

SAN SEBASTIÁN, ciudad marítima



JOSÉ MARÍA UNSAIN (ED.)

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa



SAN SEBASTIÁN,
ciudad marítima

EDITADO POR UNTZI MUSEOA - MUSEO NAVAL
(DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA)
San Sebastián, 2008

- © de la edición Diputación Foral de Gipuzkoa y Airu Z.K.
- © proyecto, dirección y coordinación
José María Unsain Azpiroz
- © de los textos, sus autores
- © de las obras reproducidas, sus propietarios

ISBN: 978-84-930344-8-1

Depósito legal:

SAN SEBASTIÁN, ciudad marítima

Edición y recopilación gráfica
JOSÉ MARÍA UNSAIN

Textos originales

RAMÓN AIZPURUA • XABIER ALBERDI • JUAN CARLOS ARBEX
IÑAKI ARTETXE • JOSÉ ANTONIO AZPIAZU • MICHAEL BARKHAM
HILARIO CASADO • JOSÉ LUIS CASADO • MILAGROS ESTEBAN
MARIAN GEREÑU • LUCÍA LAHOZ • CARLOS LARRÍNAGA
ERNESTO LÓPEZ LOSA • FÉLIX MARAÑA • LORENZO MOTOS
ENRIQUE OTERO • JUAN PARDO • RAÚL PRELLEZO • IÑIGO PUERTA
CARLOS RILOVA • JUAN ANTONIO SÁEZ • JESÚS TAPIA
SOLEDAD TENA • JOSÉ MARÍA UNSAIN • FELIPE VALDÉS

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL
Donostia · San Sebastián

A la memoria de
José Ignacio Tellechea Idígoras
y Gonzalo Chillida Juantegui



DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Diputado General

MARKEL OLANO ARRESE

Diputada del Departamento de Cultura y Euskara

MARÍA JESÚS ARANBURU ORBEGOZO

Directora General de Patrimonio Cultural

MARIA PILAR AZURMENDI ECHEGARAY

FICHA TÉCNICA DEL LIBRO

Edita

UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL (DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA)

San Sebastián, 2008

Colaboración financiera

GOBIERNO VASCO (DEPARTAMENTO DE CULTURA)

GIPUZKOA DONOSTIA KUTXA

Proyecto, dirección y recopilación gráfica

JOSÉ MARÍA UNSAIN AZPIROZ

Textos originales

RAMÓN AIZPURUA, XABIER ALBERDI, JUAN CARLOS ARBEX, IÑAKI ARTETXE, JOSÉ ANTONIO AZPIAZU, MICHAEL BARKHAM, HILARIO CASADO, JOSÉ LUIS CASADO, MILAGROS ESTEBAN, MARIAN GEREÑU, LUCÍA LAHOZ, CARLOS LARRÍNAGA, ERNESTO LÓPEZ LOSA, FÉLIX MARAÑA, LORENZO MOTOS, ENRIQUE OTERO, JUAN PARDO, RAÚL PRELLEZO, IÑIGO PUERTA, CARLOS RILOVA, JUAN ANTONIO SÁEZ, JESÚS TAPIA, SOLEDAD TENA, JOSÉ MARÍA UNSAIN, FELIPE VALDÉS.

Comentario de ilustraciones

JOSÉ MARÍA UNSAIN

(a excepción de los que llevan firma expresa incorporada)

Traducciones

EUSKARAREN NORMALKUNTZA ETA SUSTAPENeko ZERBITZUA

(DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA) • LUIS MARI LARRAÑAGA (TISA)

Cubierta

JAVIER LÓPEZ ALTUNA

Maquetación

JOSÉ MARÍA UNSAIN

Grafismo de mapas históricos

OSCAR GOÑI

Reproducción fotográfica

JUANTXO EGAÑA

Preimpresión

IPAR S.L., Donostia

Impresión

LEITZARAN GRAFIKAK

FICHA TÉCNICA DE LA EXPOSICIÓN

Organiza

UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL (DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA)

12 Junio 2007 – 2 Noviembre 2008

Ideación, comisariado y guiones

JOSÉ MARÍA UNSAIN AZPIROZ

Diseño

ADN DESIGN, AIRU ZERBITZU KULTURALAK

Producción y coordinación

CARLOS SAN JOSÉ (ADN) • SOCO ROMANO, JOSÉ M^a UNSAIN (AIRU Z.K.)

Producción audiovisual

IRUSOIN S.A.

Ilustraciones

TOMÁS HERNÁNDEZ-MENDIZÁBAL

Fotografías

JAVIER ECHEZARRETA, IÑIGO PUERTA, JUANTXO EGAÑA

Grafismo de mapas históricos

OSCAR GOÑI

Difusión gráfica

JAVIER LÓPEZ ALTUNA

Colaboración financiera

GOBIERNO VASCO (DEPARTAMENTO DE CULTURA)

Imagen de portada: El paso del rey Felipe III por la Villa de San Sebastián, c.1615. Real Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional.

Imagen de contraportada y portadilla: Sello de San Sebastián, 1297. Archivos Nacionales de Francia, Paris.

Imagen pág. anterior: San Sebastián desde el mar, 1972. Óleo de Gonzalo Chillida (detalle). Patrimonio Artístico Kutxa.

Imagen pág. siguiente: Detalle de cartel de regatas de San Sebastián, 1953. José Galparsoro. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

San Sebastián, ciudad marítima / edición y recopilación gráfica, José María Unsain; textos originales, Ramón Aizpurua... [et al.] .

- Donostia-San Sebastián : Untzi Museoa-Museo Naval, 2008

507 p. : il. col. y n. ; 28 cm

Bibliografía: p. 487-507. - Índice

DL SS-1189-2008. - ISBN 978-84-930344-8-1

1. Donostia-San Sebastián - Historia. 2. Donostia-San Sebastián - Historia naval. I. Unsain, José María, ed. lit. II. Aizpurua, Ramón, aut. III. Untzi Museoa-Museo Naval (Donostia-San Sebastián), ed.

94(460.154 Donostia-San Sebastián)

355.49(460.154 Donostia-San Sebastián)



El Museo Naval de San Sebastián quiere expresar su **AGRADECIMIENTO** a todas aquellas personas e instituciones que han hecho posible la exposición y el libro que la acompaña:

Maya Aguiriano • Ana Aguirre • Ramón Aizpurua • Xabier Alberdi • Begoña Andrés • Juan Carlos Arbex • Iñaki Arbide • Arantxa Arzamendi • Anton Azpiazu • José Antonio Azpiazu • Isidro G. Bango Tarviso • Arantza Barandiarán • Michael Barkham • Klaus Barthelmess • Álvaro Bermejo • Carmen Bilbao • Ainhoa Bravo • Pablo Cárdenas • Hilario Casado • José Luis Casado Soto • Bernard Cassen • Alicia Chillida • Arantza Egaña • Juantxo Egaña • Gotzon Egia • Milagros Esteban • Amagoia Etxeberria • M^a Luisa Etxeberria • Juan Carlos Etxegoien • Luisa Etxenike • Javier Etxezarreta • Joan Fontcuberta • Cristina de la Fuente • Clara Gangutía • Juan Antonio Garmendia Elósegui • Beatriz Gastaminza • Marian Gereñu • Juan Luis Goenaga • José Luis González Laskibar • Carmen Iraola • Julián Isturitz • Guillerma Iturriza • Ana Iza • Lucía Lahoz • Luis Mari Larrañaga • Carlos Larrínaga • Mikel Lertxundi Galiana • Javier López Cordón • Ernesto López Losa • Félix Maraña • José Ramón de Miguel • Crispín Mola • Lorenzo Motos • Inazio Mugika • Rafael Munoa • Fermín Muñoz • Manuel Oliden • José Luis Orella • Andrés Otermin • Enrique Otero • Juan Pardo San Gil • Jesús María Perona • Xabier Portugal • Raúl Prellezo • Iñigo Puerta • José Antonio Puerta • Carlos Rilova • Alberto Rodríguez • Jaime Rodríguez Salís • José Luis Ruiz Aquízu • Iosu Ruiz Godia • Juan Antonio Sáez • Fernando Savater • Susana Soto • José Manuel Susteta • Jesús Tapia • Soledad Tena • José María Tuduri • Margarita Ugarte • Luisi Uresberueta • Hilario Urkia • Peio Urrutia • Raúl Urrutikoetxea • Pedro Urtizberea • Felipe Valdés • Fernando Viñuela • Ramón Zuriarrain • American Antiquarian Society • Archivo de la Real Chancillería de Valladolid • Archivo General de Gipuzkoa • Archivo General de Indias • Archivo General de Simancas • Archivo Histórico Nacional • Archivo Municipal de San Sebastián • Archivo Zavala • Archives Nationales (Paris) • Arkeolan • Banco Santander Central Hispano • Basílica Santa María de San Sebastián • Biblioteca Foral de Bizkaia • Biblioteca Municipal de Amiens • Biblioteca Nacional (Madrid) • Biblioteca Universitaria de Augsburg • British Library • Casa Museo Pérez Galdós • Euskal Museoa (Bilbao) • Fondation Josée et René de Chambrun (Paris) • Fundación Kutxa • Fundación Sancho el Sabio • Galería Arteko • Hondarribiako Udala • Koldo Mitxelena Kulturunea • Musée de la Civilisation (Québec) • Musée de la Marine (Paris) • Museo del Prado • Museo Naval (Madrid) • Museo San Telmo • Museo Sorolla • Museo Zumalakarregi • Museum Cemento Rezola • National Gallery of Art (Washington) • National Maritime Museum (Greenwich) • New Bedford Whaling Museum • Parroquia Santa María de Deba • Patrimonio Nacional • Real Academia de la Historia • Real Monasterio de El Escorial • Santuario Ntra. Sra. de Aránzazu • Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa • Trucco

Y a todos aquellos que han preferido permanecer en el anonimato

Índice

Presentación, <i>M^a Jesús Aranburu Orbegozo</i>	7
Prólogo, <i>José María Unsain Azpiroz</i>	9
1. EL YUNQUE DEL TIEMPO. MIRADAS DE LARGO PLAZO	11
Orígenes y florecimiento medieval <i>Soledad Tena García</i>	13
Una ciudad volcada al mar. Los siglos XVI y XVII <i>José Antonio Azpiazu Elorza</i>	41
San Sebastián y el mar. Desde el siglo XVIII al XXI <i>Carlos Larrínaga Rodríguez</i>	87
2. FACETAS DEL POLIEDRO HISTÓRICO	151
Presencia romana en San Sebastián <i>Milagros Esteban Delgado</i>	153
Las excavaciones arqueológicas de Santa Teresa y La Brecha <i>Marian Gereñu Urzelai</i>	163
La economía marítima donostiarra en “el largo siglo XVI” <i>Michael Barkham Huxley</i>	175
Conformación de la hegemonía de San Sebastián sobre las plazas comerciales y financieras de Gipuzkoa en el siglo XVII <i>Xabier Alberdi Lonbide</i>	195
San Sebastián, puerto corsario <i>Enrique Otero Lana</i>	211
Entre luces y sombras: un acercamiento a la historia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas <i>Ramón Aizpurua Aguirre</i>	221
“Los 33 grados de latitud Norte”. Nuevas fuentes para la historia del comercio marítimo internacional en San Sebastián (1800-1900) <i>Carlos Rilova Jericó</i>	237
La pesca en San Sebastián desde la llegada del vapor <i>Ernesto López Losa</i>	251
La pesca en Donostia: situación actual y perspectivas de futuro <i>Iñigo Puerta</i>	261
Recorrido histórico desde la literatura y las artes visuales (siglos XVI-XX) <i>José María Unsain Azpiroz</i>	279
Las branquias de la ciudad: San Sebastián, en el imaginario de la literatura contemporánea <i>Félix Marañá</i>	355

3. GALERÍA DE RETRATOS. DICCIONARIO BIOGRÁFICO	377
<i>José María Unsain Azpiroz</i>	
ANEXO	401
<p>1) La prehistoria de Donostia, <i>Jesús Tapia Sagarna</i> [pág. 403]. 2) Un documento poco conocido. El libro de actas de San Sebastián (1570-1599), <i>Carlos Rilova Jericó</i> [pág. 406]. 3) San Sebastián en 1602, <i>Jehan Lhermite</i> [pág. 407]. 4) Felipe III en San Sebastián, 1615, <i>Fray Tomás de Lasarte</i> [pág. 409]. 5) Antonio de Oquendo y el combate naval de Pernambuco, <i>Carla Rahn Phillips</i> [pág. 411]. 6) Industria, <i>Joaquín Antonio del Camino</i> [pág. 412]. 7) La Casa-Torre del Consulado, un edificio con historia, <i>José María Unsain</i> [pág. 415]. 8) La Legión Auxiliar Británica en San Sebastián, 1835-1836, <i>Edward M. Brett</i> [pág. 418]. 9) D. F. Eschricht y la ballena franca, <i>Felipe Valdés Hansen</i> [pág. 422]. 10) La ballena de 1885, <i>Adolfo Morales de los Ríos</i> [pág. 423]. 11) Trabajos de la mujer, 1856, <i>Frédéric Le Play</i> [pág. 424]. 12) Bishigu saltzalliac (<i>Vendedoras de besugos</i>), <i>Marcelino Soroa</i> [pág. 425]. 13) ¡La Concha! Excursión veraniega en un baño y dos olas, <i>Marcelino Soroa</i> [pág. 428]. 14) Naufragio, <i>Antonio Peña y Goñi</i> [pág. 431]. 15) Mi pueblo, ayer, <i>Dionisio de Azkue "Dunixi"</i> [pág. 433]. 16) La pesca en Donostia a comienzos del siglo XX, <i>Benigno Rodríguez Santamaría</i> [pág. 438]. 17) Estropadak (<i>Las regatas de traineras</i>), <i>Nicolás Ormaetxea "Orixe"</i> [pág. 441]. 18) Operaciones navales en torno a San Sebastián durante los primeros meses de la Guerra Civil (1936), <i>Juan Pardo San Gil</i> [pág. 443]. 19) El puerto y el Paseo Nuevo, <i>Fernando Savater</i> [pág. 447]. 20) La ruta del verdel, <i>Iñigo Puerta</i> [pág. 449]. 21) Presente y futuro de la pesca en Donostia desde la atalaya de 2007, <i>Lorenzo Motos, Iñaki Artetxe, Raúl Pallezo</i> [pág. 451]. 22) E la nave va (exposición "San Sebastián, ciudad marítima"), <i>Alvaro Bermejo</i> [pág. 454].</p>	
NOTAS	457
BIBLIOGRAFÍA	487

Presentación

A lo largo de los siglos el mar ha sido factor clave en el desarrollo económico y social de Gipuzkoa. Desde de sus puertos se abrieron caminos al mar que trajeron prosperidad e incidieron en su fisonomía económica, social y cultural. Donostia, como parte integrante del territorio guipuzcoano, se destacó desde la Edad Media como villa de marineros, comerciantes y pescadores. Al mar debe la ciudad su personalidad y razón de ser.

Aunque la historia de Donostia ha tenido numerosos cultivadores es mucho, todavía, lo que queda por estudiar y descubrir. La destrucción del archivo de la Casa Consistorial en el incendio de 1813 ha dificultado la tarea de los estudiosos, pero, poco a poco, van despejándose muchas incógnitas, y aspectos importantes que antes permanecían en la oscuridad, salen a la luz.

El libro que hoy presentamos supone una aportación importante al conocimiento y la difusión de la historia donostiarra. En él ha colaborado un selecto grupo de investigadores. Con textos de mayor o menor extensión han participado en esta obra Ramón Aizpurua, Xabier Alberdi, Iñaki Artetxe, Juan Carlos Arbex, José Antonio Azpiazu, Michael Barkham, Hilario Casado, José Luis Caado, Milagros Esteban, Marian Gereñu, Lucía Lahoz, Carlos Larrínaga, Ernesto López Losa, Félix Maraña, Lorenzo Motos, Enri-

que Otero, Juan Pardo, Raúl Prellezo, Iñigo Puerta, Carlos Rilova, Juan Antonio Sáez, Jesús Tapia, Soledad Tena, José María Unsain y Felipe Valdés.

Su esfuerzo en la indagación sobre el pasado nos permite conocer mejor la evolución de la sociedad donostiarra a lo largo del tiempo, y proporciona, además, una sólida base para reflexionar sobre posibles vías de futuro.

Es de destacar además en este libro el formidable aparato gráfico que presenta. Cerca de 600 imágenes, muchas de ellas inéditas, hacen de este libro una auténtica historia gráfica. Nunca hasta el presente se había efectuado un trabajo de recopilación gráfica sobre San Sebastián tan completo y documentado como el efectuado por José María Unsain, responsable del conjunto de la publicación.

Expresar finalmente nuestro agradecimiento a todos los que ha colaborado en este libro incluido el equipo que gestiona el Untzi Museoa-Museoa Naval, cuya labor está suponiendo una gran aportación al conocimiento y la divulgación de un aspecto fundamental de la historia vasca como es el relacionado con el mar.

María Jesús Aranburu Orbegozo

Diputada del Departamento de Cultura y Euskara
Diputación Foral de Gipuzkoa

Prólogo

En 1884 Benito Pérez Galdós publicó en la prensa bonaerense un artículo sobre San Sebastián que era todo un elogio a la condición turística de la ciudad y a la expansión urbana iniciada tras el derribo de las murallas. Pero entre sus atinadas y sugestivas observaciones introdujo un comentario sobre el puerto que, de modo indirecto –y sin duda involuntario–, venía a minimizar la envergadura de la historia marítima de la ciudad: “San Sebastián tiene un puertecito que parece de muñecas”. No fue Don Benito, por supuesto, el único escritor que fijó su atención en las reducidas dimensiones de los muelles sin entrar en matizaciones históricas. Ciertamente, atendiendo al tamaño de las dársenas, era –y es– muy difícil imaginar la gran actividad marítima que se desarrolló en San Sebastián desde la época medieval hasta el siglo XIX. Se olvida en esta percepción que el espacio portuario donostiarra constituía un entramado en el que se integraban el conjunto de la bahía, el puerto de Santa Catalina (en la desembocadura del Urumea) y el puerto de Pasajes. Hasta comienzos del siglo XIX el movimiento portuario de la bahía pasaitarra se mantuvo bajo control de San Sebastián, y el área de Pasajes San Pedro formó parte de su término municipal.

En este escenario de intereses compartidos o en conflicto se consolidó un foco de economía marítima que, por momentos, alcanzó relevancia europea. En él se desplegaría una amplia variedad de oficios y actividades ligadas al mar. Transporte y comercio marítimos, pesca de altura y bajura, caza de ballena, construcción naval, guerra marítima y actividad corsaria fueron durante siglos el horizonte de vida y trabajo de la mayor parte de los habitantes de Donostia. En la suma de esos esfuerzos individuales y colectivos, envueltos en luces y sombras, se vislumbran los rasgos más característicos de la historia de la ciudad. Una historia, rica y compleja, que como dejó escrito José Ignacio Tellechea Idígoras, “posee un empaque desproporcionado con su extensión o demografía” (introducción al primer volumen del *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1967).

El presente libro responde al empeño de avanzar en el conocimiento de la historia de San Sebastián atendiendo especialmente a su dimensión marítima, parámetro fundamental del pasado de la ciudad. En este propósito han colaborado, con su esfuerzo y saber, un grupo de historia-

dores que siguiendo la senda abierta por estudiosos como Tellechea o Banús y Aguirre, no se han limitado a remover los rescoldos del archivo municipal destruido en 1813. Explorando todo tipo de fuentes documentales han sacado a la luz nuevos datos, perspectivas e interpretaciones, desvelando o perfilando aspectos importantes de la historia de San Sebastián.

El pasado constituye el núcleo sustancial de este libro, pero también atiende a los requerimientos del presente. Así, se abordan en el mismo los problemas actuales de la flota de bajura donostiarra y se especula incluso en torno a las inquietantes perspectivas que ofrece su futuro. Además de recurso económico que genera riqueza y contribuye positivamente al atractivo turístico de la ciudad, la pesca es la única actividad de larga trayectoria histórica que conserva la ciudad y, como tal, presenta valores culturales, simbólicos e identitarios dignos de estima y consideración.

Subrayo también la voluntad divulgativa de este libro y de la exposición, de igual título, que le ha precedido. La labor de difusión resulta tarea necesaria en una ciudad en la que la memoria colectiva parece haberse anclado en las guerras napoleónicas y la *Belle Époque*. Múltiples aspectos relevantes de la historia donostiarra son desconocidos mayoritariamente por la ciudadanía o se reducen a clichés de escaso contenido. Con intención divulgativa se ha tratado de que el libro *funcione* como historia gráfica, es decir, que desde la simple lectura correlativa de imágenes y pies de foto el lector pueda hacerse con una síntesis del relato histórico que se propone. En cualquier caso, los materiales gráficos que ofrece esta publicación –inéditos o poco conocidos en porcentaje considerable– no responden sólo a un anhelo pedagógico o de difusión puesto que, en buena parte, poseen valor intrínseco como documentos históricos y representaciones visuales.

Sólo resta agradecer las aportaciones –grandes o pequeñas, pero siempre generosas–, de todas aquellas personas y entidades que han colaborado con el Museo Naval para hacer posible la existencia de este libro.

José María Unsain Azpiroz

Codirector Untzi Museoa-Museo Naval



Orígenes y florecimiento medieval

Soledad Tena García

1. Roma y la Alta Edad Media

Poca es la información que tenemos de los primeros siglos de nuestra era sobre el espacio donostiarra. Las fuentes escritas, de las que nos solemos servir los historiadores, casi no ofrecen ningún dato que pueda mostrar cómo era la vida de los habitantes del litoral guipuzcoano. Estrabón habla, refiriéndose a los habitantes del norte de la Península Ibérica, de como utilizaban pequeñas embarcaciones de cuero y canoas monóxilas –construidas mediante la talla y vaciado de un tronco–, que serán las características de buena parte del litoral atlántico y de los cinco primeros siglos de nuestra era. Estas pequeñas embarcaciones, muy posiblemente propulsadas a remo, servirían para adentrarse en los estuarios de los ríos o en los enclaves cercanos a la costa con el fin de transportar productos y personas o de tratar de pescar algunos peces. Es de suponer que en la zona donostiarra se empleaba este tipo de embarcaciones de la misma manera que en otros lugares próximos.

La presencia romana está claramente confirmada para el ámbito donostiarra. Y lo está por restos de carácter arqueológico que, cada vez con mayor frecuencia, van apareciendo en el litoral donostiarra. Para Milagros Esteban, los hallazgos pueden retrotraerse a finales del siglo I a.C. Lugares como Oiasso –Irún– son jalones importantes en el comercio imperial, dirigiéndose desde allí hacia Pompaelo –Pamplona– y el valle del Ebro, aunque rápidamente, ya en el siglo II d.C., estos son sustituidos por otros enclaves, situados más hacia el Oeste¹. Respecto a San Sebastián, se desconoce con qué localidad romana pudiera identificarse, pero lo que sí es evidente es que los romanos frecuentaron la bahía donostiarra y el espacio que hoy ocupa la *Parte Vieja*. Varios hallazgos arqueológicos así lo demuestran –restos de cerámicas variados y alguna moneda imperial romana–.

La crisis del Imperio Romano y su posterior desaparición hicieron que el comercio de larga distancia

se alejara de la costa donostiarra. Muy poco se sabe de los primeros siglos medievales. No hay documentos escritos hasta el siglo XI y no sabemos casi nada de las gentes que vivían en la zona o de los nuevos pobladores que pudieron acudir a ella. Los ataques de los vikingos, realizados sobre toda la costa atlántica, que tuvieron como episodios más significativos, en la vertiente Cantábrica, los actos piráticos cometidos en Pamplona y Santiago de Compostela, muestran la inseguridad en que se hallaba la zona en los siglos alto-medievales. Y la inseguridad y la guerra eran, y son, enemigas del comercio. Los reyes y condes, tanto los navarros como los castellanos y leoneses, miraban al Sur, olvidando los enclaves costeros cantábricos que, en aquellos momentos, creían que poco o nada les podían ofrecer. Tendremos que esperar hasta el siglo XII, cuando el despertar del comercio y la paz, más o menos conseguida en toda Europa, mostrasen, de nuevo, las posibilidades de sus costas y las actividades económicas relacionadas con el mar.

Por entonces, tanto el Océano Atlántico como el Mar Mediterráneo vieron incrementarse el número de barcos y la cantidad de mercancías y hombres que circulaban por ellos. Comenzaba a desarrollarse, con gran fuerza, el comercio marítimo de larga distancia, ayu-



Soledad Tena García (San Sebastián, 1966). Doctora en Historia Medieval por la Universidad de Salamanca en 1993. Profesora de Historia en la Universidad de Salamanca. Ha investigado y publicado sobre diversas facetas de la Historia Medieval del País Vasco, destacando sus trabajos sobre las élites comerciales y urbanas de la zona donostiarra y el estudio del territorio y la sociedad guipuzcoana bajomedievales.

◀ Sello céreo de San Sebastián que pende de un documento de 1297 conservado en los Archivos Nacionales de Francia (París). Se sintetiza en él la entidad histórica de la villa como plaza fuerte y centro de actividad marítima.

Los descubrimientos arqueológicos de época romana en San Sebastián permiten deducir la utilización de la bahía de La Concha como fondeadero y la existencia de un asentamiento romano al abrigo del monte Urgull. En su modestia, este enclave portuario se inscribía en las redes comerciales del Imperio Romano. [Sobre los vestigios arqueológicos y la presencia romana en el actual término de San Sebastián, véase págs. 153-167; sobre hallazgos prehistóricos, págs. 403-405].

Imagen: Trasbordo de mercancías. Detalle de un mosaico romano del puerto romano de Ostia.

Orígenes y florecimiento medieval

Soledad Tena García

1. Roma y la Alta Edad Media

Poca es la información que tenemos de los primeros siglos de nuestra era sobre el espacio donostiarra. Las fuentes escritas, de las que nos solemos servir los historiadores, casi no ofrecen ningún dato que pueda mostrar cómo era la vida de los habitantes del litoral guipuzcoano. Estrabón habla, refiriéndose a los habitantes del norte de la Península Ibérica, de como utilizaban pequeñas embarcaciones de cuero y canoas monóxilas –construidas mediante la talla y vaciado de un tronco–, que serán las características de buena parte del litoral atlántico y de los cinco primeros siglos de nuestra era. Estas pequeñas embarcaciones, muy posiblemente propulsadas a remo, servirían para adentrarse en los estuarios de los ríos o en los enclaves cercanos a la costa con el fin de transportar productos y personas o de tratar de capturar algunos peces. Es de suponer que en la zona donostiarra se empleaba este tipo de embarcaciones de la misma manera que en otros lugares próximos.

La presencia romana está claramente confirmada para el ámbito donostiarra. Y lo está por restos de carácter arqueológico que, cada vez con mayor frecuencia, van apareciendo en el litoral donostiarra. Para Milagros Esteban, los hallazgos pueden retrotraerse a finales del siglo I a.C. Lugares como Oiasso –Irún– son jalones importantes en el comercio imperial, dirigiéndose desde allí hacia Pompaelo –Pamplona– y el valle del Ebro, aunque rápidamente, ya en el siglo II d.C., estos son sustituidos por otros enclaves, situados más hacia el Oeste¹. Respecto a San Sebastián, se desconoce con qué localidad romana pudiera identificarse, pero lo que sí es evidente es que los romanos frecuentaron la bahía donostiarra y el espacio que hoy ocupa la *Parte Vieja*. Varios hallazgos arqueológicos así lo demuestran –restos de cerámicas variados y alguna moneda imperial romana–.

La crisis del Imperio Romano y su posterior desaparición hicieron que el comercio de larga distancia

se alejara de la costa donostiarra. Muy poco se sabe de los primeros siglos medievales. No hay documentos escritos hasta el siglo XI y no sabemos casi nada de las gentes que vivían en la zona o de los nuevos pobladores que pudieron acudir a ella. Los ataques de los vikingos, realizados sobre toda la costa atlántica, que tuvieron como episodios más significativos, en la vertiente Cantábrica, los actos piráticos cometidos en Pamplona y Santiago de Compostela, muestran la inseguridad en que se hallaba la zona en los siglos alto-medievales. Y la inseguridad y la guerra eran, y son, enemigas del comercio. Los reyes y condes, tanto los navarros como los castellanos y leoneses, miraban al Sur, olvidando los enclaves costeros cantábricos que, en aquellos momentos, creían que poco o nada les podían ofrecer. Tendremos que esperar hasta el siglo XII, cuando el despertar del comercio y la paz, más o menos conseguida en toda Europa, mostrasen, de nuevo, las posibilidades de sus costas y las actividades económicas relacionadas con el mar.

Por entonces, tanto el Océano Atlántico como el Mar Mediterráneo vieron incrementarse el número de barcos y la cantidad de mercancías y hombres que circulaban por ellos. Comenzaba a desarrollarse, con gran fuerza, el comercio marítimo de larga distancia, ayu-



Soledad Tena García (San Sebastián, 1966). Doctora en Historia Medieval por la Universidad de Salamanca en 1993. Profesora de Historia en la Universidad de Salamanca. Ha investigado y publicado sobre diversas facetas de la Historia Medieval del País Vasco, destacando sus trabajos sobre las élites comerciales y urbanas de la zona donostiarra y el estudio del territorio y la sociedad guipuzcoana bajomedievales.

◀ Sello céreo de San Sebastián que pende de un documento de 1297 conservado en los Archivos Nacionales de Francia (París). Se sintetiza en él la entidad histórica de la villa como plaza fuerte y centro de actividad marítima.

Los descubrimientos arqueológicos de época romana en San Sebastián permiten deducir la utilización de la bahía de La Concha como fondeadero y la existencia de un asentamiento romano al abrigo del monte Urgull. En su modestia, este enclave portuario se inscribía en las redes comerciales del Imperio Romano. [Sobre los vestigios arqueológicos y la presencia romana en el actual término de San Sebastián, véase págs. 153-167; sobre hallazgos prehistóricos, págs. 403-405].

Imagen: Trasbordo de mercancías. Detalle de un mosaico romano del puerro romano de Ostia.



Las violentas incursiones de los vikingos fueron motivo de gran inseguridad para los habitantes de las costas europeas en época altomedieval.

Imagen: Desembarco de vikingos daneses según una miniatura inglesa del siglo XI (Biblioteca Pierpont Morgan, Nueva York).

dado por una serie de factores de sobra conocidos. El período de paz y, fundamentalmente, de bonanza económica que contempló Europa Occidental desde mediados del siglo XI hasta finales del XIII permitió que el comercio y una incipiente industria se desarrollasen a gran velocidad. La moneda y otros instrumentos de banca se desarrollaron, facilitando sobremanera las actividades mercantiles. El mundo urbano creció rápidamente, fundándose numerosas villas y ciudades en las costas y el interior de los reinos, creciendo, dentro de ellas, asociaciones mercantiles de importancia. Y a estos núcleos urbanos acudían, cada vez, más pobladores, y el incremento poblacional estimulaba el volumen de negocios. El uso de nuevos medios de transporte, más rápidos, económicos y con mayores posibilidades de carga, fundamentalmente a través de las vías marítimas, dejaban olvidadas las antiguas vías de comunicación terrestres y fluviales, más lentas y dificultosas. Los descubrimientos técnicos hacían rentable el uso de barcos para transportar todo tipo de mercancías. Comenzaba así una dependencia económica interregional que ha llegado hasta nuestros días, y que se iría desarrollando y perfeccionando en siglos posteriores. Nuevos tipos de barcos se estaban creando en Europa: fuertes, seguros, resistentes, de gran capacidad de carga; eran las carracas, las cocas, las naos, junto con las *balopas*, citadas ya en las *Partidas* alfonsinas. El auge del transporte marítimo, unido a la necesidad de realizar una navegación de cabotaje hizo que las costas se llenasen de pequeños y medianos lugares destinados a cobijar y a abastecer a las naves en sus, cada vez, más largos recorridos.

Y será, entonces, cuando renazcan las villas cantábricas, y San Sebastián, como una de las primeras y principales, se mostrará en todo su esplendor.

2. La fundación de San Sebastián. Gascones y autóctonos

San Sebastián fue la principal villa costera guipuzcoana. Y el mar fue imprescindible en su desarrollo. Los primeros pobladores conocidos de esta villa eran franceses. Y a ellos Sancho VI de Navarra les dio un fuero poblador. Los gascones nunca olvidaron el mar que les llevó hasta San Sebastián. Navarra necesitaba una

salida cercana al mar y el este guipuzcoano era la zona más accesible, puesto que los ríos Bidasoa y Urumea se comunicaban fácilmente con el interior del pequeño reino. Por ello San Sebastián fue el primer puerto de mar con que contó Navarra.

Los recién llegados, gascones de Bayona, se asentaron en la misma orilla del mar, a diferencia de los habitantes autóctonos que, por aquel entonces –siglos XI y XII– vivían algunos kilómetros tierra adentro. El sistema de navegación utilizado por los gascones, llamado *de cabotaje* –consistente en tener siempre a la vista la costa y fondear para dormir en tierra firme todas las noches– obligaban a mantener numerosos *fondacos* –puestos de apoyo– abiertos en la costa. De aquí surgió el embrión de muchas de las villas cantábricas. No se conocen los primeros motivos que impulsaron a los gascones a asentarse en la zona donostiarra. Quizás fue la llegada de los ingleses a Francia, quizás el interés comercial, o, lo más probable, una mezcla de estos factores. Y el rey de Navarra les dio todo su apoyo, viendo en ellos una muy buena manera de dinamizar el comercio de su reino: hábiles mercaderes con relaciones en toda Europa que le pedían, a cambio de poder comerciar, un poco de protección. ¿Qué más podía desear? De hecho, el paso a la Corona de Castilla de la *Tierra de Guipúzcoa*, en 1200, no frenó las relaciones de los gascones con el ya vecino reino de Navarra, sino todo lo contrario; durante toda la Edad Media, los puertos donostiarra y hondarribitarras siguieron siendo la comunicación de Navarra con el exterior.

El asentamiento de personas vinculadas al comercio comenzó a activar la economía de la zona. Los



Sello céreo del rey navarro Sancho VI, el Sabio, según matriz de 1193 (Archivo General de Navarra). Como territorio del reino de Navarra, San Sebastián recibe de este monarca el fuero o carta puebla fundacional hacia 1180, que favorece especialmente a los gascones, procedentes de Bayona, ya asentados en la falda de Urgull. Sancho el Sabio buscaba de este modo un puerto, una salida al mar para los productos de su reino.

recién llegados, los gascones, se vieron obligados a establecer tratos con los vecinos de los alrededores, los habitantes autóctonos dedicados a actividades agrícolas y pastoriles, tanto para surtirse de productos básicos en la propia San Sebastián y para abastecer a los navíos que llegasen a ella, como para realizar las reparaciones pertinentes, con maderas, cordaje, etc., en los propios barcos. Es fácil pensar que grupos de habitantes autóctonos fueran asentándose en la villa junto a los linajes bayoneses.

Aunque pronto los intereses de los gascones y de los habitantes de la zona fueron muy similares, los primeros se comportaban de forma elitista, segregándose, de forma consciente, del resto de sus vecinos, mostrando una clara conciencia de sus diferencias respecto al resto y considerando a San Sebastián *su villa*, donde eran ellos, y solamente ellos, los que tenían derecho a gobernar y decidir todos los asuntos. Esta característica será apreciable a lo largo de toda la Edad Media.

La villa donostiarra no permaneció inmutable durante de los siglos XIII, XIV y XV. Como hemos estudiado, sufrió transformaciones muy importantes que comenzaron por su propio ámbito geográfico y que condicionaron su historia posterior. El término inicial, el territorio otorgado a la villa en el fuero, abarcaba toda la zona oriental de la actual provincia de Guipúzcoa, 393,74 km². El fuero, editado por José Luis Banús en su versión original en latín, con traducción al castellano, cita, claramente la primera delimitación de términos de la villa donostiarra: “*También doy como término, a los*

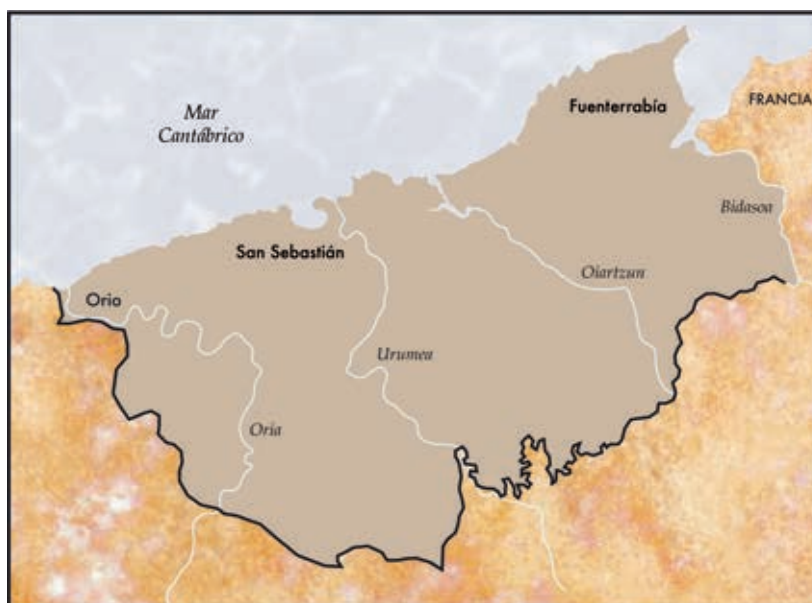
pobladores de San Sebastián, desde el Bidasoa hasta el Oria, y de Arenga hasta San Martín de Arano; es decir, todo lo que allí es de realengo” (Art. I-11)².

Pero estos amplios dominios iban a ser recortados rápidamente. Desde 1202 los reyes castellanos comenzaron a fundar nuevas villas en el término primigenio. A finales del siglo XIV San Sebastián solamente poseía un 20% de lo que recibió hacia 1180. Se habían fundado Fuenterrabía, con Pasajes de San Juan e Irún, en 1203; Rentería, con Lezo y Oyarzun,



A través del fuero, Sancho el Sabio concede a la villa de San Sebastián un extenso territorio entre los cauces del Bidasoa y del Oria. Las nuevas villas que se crearon en ese territorio –Fuenterrabía, Rentería, Hernani, Usurbil, Orio– fueron desgajándose con el tiempo. La jurisdicción sobre el puerto de Pasajes se mantendría hasta comienzos del siglo XIX.

Imagen: Representación de un rey según ilustración de un códice encargado por la monarquía navarra a finales del siglo XII (“Biblia de Pamplona”, Biblioteca Municipal de Amiens).



Término municipal de San Sebastián otorgado en el fuero de Sancho el Sabio en 1180. Fuente: B. Arizaga y M. C. Fernández. Grafismo: O. Goñi.



Término municipal de San Sebastián en el año 1500. Fuente: B. Arizaga y M. C. Fernández. Grafismo: O. Goñi.

FUERO DE SAN SEBASTIAN

La fundación de una villa suponía la creación de una jurisdicción territorial privilegiada en relación al área rural circundante. El fuero fundacional de la villa de San Sebastián, otorgado por Sancho el Sabio de Navarra hacia 1180, contiene detallada normativa para los usos del comercio marítimo y la navegación. Fue el primero que se realizó para una población marinera del Cantábrico y su reglamentación sirvió de referencia para la elaboración de los fueros otorgados por los reyes de Castilla a otros núcleos de población costera.

En interpretación de la medievalista Elisa Ferreira, "el puerto, desde luego, debía estar activo desde mucho antes de 1180, o de la redacción del fuero: las costumbres de comercio marítimo que se reflejan en él (en lo demás un derivado del de Estella), denotan un avanzado grado de madurez que no se improvisa en un par de años: relaciones internacionales, flota propia, depósito y redistribución de mercancías en tránsito, frecuentación regular de mercaderes extranjeros en régimen de hospedajes (...). El primer puerto de Navarra se convertirá en el más importante de todo el litoral. Es el primer puerto en toda la extensión "institucional" de la palabra". ("Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes", *Congreso El Fuero de San Sebastián y su época*, Donostia, 1981, p. 224).



Fuero de San Sebastián contenido en la confirmación del mismo a Getaria por Juan II de Castilla en 1426. Real Academia de la Historia (Madrid). El pergamino original del fuero de San Sebastián quedó destruido en el incendio que afectó a los archivos de la villa en 1397. Su contenido se conoce a través de copias o de los fueros concedidos a otras localidades.

en 1320; Usúrbil en 1371; Orio en 1379 y Hernani antes de 1380. Desde ese momento y hasta el final de la Edad Media, no hubo más variaciones geográficas. Esta disminución del área a gobernar por la villa donostiarra resultó, naturalmente, conflictiva –siquiera de manera intermitente– a pesar de que el término inicial, el de 1180, era demasiado grande para ser controlado de forma efectiva. Siendo más pequeño era más fácil de gobernar. Pero el recorte tuvo consecuencias graves sobre el control del principal puerto donostiarra, Pasajes. El Puerto de Pasajes quedó dividido en tres –pertenecía a Fuenterrabía, Rentería y, la villa donostiarra–. Y esto sí supuso un grave problema para esta última, que intentó, por todos los medios, legales y no legales, que esta importante pieza no le fuera sustraída.

¿Cómo eran, qué aspecto tenían, San Sebastián y sus alrededores en los siglos XIII al XV? La villa se encontraba bajo la protección del monte Urgull con su castillo defensivo y protegida por murallas y el propio mar. Contaba con muy pocas casas intramuros y dos iglesias parroquiales, las de Santa María y San Vicente. Es de suponer que se mezclarían casas humildes con otras más lujosas, junto con algunos almacenes, hornos, talleres artesanales y hórreos. Otra zona edificada, fundamentalmente formada por almacenes, se encontraría cerca de los lugares de arribada de las naves, en las playas, las cercanías de la desembocadura del Urumea y en el puerto de Pasajes.

Los vecinos más ricos de la villa eran parroquianos de la iglesia de Santa María, donde algunos tenían capilla propia. Por ello esta iglesia consiguió una preeminencia cada vez mayor sobre la otra parroquia, San Vicente, y fue convirtiendo a la *Calle Mayor* en la principal de la villa, donde, además se fueron construyendo los más significados palacios. Esta iglesia centralizaba la vida política de la villa, como lo muestran las ordenanzas, ya que el concejo se reunía en su cementerio hasta 1432, y en ella escuchaban misa los oficiales antes de cada una de sus reuniones.

La villa contaba con algunas aldeas, que dependían de ella y estaban situadas en el interior de su término o cerca del mar: las principales eran Alza, Urnieita, Andoain, Igueldo, Astigarraga, Pasajes de San Pedro y Molinao, además de todas las que se fueron independizando, fundamentalmente a lo largo del siglo XIV.



También contaba con diversos fondeaderos y puertos para las naves y las barcas de los pescadores y vecinos.

Y, ¿qué gentes vivían en la villa donostiarra y sus aldeas en la Edad Media? Hemos podido comprobar que, en cuanto a los *vecinos*, los reconocidos como tales por morar en la villa o sus aldeas, tenían un componente diferente al resto de las villas y aldeas de la zona guipuzcoana. Parte de ellos eran extranjeros o descendientes de ellos. Y así aparecen ya en el Fuero fundacional de San Sebastián, que habla de *gascones* –franceses– y *navarros* –los habitantes autóctonos–, distinguiendo entre ellos. En el Fuero se diferenciaban, nítidamente, los derechos y deberes de autóctonos y franceses. Y también está claro que los foráneos, gascones, tenían, en un principio, un mayor nivel de rentas y peso en la villa que los habitantes autóctonos. Por ello, es fácil entender cómo, desde un primer momento, a finales del siglo XII, se hicieron con el control político en la villa, aprovechando y monopolizando los diferentes recursos que ésta les iba a ir ofreciendo a lo largo de los siglos. Los francos, originarios de la ciudad de Bayona en su gran mayoría, se dedicaban, en un principio, a actividades diferentes a las del resto de los habitantes, las marítimas y mercantiles.

Cuando los privilegios otorgados por el fuero a los extranjeros se hicieron extensivos al resto de los vecinos de la villa, muy poco después de la fundación, los herederos de los primeros bayoneses emi-

grados buscaron nuevas fórmulas que les asegurasen una diferenciación clara del resto de sus convecinos. Diferentes nombres, mantenimiento del idioma gascón, visitas a los lejanos y lejanísimos familiares bayoneses, otras formas de vestir, matrimonios dentro del propio grupo, fueron algunas de las fórmulas elegidas para distanciarse socialmente. Aquellos que desearan integrarse en las élites de poder donostiarras deberían, en adelante, integrarse dentro de lo que pudiéramos denominar el *grupo gascón*. Y algunos, como los Elduayen, lo hicieron, entroncando con gran éxito con los más rancieros linajes de origen francés. Pero la mayoría de los vecinos siguió viviendo al margen de este grupo económica, social, política y culturalmente diferenciado.

Estos otros, la mayoría, autóctonos, donostiarras, reconocidos como vecinos en el fuero y asimilados, legalmente, a los primeros, formaban el grueso de la población de la villa y de sus aldeas. Sus dedicaciones pasaban por la artesanía, la pesca, la agricultura, el cuidado del ganado... y su situación parece similar a la del *común* de otras villas de la zona.

El primer siglo de historia donostiarra, el XIII, es un siglo de esplendor económico en toda Europa Occidental y esta situación se ve reflejada en San Sebastián. Sin embargo ese siglo XIII donostiarra es el gran desconocido, por la falta de documentos escritos, en la historia de la ya pujante villa de San Sebastián. Probable-



Transcurridas dos décadas de la concesión del fuero a San Sebastián, la villa pasa a formar parte del reino de Castilla. Un documento de 1200 recogía la primera mención a Alfonso VIII como monarca reinante en San Sebastián y Gipuzkoa. Tanto este rey como los sucesivos monarcas castellanos confirman el fuero de San Sebastián y aumentan los privilegios de la villa.

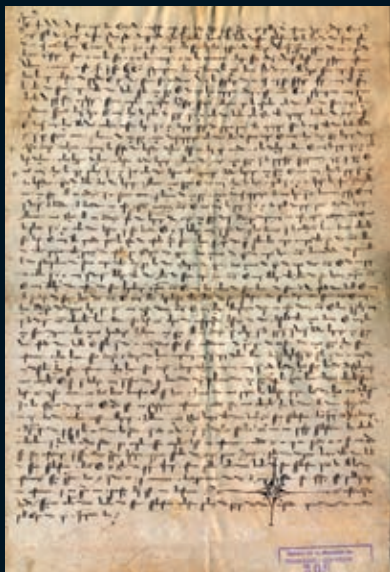
Imagen: Alfonso VIII y su esposa Leonor. Tumbo menor de Castilla (Archivo Histórico Nacional).



Los gascones asentados en San Sebastián se sirvieron del fuero y de su tradición marinera y comercial para controlar los resortes del poder político local y la actividad mercantil. En la época de la fundación de la villa los habitantes autóctonos se dedicaban sobre todo a labores agrícolas y ganaderas.

Imágenes: Arriba, matriz de sello del siglo XIV, probablemente de un comerciante de origen gascón, localizada en el subsuelo del convento de Santa Teresa. A la izquierda, escena de pastoreo perteneciente al frontal del altar de Quejana (Álava). Obra del siglo XIV encargada por Pedro López de Ayala, que se encuentra actualmente en el Art Institute de Chicago.

UNA SOCIEDAD PLURILINGÜE: GASCÓN, EUSKERA, CASTELLANO



Testamento en lengua gascona de Martín Gomis, 1362 (Archivo Municipal de San Sebastián). Martín Gomis era miembro de la familia Engómez, linaje al que estuvo ligado durante dos siglos y medio el cargo de Preboste, representante de la autoridad real en la villa.

La población donostiarra de origen gascón conforma una élite que controlará durante siglos el poder político y económico local manteniendo lengua y personalidad propias. Tuvieron un considerable influjo en la cultura, la toponimia e incluso en determinados rasgos de carácter que diferenciaron a Donostia del resto de la provincia.

El gascón, el euskera y el castellano fueron los idiomas de San Sebastián y Pasajes en la Edad Media. La lengua gascona se mantuvo en épocas posteriores aunque al parecer fue perdiendo relevancia en una situación de conflicto y marginación.

mente sería en los arenales de la actual bahía donde arribarían, al principio, los barcos con todo tipo de productos, muchos de ellos paños, que eran trasladados desde allí, por tierra o por mar, a otros lugares, al interior de Navarra y Castilla. Puede que también trasladasen personas, especialmente peregrinos jacobeos a través de la llamada *Ruta de la Costa*, que comenzó a estar de moda, sobre todo para los ingleses, en ese siglo.

La dependencia del exterior, acentuada por motivos geoestratégicos –apertura del Estrecho de Gibraltar en 1348 y conexión, vía marítima, con el Mediterráneo– y económicos, hizo que la vocación mercantil de la villa donostiarra se potenciara cada vez más. Esta temprana y sólida vocación comercial, unida al importante peso de algunas actividades protoindustriales, fundamentalmente la producción de hierro, protegida por los monarcas desde 1328 a través del *Fuero de*

Ferrerías, y la construcción de barcos y sus bastimentos, hizo que la crisis del siglo XIV no fuera tan acentuada como en otros lugares. San Sebastián contaba, ya desde el siglo XIII, con las soluciones necesarias para salir de ella, ayudada por el auge del comercio marítimo atlántico y mediterráneo que no hizo sino aumentar en el siguiente siglo, el XV.

Pero no solamente creció San Sebastián. Todas las villas de la costa cantábrica se desarrollaron con gran rapidez. Villas asturianas, cántabras y guipuzcoanas, protegidas y protegiendo a los reyes, se enriquecieron y enriquecieron a la corona. La alianza, imprescindible para ambas partes, estaba sellada para toda la Edad Media. Las villas pertenecían al realengo y nunca fueron enajenadas. Y no solamente venían a ser importantes por razones económicas. San Sebastián era geopolíticamente importante al tener frontera con el vecino reino de Navarra. Lo mismo ocurría con Rentería, también fronteriza con Navarra, y con Fuenterrabía, fronteriza, a su vez, con este reino y con Francia.

Las villas cantábricas eran pequeñas, en comparación con otras ciudades y lugares castellanos. La élite mercantil donostiarra, al igual que sus vecinas, era consciente de su situación de debilidad en el juego de poderes del reino, donde los grandes linajes nobiliarios, los obispos, las grandes ciudades como Burgos, Salamanca, Valladolid, Córdoba, Sevilla, Toledo..., contaban con un peso mucho mayor en el juego de intereses políticos de los monarcas. De hecho, ninguna de las villas costeras guipuzcoanas, individualmente, tuvo nunca representación en las cortes castellanas.

Pero San Sebastián, muy moderna en sus planteamientos, no iba a quedarse atrás en los nuevos aprovechamientos que las formas estatales nacientes podían ofrecerle. Tres eran los brazos que podían participar del gobierno de la villa: élites, común –pueblo llano– y monarca. Y los tres fueron copados, en el caso donostiarra, por el mismo grupo. Por una parte, y al igual que en la mayoría de las villas y ciudades del reino se produce una elitización de los grupos dirigentes de la villa, ayudados por la legislación regia, sobre todo desde Alfonso XI, lo que les permite copar, de forma permanente, el gobierno concejil. De forma paralela se aprecia una debilidad histórica del *común*. Respecto al tercer, pero no último, brazo de poder en la villa, el rey, su representante y ejecutor era el preboste, encargado

de aquellas parcelas de soberanía que el rey se había reservado para sí. La buena actuación de los miembros de la familia Mans en los ejércitos de Alfonso X el Sabio contra los reinos musulmanes en 1264 hizo que éste les otorgase el cargo de forma vitalicia, como puede verse en el documento editado por José Luis Banús y Aguirre³, desvirtuando así las funciones políticas del mismo y asegurando una nueva parcela de poder en manos de la oligarquía gascona. Pese a no ser un cargo especialmente bien remunerado su prestigio era mucho y ponía a su desempeñante a la cabeza de la villa. Es evidente que el cargo se usó como una suerte de privatización indirecta del poder público, dando lugar a todo tipo de abusos por parte de sus detentadores.

Quizás fue Miguel Martínez de Engómez quien, ya en la segunda mitad del siglo XV, mejor y más plenamente representó a la oligarquía donostiarra medieval. Con él, el linaje controlaba todos los resortes de poder y riqueza de la villa. Tenía propiedades rústicas por todo el término, arrendadas o cultivadas mediante jornaleros. Poseía varios palacios y lujosos bienes dentro de ellos. Tenía caballos y armaduras. También tenía barcos y mercancías, que movía por todo el mundo conocido. Desempeñaba cargos políticos de vital importancia en la villa y en el ámbito guipuzcoano. Mantenía excelentes relaciones con la Iglesia. Sus hijos e hijas se casaron de la forma más conveniente para el linaje, entroncando con los más poderosos de las villas vecinas. Abusaba de su poder dentro de la villa y en los alrededores de ella. La situación llegó a un punto tal que los Reyes Católicos, en 1492, frenaron sus abusos, marcando una inflexión en la villa donostiarra que ya nos introduce en la Edad Moderna.

3. Los puertos donostiarras

Cuatro eran los puertos de San Sebastián en la Edad Media. En orden de importancia, el mayor era el que más lejos se encontraba de la villa: “*El puerto de Oyarçun qui hera más seguro et mejor*”, es decir, el actual puerto de Pasajes. Además de éste, había otros tres en la propia villa. Eran los de la bahía de La Concha –*Ondarreta* y el *Puerto Mayor*– y el llamado *muelle de Santa Catalina*, situado en la desembocadura del río Urumea. El *Puerto Mayor* –actual puerto pesquero



El transporte y el comercio marítimo de larga distancia serán base fundamental de la economía donostiarra.

Imagen: Detalle de una miniatura medieval francesa alusiva a la tercera cruzada (Biblioteca Nacional de París).



El espacio portuario donostiarra constituyó desde época medieval un entramado en el que se integraban el conjunto de la bahía de La Concha, el puerto de Santa Catalina (desembocadura del Urumea) y Pasajes. Hasta comienzos del siglo XIX el movimiento portuario de la bahía pasai-tarra se mantuvo bajo control de San Sebastián, y el área de Pasajes San Pedro formó parte de su término municipal.

Mapa: Hacia 1760. Colección Manuel Rico y Sinobas (Servicio Geográfico del Ejército).

y de recreo donostiarra— fue ganando en importancia a los otros dos, como estudió Mariano Ciriquiain-Gaiztarro⁴, aunque parece que era peligroso, ya que en 1401 un documento de Enrique III, publicado por Luis Suárez (1959), dice de él que: “*es aspero et peligroso en muchas maneras, en el qual habían tenido muy grandes daños*”, consignando, a continuación, la seguridad del puerto de la propia villa, citado anteriormente⁵. La importancia de Pasajes fue tal que San Sebastián creó una aldea —el actual Pasajes de San Pedro— para poder aprovechar mejor este inmejorable fondeadero. Lo mismo hicieron otras villas, como Hondarribia, fundando Pasajes de San Juan, Lezo y Pasajes Ancho para su aprovechamiento. San Sebastián, aunque tuvo que ceder parte del dominio terrestre sobre las orillas del puerto, siempre se negó a dar a las villas vecinas lo que consideraba suyo: el dominio sobre todo el espacio marino del puerto, el total del territorio sumergido en el agua, y, consiguientemente, todo lo que flotase sobre ella, estuviera donde estuviese. Es evidente que esta actitud le trajo innumerables problemas.

Pero no bastaba con tener buenos fondeaderos naturales, protegidos de los vientos y que ofrecieran cobijo a los navíos en tormentas y galernas. Se necesitaban además unas instalaciones portuarias adecuadas. Estas construcciones eran extremadamente caras y difíciles de mantener debido al constante embate de las olas. El control de los espacios de fondeo de los barcos, y, sobre todo, de las labores de carga y descarga de mercancías, con el consiguiente e indispensable cobro de impuestos, va a plantear numerosos

conflictos entre unas y otras villas, y entre las villas y sus aldeas costeras. Eran necesarias ciertas infraestructuras en lugares arenosos, utilizados como varaderos y para la carga y descarga de las mercancías a través de gabarras tiradas por bueyes. También se utilizaban estos lugares para reparaciones en los cascos de los barcos. Tanto en los puertos como en los arenales se colocaban plataformas de madera que permitieran el fácil acceso a los barcos, normalmente construidas sobre pilotes de madera. El mar las destrozaba y era necesario repararlas de nuevo.

A todas estas infraestructuras, normalmente costeadas por cada concejo, en nuestro caso el de San Sebastián en sus cuatro puertos, se unían otras más sencillas, como postes de madera hincados en las zonas de orilla para amarrar las embarcaciones menores, a flote durante la pleamar pero a salvo de la deriva.

Todas estas construcciones portuarias debían estar protegidas por muros o escolleras que defendieran, al menos parcialmente, los puertos del embate de las olas y de las corrientes existentes en mar abierto.

Y también debían de estar señalizados correctamente, para permitir el acceso a ellos incluso en las peores condiciones climatológicas, ayudados, en estas ocasiones y durante la noche a través de primitivos faros para facilitar su localización. Y San Sebastián destacaba por sus hogueras desde el mar. Así lo expresa la Cofradía de San Pedro de San Sebastián en un documento publicado por Josu Iñaki Erkoreka: “*Por quanto una de las cosas más provechosas que los pescadores tenían por ordenanzas y costumbre, fallamos es la lumbre... que es para conocer los navíos que vienen a los puertos... y por evitar que no perescan conociendo con la... lumbre las entradas de los... puertos. El... Mayordomo... ponga una persona por ballero (farero) o más... para que tenga cargo de encender y tener la dicha lumbre*”⁶.

Todos estos lugares, más o menos preparados, son denominados, en la documentación, *cay* o *puerto*, sinónimo de muelle o embarcadero.

A estas infraestructuras se sumaban numerosas construcciones, a pie de puerto, para su uso como almacenes, lonjas, astilleros, talleres de reparación, tabernas y posadas para los extranjeros, etc. Y, por supuesto, era necesaria una red de caminos en buen estado que permitieran, a través de recuas de mulas y carros, introdu-

cir y sacar las mercancías del interior del reino. Los arreglos también corrían a cargo de los concejos.

El celo por el cuidado de los puertos llegaba a tal extremo que se intentaba proteger a los navíos de los ataques de plagas que pudieran deteriorar las maderas de los barcos. De hecho, las nuevas ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina de San Sebastián, de 1489, citadas por José Ángel García de Cortazar, ordenan el control de plagas que pudieran estropear la madera de los barcos: “*Mandamos que ninguno ni algunos sean osados de hechar piedra ni lastre ni gaspe ni otras cosas que puedan hacer impedimento a los puertos, en el puerto grande desta dicha villa, desde la punta del veque hasta dentro; en el Puerto del Passage, desde la punta del nado hasta la punta del dicho puerto, en ningún lugar d’él donde el agua quando más sube puede alcanzar, porque, especialmente, del dicho gaspe, se cría gusano que daña los navíos*”⁷.

También se procuraba que los puertos no quedasen cegados por la arena del mar, algo que había ocu-

rrido en otras villas y ciudades de la costa europea, arruinándolas y obligando a los habitantes a trasladarse a otros lugares. Y para evitarlo, una de las tareas realizadas, con gran trabajo, consistía en hundir atados a cuerdas grandes árboles con raíces y ramas en la boca de los puertos para, posteriormente, arrastrarlos desde embarcaciones de remos con el fin de limpiar de arena, piedras y basura las entradas de los puertos. Esto se hacía todos los años en puertos como el de Pasajes.

El cuidado de las infraestructuras portuarias y el correcto acondicionamiento de las mismas era un oneroso gasto para la villa de San Sebastián, que intentó descargar de sus arcas dejándolo en manos de las cofradías de pescadores y mareantes, es decir, de los usuarios de estos lugares.

4. Astilleros y barcos

Desde el momento de la fundación de la villa donostiarra los barcos están presentes en ella, jugando un papel que se revela fundamental. Y así lo expresaba cla-



La construcción naval del Cantábrico oriental alcanzó notable prestigio. Uno de los focos pioneros en la labra de grandes buques mercantes fue San Sebastián. El concejo de la villa ordenó en 1415 que no se hiciera ningún buque para extranjeros sin autorización previa.

Imagen: Construcción de una embarcación. Ilustración de la “Biblia de Pamplona” realizada en torno a 1200 (Biblioteca Universitaria de Augsburg).

ramente el fuero cuando concedía a las naves propias la exención de todo tipo de impuestos. Estas naves, que se fueron transformando a lo largo de los siglos al compás de los descubrimientos técnicos y científicos, eran, lógicamente, construidas en la misma villa o en sus cercanías.

Se efectuaba la construcción con la madera de los bosques del término, y los trabajadores eran vecinos de la propia villa o de aldeas cercanas. Era necesario surtir a las *atarazanas* —así eran denominados los astilleros— y a sus trabajadores de las herramientas y objetos necesarios para la fabricación de los navíos, y también proporcionarles los productos que necesitasen para su manutención y la de sus familias. Tenemos muy pocos datos de los astilleros donostiarra en la Edad Media. Parece, por los hallazgos arqueológicos estudiados por Miren Ayerbe y César Fernández, que situían en el actual Boulevard de San Sebastián un posible astillero⁸, y por los estudios realizados para otras zonas, como, por ejemplo, los del vecino Señorío de Vizcaya⁹, que los astilleros estaban muy cerca del agua, para facilitar el arrastre y la botadura de los barcos.

La abundancia de bosques y el cuidado que las villas ponían en su conservación dan pie para pensar que eran muy conscientes de la importancia de la madera en el desarrollo económico de cada una de ellas. Las herrerías surtían de grapas, clavos, argollas, tirantes, cadenas y anclas a los navíos y fabricaban azuelas, hachones, martillos y tenazas para los trabajadores. Las cuerdas y maromas eran fabricadas por los sogueros. Las velas, probablemente tras la importación de las telas, eran fabricadas en los propios astilleros.

Gran número de asalariados vivían, de forma directa e indirecta del trabajo de los astilleros. Sus especialidades técnicas eran muy diversas, tal y como correspondía a la gran variedad de oficios que eran necesarios en la construcción de navíos. Los *carpinteros de ribera* estaban especializados en la talla de

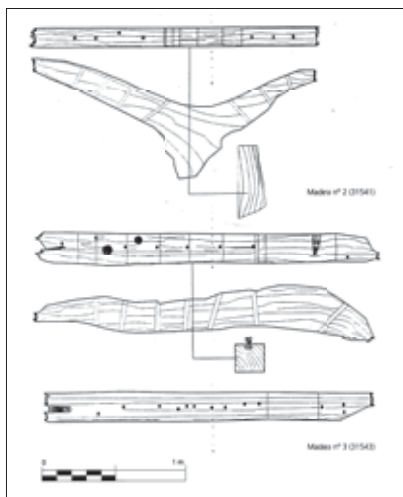
las diversas partes de los barcos y en su ensamblamiento; siendo, quizás, el oficio de mayor valor reconocido.

Las características de las naves de mayor tonelaje eran muy similares en todos los casos ya que las innovaciones técnicas y las mejoras constructivas rápidamente se extendían de unos a otros. Sus características técnicas van evolucionando, tal y como puede comprobarse a través de los sellos de las principales villas cantábricas, que poseen representaciones de navíos de la época. En el siglo XIII —según interpretación de Xabier Alberdi y Álvaro Aragón— aparecen los veleros puros, estancos, con arboladura fija, timón de codaste, popa recta y simétrica a la proa, mayor capacidad de navegación, bordas elevadas y sin remos. A finales del siglo XIV la construcción a tope permite barcos mayores, que ya en el siglo siguiente incorporan varias velas y mástiles, castillos en proa y popa, de un tamaño mucho mayor, naves muy poderosas y capaces en cualquier situación¹⁰.

La documentación guipuzcoana menciona la existencia de *naos*, *naves*, *navíos*, *fustas*, entre otras denominaciones. Es muy difícil saber las diferencias, reales, entre unas y otras denominaciones. Su tamaño, formas de propulsarse, capacidad de carga, velocidad, son aspectos muy arduos de investigar por falta de datos reales. José Luis Casado apunta las posibles diferencias entre unas y otras, así como su evolución en el tiempo, en un estudio de toda la Marina castellana¹¹.

A estas grandes naves, propiedad de las élites comerciales villanas o de mercaderes foráneos, se sumaban un sinnúmero de pequeños barcos. Son los llamados, por la documentación, *pinazas*, *lanchas*, *valineros* y *baseles*, que junto a las *gabarras* hacen referencia a un mundo de embarcaciones menores utilizadas por los pescadores y habitantes de la costa para relacionarse por mar y por los ríos, y para trabajar en las pesadas labores de carga y descarga de los grandes navíos.

Anverso del sello céreo del concejo de San Sebastián que pende de un documento de 1352 relacionado con el tráfico de productos navarros. Se conserva en el Archivo Municipal de Pamplona. En él se aprecia con detalle el perfil de una nave mercante con timón de espaldilla y única vela cuadra.



Parte de las maderas localizadas en la excavación del Boulevard de San Sebastián en 1998. Estas piezas, datadas entre los siglos XIII y XIV, son probablemente restos de los astilleros situados extramuros. Serían, por tanto, los únicos vestigios materiales localizados hasta el presente de los astilleros medievales de la Corona de Castilla. Dibujo: M. Ayerbe y C. Fernández.

5. El comercio donostiarra del siglo XIII al XV

La organización del comercio

Ya en el siglo XII, cuando se fundó la villa de San Sebastián, el comercio era, como hemos apuntado, parte fundamental de ella.

De hecho, el Fuero recoge –y es una novedad de gran importancia en la legislación peninsular– diversos capítulos destinados a proteger a los mercaderes y sus mercancías, destacando la prohibición del llamado *naufragio*. Hasta ese momento todo aquel que encontrase restos de cargamentos en el mar, fuera producto de la casualidad o de acciones provocadas por el hombre, como ataques o falsos faros, podía apoderarse de ellos impunemente. En adelante, y a través de esta cláusula del fuero donostiarra, los restos encontrados deberían ser devueltos a su propietario original, que entregaría, a cambio, una compensación económica. El fuero dice, en una traducción aproximada: “*Si ocurriera que alguna nave naufragare en el término de San Sebastián, que los mercaderes de la nave recuperen la nave y todas sus mercaderías, pagando 10 sueldos y la lezda, como consta más arriba*”¹².

El fuero también habla de los diversos impuestos que debían abonar los comerciantes. Desde un primer momento existieron los derechos de *anclaje* y *cayage*, pagados por recalar en el puerto y por el uso de las infraestructuras portuarias. A ellos se sumaron los aranceles aduaneros de todos los productos importados y exportados. Eso sí, los impuestos eran pagados por los mercaderes foráneos, porque los vecinos de la nueva villa quedaban exentos del pago de ellos.

También se reglamentó, ya desde un primer momento, la actividad de aquellos que estaban profesionalmente relacionados con los comerciantes, como los mesoneros, que también actuaban como factores comerciales y almacenadores de mercancías, intentando evi-

tar los abusos y eximiendo a los mercaderes de algunos impuestos de almacenamiento, como el *bostelaje*.

Esta preocupación de los monarcas, patente ya en el siglo XII, por favorecer, proteger y defender las actividades comerciales, da una pista de lo que ocurrirá en etapas posteriores. El comercio era cada vez más importante, dinamizaba las zonas donde se realizaba y proporcionaba unos ingresos progresivamente más cuantiosos a la corona y a los concejos, por lo que era cuidado y protegido celosamente. Quizás la más clara prueba de lo rentable que era el comercio fue la instauración, por Alfonso X, del llamado *diezmo de la mar de Castilla*, estudiado por Luis Miguel Díez de Salazar, que gravaba con un 10% y derecho de retorno todas las mercancías que entraban y salían por los puertos cantábricos¹³.

Para que este comercio pudiera desarrollarse con éxito era necesario lograr, previamente, una situación de paz y tranquilidad, tanto en los lugares lejanos, aquellos a los que llegaban las naves donostiarras, como en los lugares cercanos por los que debían de transitar las mercancías una vez desembarcadas hasta llegar a las ciudades y villas donde iban a ser vendidas. Y esto no era fácil en una Europa assolada por las guerras. Los monarcas castellanos poco podían hacer por solucionar los eternos conflictos entre Francia e Inglaterra. Por eso, San Sebastián, al igual que otras villas de la cornisa cantábrica, las de la llamada *Marina de Castilla* –San Sebastián, Santander, Laredo, Castro Urdiales, Guetaria y Fuenterrabía, además de Vitoria–, intentaron



Negociación entre mercaderes. Miniatura francesa del siglo XV. Biblioteca Nacional de París.

defender sus intereses por medio de todo tipo de alianzas. Las villas tomaron conciencia de su debilidad individual y de su fuerza unidas, y formaron el primer embrión de asociación de defensa que cuajará en diversas Hermandades. Así, se aprecia un afán corporativista, de defensa de intereses comunes, entre las principales villas del Cantábrico.

La primera muestra de ello es la *Hermandad de la Marina de Castilla*, fundada en 1296. Fue estudiada monográficamente por Fernando Morales¹⁴ y su documento fundacional publicado por José Elósegui¹⁵, entre otros. Muchos fueron los factores, internos y externos, que contribuyeron a que esta Hermandad pudiera realizarse, facilitada su creación por la situación del reino ya que las minorías de Fernando IV y Alfonso XI y el enfrentamiento de los comerciantes internacionales atlánticos con los perceptores del *diezmo de la mar* –el obispo de Burgos y el Almi-



La presencia del hierro vasco en los principales mercados de Europa se remonta a la Edad Media.

Imagen: Escena de forja procedente de un códice del siglo XIV.

rante de Castilla– hicieron que los mercaderes intentasen conseguir mayores cotas de autonomía para favorecer sus actividades.

La organización interna de la Hermandad era similar a otras muchas. Estaba formada por los comerciantes, maestros y marineros de estas villas, que se hallaban bajo su jurisdicción en el mar o en lugares extranjeros. Las juntas, con sede en Castro Urdiales y con 60 notables, decidían sobre cualquier disputa que pudiera surgir entre sus miembros. Igualmente contaban con alcaldes propios, uno por cada villa, encargados de hacer cumplir la justicia hermanada. Sus atri-

buciones eran muy amplias puesto que contaban con libertad para realizar acuerdos internacionales al margen de los intereses de los reyes castellanos. Así, los acuerdos con los mercaderes portugueses se sucedieron, al igual que acuerdos particulares con ciudades o reinos diversos, aunque estos estuvieran en guerra entre sí, quedando los mercaderes castellanos al margen de los conflictos y con libertad para traficar en todos los reinos europeos.

Esta Hermandad fue declinando hasta la segunda mitad del siglo XIV, en que ya no contaba con casi ninguna atribución y lentamente dejó de existir.

A ella le siguieron otras hermandades de defensa en las que San Sebastián jugó un papel fundamental, destacando, entre ellas, la *Hermandad de Guipúzcoa*, que recuperó algunas de las atribuciones de la antigua *Hermandad de la Marina de Castilla*, como la posibilidad de juzgar los delitos cometidos por guipuzcoanos en el mar, en una atribución otorgada por Enrique IV en 1461 y editada por José Luis Orella y Amaia Recalde: «Mi merced es de vos encomendar... para que de aquí adelante podades conocer... e executar... de las muertes e robos e fuerças e males e dannos que los vuestros vesinos e hermanos de la vuestra Hermandad, en la mar fuera de los puertos e juridiçiones que las villas e lugares de la dicha Provincia han, en la mar fisieren unos a otros»¹⁶.

Además de estas asociaciones de villas para la defensa de sus intereses comunes, la villa de San Sebastián firmó, a título individual, acuerdos con lugares de especial interés comercial para ella, tanto dentro del reino como fuera de él. Suárez estudia los acuerdos firmados por los comerciantes donostiarros con Francia y Navarra, al margen de los conflictos que estos reinos pudieran tener con los reyes castellanos¹⁷. Otro tanto hace Teófilo F. Ruiz para las treugas conseguidas con el secular enemigo de Francia: Inglaterra¹⁸.

Los comerciantes

Como ya estudiamos en nuestro artículo publicado en *Itsas Memoria*, ya en la segunda mitad del siglo XIII está documentada la orientación casi exclusivamente comercial de los linajes gascones donostiarros, propie-



El comercio de San Sebastián se asentó básicamente en la exportación de lanas navarras y castellanas y del hierro procedente de las ferrerías de Gipuzkoa y Bizkaia. La importación incluía paños y otros productos manufacturados.

Imágenes: A la izquierda, embarque de lana representada en las cantigas de Alfonso X el Sabio, rey de Castilla y León. Siglo XIII. (Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial). Abajo: Pastor con su rebaño según miniatura del siglo XII ("Biblia de Pamplona", Biblioteca Municipal de Amiens).

tarios de barcos¹⁹. Tenían conciencia de élite mercantil. Eran poseedores de importantes capitales constantemente reinvertidos en nuevos barcos y en mercancías que eran vendidas en los más lejanos lugares de Europa. Fundamentalmente eran transportistas de mercancías ajenas, que portaban en sus barcos, cobrando por ello los fletes correspondientes. También aprovechaban los viajes para comprar y vender, por su cuenta, algunos bienes. Normalmente no comerciaban ni transportaban mercancías a título individual, sino que se agrupaban, bien por cercanía familiar, bien por ser vecinos de la misma villa, organizando fletes de varios barcos. Así repartían ganancias, pero, sobre todo, podían hacer frente a las pérdidas, que llegaban a ser muy cuantiosas en casos de ataques piráticos o de tormen-

tas que hundieran los navíos con sus cargas. También se encargaban de otras actividades relacionadas con el comercio, como el cobro de los impuestos regios derivados del comercio de mercancías. Los barcos que entraban a los puertos donostiarras cargados de paños no volvían a las ciudades del Norte de Europa de vacío. Llevaban, sobre todo, lana y productos de hierro, elaborados en las numerosas ferrerías de la zona. Si se estudia con detenimiento la documentación de los puertos donostiarras de los años 1293-94, editada por Luis Miguel Díez de Salazar, es patente cómo los nombres de los mercaderes, los productos transportados y las elevadas sumas de dinero, se repiten²⁰. Aparecen paños de las más diversas ciudades europeas, sobre todo flamencas y francesas, hierro, objetos metálicos, entre los





Mapa de las rutas del transporte y el comercio marítimos de San Sebastián. Fuente: S. Tena y H. Casado. Grafismo: O. Goñi.

El intercambio de la lana y el hierro por paños y otros productos manufacturados del norte de Europa y el oeste del Mediterráneo generará gran riqueza. San Sebastián llegó a ser, en determinados momentos de la Edad Media, el principal puerto del Cantábrico.

productos más comunes. Y las cantidades de dinero implicadas en esas transacciones, expresadas en maravedíes –la moneda de curso habitual en Castilla entonces– son muy elevadas.

Entre los linajes del siglo XIV donostiarra destacan los Hua, Mayson, Merclin, Parada, Perquer, Gue-taria, además de los Mans y Gómez –Engómez–, linajes vertebradores de la oligarquía donostiarra, sobre todo los dos últimos después de su fusión en uno sólo –los Mans-Engómez–. Pero no eran solamente los familiares, los emparentados, los miembros de estos linajes, los que participaban de la actividad comercial, también los amigos, allegados, criados... se unían a ellos y defendían los intereses del grupo con tanto o más celo que los propios emparentados.

Y, ya en la segunda mitad del siglo XIV, los linajes gascones comenzaron a absorber a grupos fami-

liares de comerciantes y transportistas de origen autóctono. Y se trataba de eso, de absorberlos hasta que quedaran totalmente integrados dentro de las estructuras socioculturales de origen gascón, ya transformadas desde sus orígenes plenomedievales, pero diferenciadoras entre la élite política y mercantil y el resto de los vecinos de la villa donostiarra. Son los Aguinaga, Pérez de Oyanguren, Olazábal, Elduayen, Berástegui. Las alianzas se producían por medio de asociaciones mercantiles, muchas veces bendecidas antes o después a través de matrimonios.

Los linajes de comerciantes donostiarra no se conformaron solamente con expandir su negocio mercantil. Durante todo el período bajomedieval –siglos XIV y XV– ampliaron sus redes de influencias. Especularon con bienes inmuebles, dentro y fuera de la villa, comprando casas, palacios, almacenes, hórreos, explotaciones agrícolas, huertas, etc. Y no era sólo afán inversor, sino que había un intento de emulación de la auténtica nobleza, la de sangre, que basaba su riqueza en los bienes inmuebles, y a la que se intentaba imitar.

La mayoría de los mercaderes que se encontraban en el San Sebastián de los siglos XIV y XV no eran vecinos de la villa, sino que habían acudido a ella para realizar sus negocios. Y eran muchos, y de muchos lugares y reinos diferentes. Ya a finales del siglo XIII aparecen mercaderes de otras partes: de Castilla, de Navarra e, incluso, de lugares más lejanos, como apreció Díez de Salazar. En los siglos XIV y XV se dio una situación parecida. Muchos de los barcos que arribaron a los puertos donostiarra vinieron con mercaderes de toda Europa, como han estudiado Betsabé Caudedo del Potro para los castellanos e ingleses; José Luis Orella para los navarros; y Eugene Goyheneche para los franceses²¹. Acompañaban, en los barcos, a sus mercancías, encargándose personalmente de venderlas en lugares lejanos. Otras veces eran sus *factores*, sus auxiliares, los que vivían en la villa donostiarra, tratando con los transportistas.

Las mercancías y las rutas de transporte

Las mercancías de habitual trasiego en el puerto de San Sebastián fueron cambiando a la vez que lo hacían los gustos y el poder adquisitivo de los hombres y mujeres de la Europa medieval.

Ya en el fuero aparecen estipulados los impuestos a pagar por las mercancías más habituales. Y éstas son: paños de algodón, lana y lino, cobre, estaño, plomo, pimienta, incienso, peces en conserva, cueros de carnero, vaca, cabra y ciervo, cera, pieles de garduña, cordero, conejo, gato salvaje, gato doméstico, zorra, ardilla y liebre.

Cien años después la *recepta* de los *Diezmos de la Mar de Castilla* muestra lo que, realmente, entró y salió por los puertos donostiarras. En cuanto a los productos importados y exportados, hay dos aspectos que creemos importante recalcar: primeramente, no hacen mención a todos los navíos que arribaron a los puertos guipuzcoanos, sino solamente a aquellos que tenían éstos como origen o destino final; en segundo lugar, es reseñable el gran contraste entre la variedad y riqueza de lo importado y la sencillez de lo exportado. Entre

los primeros, los productos importados, los paños ocupan el primer lugar en variedad e importancia. Son paños flamencos y franceses fundamentalmente, aunque hay algunos ingleses. Los paños recibían el nombre de la ciudad que los había fabricado y, por ello, hay camelinas, santomeres, valancinas, además de otros muchos que hablan de su color, como los escarlatas y blanquetos, o de su textura, como los contrahechos. A los paños se suman objetos de consumo de todo tipo: corales, cascabeles, anillos, cajas de oro, hilos finos para bordar –de oro y plata–, o comunes, blancos, dedales, botones de diferentes tipos, agujas de varias clases, cintas, espejos, peines, sombreros, dados, espadas, cascos, anzuelos, cuerdas, mondadientes, además de alimentos entonces considerados de gran lujo, como el azúcar, el azafrán y otros, entonces tan exóticos, como los dátiles.

Desde el siglo XIV el abastecimiento de productos de primera necesidad, fundamentalmente cereales y vino, de San Sebastián, al igual que el de otras villas de la costa, era normal realizarlo por mar. También se exportaban productos propios de la zona, como la sidra y el hierro y, por supuesto, los venidos del interior del reino, sobre todo la lana de la oveja merina que, desde Burgos y a través de Vitoria, era enviada a todas las villas cantábricas para ser exportada hacia las ciudades del Norte de Europa. Una vez transformada en paños, volvía a ser importada para su venta en Castilla. En suma, productos todos ellos de escaso valor y mucho peso, en los que la ganancia venía más por la cantidad de lo transportado que por la calidad de las mercancías.

A finales del siglo XV el tráfico de productos no sólo se había diversificado, sino que también el volumen de los mismos había aumentado exponencialmente. Y aún es más patente lo señalado para el siglo XIV: la mayoría de los productos se caracterizan por ser de gran volumen y escaso valor, aunque los objetos de lujo siguen llegando para el consumo de las élites del reino. Se han conservado dos



Los paños flamencos y franceses eran el principal producto de importación.

Imagen: Venta de paños. Detalle de la portada del Juicio de la catedral de Tudela. Siglo XIII.



El puerto de Brujas en ilustración flamenca del siglo XV. Ciudad cosmopolita de fuerte vocación comercial, Brujas fue durante los siglos XIV y XV el mayor mercado de Europa. Para los comerciantes y transportistas del Cantábrico fue también el principal puerto de referencia.

Nave mercante representada en las cantigas de Alfonso X el Sabio. Siglo XIII. (Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial).



listados de productos, ambos publicados en la *Colección Documental del Archivo Municipal de Rentería*, de 1485 y 1497²². El primero de ellos es la lista de productos que han de pagar impuestos en la lonja donostiarra, y el segundo son las tasas que debe cobrar el mayordomo de la Cofradía de la villa por todos los productos que salen y entran por sus instalaciones portuarias. Aparecen gran multitud de productos: hierro, acero, cobre, estaño, plomo, cera y sebo para las lámparas, aceite, pimienta, azafrán,



Comerciantes de lana. Ilustración de las cantigas de Santa María, siglo XIII (Biblioteca del Real Monasterio de El Escorial).

regaliz, incienso, comino, miel, azúcar, congrio seco, merluza, miregas y adoques –tipos de pescado–, sardinas, arenques verdes y arenques secos, tocino, unto, carnes saladas, vinos de Andalucía, de Portugal, de Gascuña, de La Rochela y de la propia cornisa cantábrica, vinagres, sidras, trigo, centeno, mijo, habas, arvejas, lentejas, pasas, higos, avellanas, castañas, gran variedad de paños –telas, olones, sayales, lienzos, cañamazos, arpilleras, betelines, lisos, camelotes, fustadas, fustanes...–, pastel y grana –ambos tintes textiles–, alumbre, lana, cueros de vaca, de buey, de carnero, de cabrito, de oveja, pieles de marta y pieles grises, cuerdas, pez, goma, resina, alquitrán, cáñamo, anclas, remos, clavos, tablas serradas, cargas de pino, tejas, pólvora, azufre, plumas, cuernos, herraduras, etc.

Las grandes rutas comerciales donostiarras comunicaban, por un lado, el interior de Castilla –Vitoria, Burgos y Medina del Campo–, y de Navarra –Pamplona fundamentalmente–, y, por el otro, los puertos de Inglaterra, Flandes y las ciudades de la costa francesa, tanto inglesas como francesas. Y, por supuesto, comerciaban con los puertos de todos los reinos peninsulares, tanto los de la fachada atlántica como los de la mediterránea.

ESCULTURA GÓTICA DE SANTA MARÍA



El único testimonio material de la iglesia gótica de Santa María es este grupo escultórico del siglo XIV que se conserva en el Museo San Telmo.

Representa a los apóstoles San Pedro y San Juan y fue descubierto en 1912 al efectuar unas obras de pavimentación en la iglesia de Santa María. La pieza fue hallada delante del altar de Nuestra Señora de la Soledad, donde había sido enterrada siguiendo una costumbre bastante generalizada con aquellas imágenes que por haber perdido su uso litúrgico o por no estar en sintonía con los gustos estéticos del momento, eran ocultadas en lugar sagrado para evitar su profanación.

Las esculturas formaban parte de la decoración monumental de la iglesia gótica de Santa María. Esta iglesia sustituyó a la primitiva, románica, que quedó destruida por un incendio en 1278. Se ignora el primitivo emplazamiento de estas esculturas aunque por sus dimensiones y composición sugieren su integración en el tímpano de una portada.

Presentan claras afinidades con las imágenes de la gran portada de Santa María de Laguardia. También, como allí, estuvieron cubiertas de policromía, dado que el color era consustancial a la imaginería gótica.

Estas esculturas manifiestan, por la calidad de su factura, que hubo de ser una obra en la mejor línea de la producción europea, lo que hace todavía más lamentable su pérdida, máxime cuando la plástica guipuzcoana gótica carece de una producción monumental significativa.

Dado el desarrollo alcanzado por San Sebastián en los siglos del gótico, que la villa contase con una iglesia destacada como imagen y referente urbano de la ciudad entra dentro de lo verosímil. El hecho de que la iglesia de Santa María cumpliera además funciones cívicas, ajenas a la actividad religiosa, constituye un argumento añadido para explicar su riqueza plástica.

Lucía Lahoz

A la derecha de la imagen se representa la iglesia de Santa María. Detalle del plano de San Sebastián de 1552. Archivo General de Simancas.



En diferentes periodos de la Edad Media las comunidades del Cantábrico se agrupan en defensa de sus intereses. En conjunto, la flota cantábrica constituyó un formidable poder naval que en determinados momentos actuó como fuerza bélica por cuenta propia o al servicio de la corona castellana. La actividad corsaria por otro lado, fue, en periodos de confrontación bélica, un recurso que proporcionó beneficios a los sectores ligados a la economía marítima.

Imagen: Dos naves en combate. Miniatura inglesa, hacia 1271.

Bayona, La Rochelle, Burdeos, Southampton, Londres, Brujas –con una importante colonia castellana ya a mediados del siglo XIV–, Bristol, Rouen, Calais, y lugares mucho más lejanos como Irlanda o algunas ciudades alemanas, eran puertos donde se podía encontrar, en el Océano Atlántico, a mercaderes y transportistas donostiarras. Oporto, Lisboa, Marsella y las grandes ciudades, como Génova o Nápoles, del oeste de Italia, además de las del litoral castellano y aragonés –Cádiz, Málaga, Cartagena, Valencia, Barcelona– eran, en la ruta del Mediterráneo, otros lugares de habitual presencia de mercaderes cantábricos.



6. La guerra, el corso y la piratería

Además de estas actividades comerciales, legales, los mercaderes y marineros de las villas costeras de toda la fachada atlántica europea, también los donostiarras, aprovechaban las situaciones de descuido de otros barcos y las condiciones políticas para sacar beneficio de ellas.

Los barcos guipuzcoanos participaron en las diversas guerras que los monarcas castellanos tuvieron contra los reinos musulmanes del sur peninsular. Fue destacada su actuación, junto con la de las otras villas de la Marina de Castilla, en la toma de Sevilla en 1248, dentro de la armada comandada por Ramón Bonifaz. Estu-

vieron en 1345 en el cerco de Algeciras un total de 40 naves de la costa cantábrica, permitiendo con su conquista abrir el Mediterráneo a los navíos atlánticos, acciones militares que analiza José Luis Casado Soto²³.

También lucharon contra otros reyes cristianos y fueron contratados como mercenarios en guerras ajenas, al servicio de los reyes de Inglaterra y Francia, como cuando, en 1292, Felipe IV de Francia contrató naves con tripulantes de las villas de San Sebastián y Fuenterrabía para que se enfrentasen a los ingleses, saliendo victoriosos en las luchas con éstos según relata Luis Suárez²⁴. Las naves del Cantábrico comenzaron a utilizar la artillería en sus enfrentamientos desde la segunda mitad

del siglo XIV, y, según parece, y a juicio de este autor, con gran éxito.

Junto a los enfrentamientos directos bajo bandera real, bien propia, bien extraña, los comerciantes y marineros practicaron el corso de forma parece que bastante asidua, y, evidentemente, también lo padecieron. A través de este sistema se permitía, a ciertos individuos o lugares, atacar y saquear todos los barcos con que se topasen que fueran procedentes de lugares que se encontraban en guerra con aquel del que ellos eran originarios. Cesáreo Fernández Duro cuenta como Eduardo

Los reyes de Castilla se apoyaron en la fuerza naval cantábrica para la conquista de Al-Andalus y para afrontar militarmente sus conflictos con otras potencias marítimas.

Imagen: Detalle de la tabla votiva que conmemora la victoria conseguida en 1475 por una escuadra de naves guipuzcoanas y vizcaínas, al enfrentarse en el estrecho de Gibraltar a otra luso-genovesa. Iglesia de San Pedro de Zumaia.



de Inglaterra acusaba a los mercaderes de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Lequeitio, Bermeo, Portugaleta, Castro Urdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Avilés, Ribadeo, Vivero, Coruña, Noya, Pontevedra y Bayona de Miño, es decir, a todos, de cometer constantes actos de piratería contra los navíos ingleses que iban a la isla de Wight y a Southampton²⁵.

Los problemas con los ingleses llegaron a tal extremo que en 1350, en Winchelsea, se enfrentaron abiertamente la *Hermandad de la Marina de Castilla* y la flota del rey de Inglaterra, en una batalla cuyas consecuencias, en forma de tratados comerciales, fueron muy beneficiosas para nuestras villas, lo que ha movido a diversos autores a defender que las villas cántabras ganaron la batalla naval a los ingleses.

Los ataques corsarios tenían, como podemos imaginar, funestas consecuencias para aquellos que los padecían, que veían sus bienes robados, sus naves embargadas y, muchas veces, a ellos y a sus marineros en prisión, sin que las circunstancias políticas internacionales permitieran arreglar estos desaguisados.

Además del corso existían simples robos de mercancías, actos de pura piratería, con los consiguientes perjuicios para los comerciantes. Estos robos se consumaban en alta mar. Suárez publica un documento en el que se relata como un pirata donostiarra, Pascual de Ayete, abordó en el mar una nave grande, de un capitán de Bretaña, apropiándose de ella con todas sus mercancías, dirigiéndose luego al puerto de Fuenterrabía. Por más que el agredido intentó que se le devolvieran sus bienes, parece que no lo logró²⁶.

Los saqueos se producían incluso en los propios puertos, aprovechando las circunstancias de indefensión de los barcos extranjeros.

Estos ataques eran realmente crueles, y los ladrones no dudaban en convertirse en asesinos de tripulaciones enteras para lograr sus fines.

Para evitar todos estos problemas a sus mercaderes y a los extranjeros que quisieran comerciar en sus reinos, los reyes solían conceder numerosas cartas de salvoconducto y privilegios, que eximían a los mercaderes de la implicación en asuntos militares, quedando protegidos, al menos, de los ataques corsarios. Igualmente intentaban castigar a los piratas, obligándoles a restituir las mercancías. Un claro ejemplo lo tenemos



en un vecino de San Sebastián, y de los principales, Juan Martínez de Elduayen, que fue requerido, tal y como se aprecia en el documento otorgado por la reina Isabel de Castilla en 1480, a devolver todo lo que había robado a ciertos mercaderes franceses²⁷.

La mejor muestra de la incapacidad de los reyes europeos de hacerse obedecer en el mar son los intentos de los mercaderes de autodefenderse de diversas maneras, estudiadas por Beatriz Arízaga²⁸. No hacían la navegación en solitario sino que se agrupaban varias naves con destinos similares y en ciertas épocas del año. También comenzaron a firmar seguros por ellos y por sus mercancías y barcos, no arriesgando así todos sus bienes en cada uno de sus viajes.

En 1372 se concentra en San Sebastián una armada de naves del Cantábrico que se enfrentará con éxito a los ingleses a la altura de La Rochelle. Esta victoria naval dio a Castilla la supremacía naval en el Atlántico y el control de la ruta del comercio con Flandes.

Imagen: Batalla naval de La Rochelle representada en las *Chroniques* de Jean Froissart, 1460. Biblioteca Nacional de París.

7. La pesca y la caza de las ballenas

La pesca se realizaba habitualmente cerca de la costa, en las aguas que se sitúan sobre la plataforma continental, que alcanza, como máximo, las 14 millas, lo que permitía a los pescadores tener siempre localizados los caladeros a partir de los accidentes costeros. También se localizaban por medio de señales visibles en la oscuridad de la noche, cuando era necesario faenar en ella, bien por medio de linternas, bien a través de hogueras, aunque estos sistemas no gustaban a los pescadores, ya que revelaban los lugares elegidos por ellos. En 1491, como señala Erkoreka, los pescadores de San Sebastián se quejaban de que desde Bermeo a Fuenterrabía, todos conocían sus lugares de pesca debido a la excesiva señalización de los mismos²⁹.

Las artes pesqueras empleadas eran muy variadas. En la caza de las ballenas aparecen arpones para herir y sujetar a las presas, además de sangraderas para debilitarlas y chabolines de diferentes tipos, analizados, entre otros autores, por Mariano Ciriquiain-Gaiztarro. La captura de estos mamíferos, extensamente descrita



Desde finales del siglo XII las pesquerías aparecen como una actividad relevante en el Cantábrico. Besugo, atún, congrio, merluza y sardinas eran especies que se pescaban en las proximidades del litoral. En aguas de Irlanda e Inglaterra se capturaba merluza, congrio, arenques y sardinas.

Imagen: Miniatura inglesa de principios del siglo XIV.

por Selma Huxley y Michael Barkham³⁰, así como por otros autores que se han dedicado al estudio de este tema, se realizaba entre los meses de octubre y marzo, y la comercialización de su grasa reportaba pingües beneficios a los pescadores y a los comerciantes, que vendían el saín obtenido de la grasa de la ballena en el norte de Francia, donde era muy apreciado como combustible para las lamparillas.

La pesca tradicional se conoce, sobre todo, a través de documentos ajenos a la villa donostiarra, ya

que casi no hay constancia documental de esta actividad, lo que no quiere decir que no se desarrollase con asiduidad. Beatriz Arízaga realizó excelentes aproximaciones a las técnicas y costumbres de los pescadores medievales³¹. Para atraer a los peces, se utilizaban cebos –peces, gusanos y pequeños crustáceos–, siendo las agujas las piezas más codiciadas. Con estos cebos se procedía al tradicional método de pesca por medio de anzuelos y cañas. También se usaban estos cebos para la pesca con palangres individuales desde la costa o pequeñas barcas. Parece que los pescadores consumían pocos productos para cebo, teniendo buen cuidado en administrarlos.

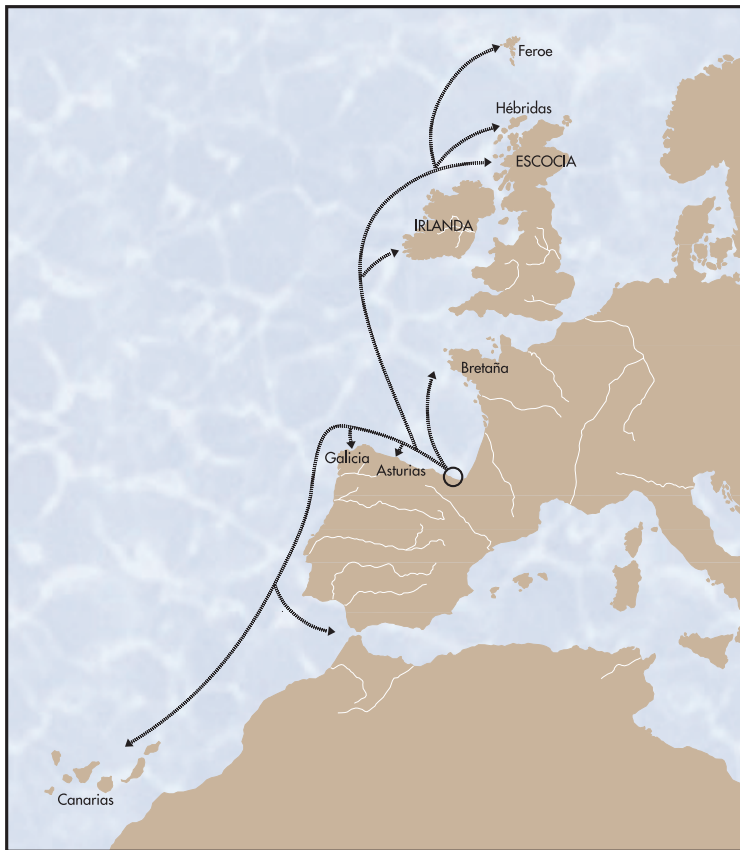
Las capturas a mayor escala se lograban por medio de redes de cáñamo, tejidas por cordeleros o por los pescadores, como ha estudiado esta autora. Varios eran los tipos de redes y aparejos de los que habla la documentación de las villas de San Sebastián y Fuenterrabía. La cofradía de Fuenterrabía cita “redes... nombradas de geito... redes de pescar sardina... pescando con los esquiroletes... traína... chinga... trasmalle... cuerdas con muchos anzuelos”. En 1491 en San Sebastián se habla de

“trasmallos e otras redes”.

Los peces pescados en la zona, según la documentación de la cofradía de Lequeitio, eran: “Cabras... macareles... verdeles, vogas... pescado menudo... pixota (merluza)... traman o congrio o tonuo o strruion, sardina fresca... rayas o mielgas o tolles e colondrinos e otros pescados... besugo... chycharro”.

Una vez capturadas

las piezas, eran guardadas y transportadas en cestas de esparto de diversos tipos hasta su venta en los mercados de las villas o directamente a los mulateros para su traslado hacia el interior. Para Beatriz Arízaga y Michel Bochaca, que han estudiado el tema de la pesca en profundidad, la venta de pescado seco, salado y ahumado se convirtió en una importantísima vía de ingresos para los pescadores y, junto con el pescado fresco, será el auténtico motor de la economía de las villas del Cantábrico³².



Los pescadores veían regulada su actividad por las ordenanzas de la Cofradía, la de San Pedro en San Sebastián, cuyas ordenanzas fueron editadas por Erkorreka³³. La pesca comenzaba al alba y acababa, al menos en las vísperas de festivos, con suficiente antelación para llegar a las *Avemarías*. Los días festivos estaba prohibido pescar salvo que la autoridad eclesiástica lo autorizase. También se controlaban las actividades que los pescadores no podían realizar para proteger las especies pesqueras, tendiendo a un equilibrio con el medio que salvaguardase los recursos costeros, prohibiendo artes inadecuadas o evitando molestar a otros pescadores que ya estuvieran realizando sus labores. Pese a todo, los pescadores debían trasladarse cada vez más lejos en busca de capturas, primero a las vecinas Asturias, Galicia o la costa francesa, y más tarde, como estudia Casado, a Irlanda y el banco canario-sahariano³⁴. Esta necesidad de faenar fuera de la propia villa conducía a mantener una excelente relación con los gobernantes de cada concejo y con los monar-

cas, relación que era imprescindible para obtener permisos, acceso a la sal –principal conservante del pescado– y para que, tras su conservación, éste fuera exportado en los navíos de su propia villa.

8. Las cofradías de pescadores y mareantes

Las cofradías de marineros y pescadores son las mejor conocidas de entre las asociaciones socio profesionales existentes durante el período medieval en las villas costeras cantábricas. Tenemos noticia de otras agrupaciones como las de los carpinteros, mulateros, o la muy conocida de los podavines donostiarras –aquellos que trabajaban en las viñas–, pero las asociaciones de pescadores y mareantes eran, con diferencia, las principales en toda la cornisa cantábrica.

En las cofradías de oficios del mar se agrupaban todos los que tenían alguna relación con las actividades marineras, tanto los trabajadores de los astilleros, como los de los puertos, los dedicados a la pesca cerca y lejos de la costa, los balleneros y los marineros de las naves comerciales y sus maestros y propietarios. Las cofradías de pescadores y mareantes van a tener un peso específico muy importante en las villas costeras vascas del siglo XV, al igual que en el resto de las villas marineras cantábricas, organizando su trabajo y defendiendo sus intereses frente a propios y extraños. Todas las villas de la costa cantábrica con actividad marinera o pesquera contaban con su propia cofradía.

Estas cofradías eran cerradas, es decir, sus miembros debían participar en algún oficio relacionado con la mar, quedando al margen de las mismas el resto de los vecinos de estas villas. También eran

Caladeros lejanos utilizados por los pescadores vascos a finales de la Edad Media. Grafismo: O. Goñi.

La pesca se realizaba habitualmente en los caladeros próximos a la costa, aunque a fin de abastecer la fuerte demanda de pescado se llegaba a Asturias, Galicia y Noroeste de Francia. En época avanzada de la Edad Media se desplazaban incluso al mar de Irlanda, Escocia y al rico banco canario-sahariano.



Pescador portando la red. Del código de Fernao Lopes, *Crónica del rei Dom Joao primeiro de Portugal*. Siglo XV. Biblioteca Nacional, Madrid.

excluyentes para todos los que no fueran vecinos de la villa a la que se encontraba adscrita cada cofradía. Así, todos sus miembros, a cambio de los pagos estipulados –entre un 1% y un 2'5%, por ejemplo, en el caso de Fuenterrabía– recibían una serie de compensaciones y prestaciones, como misas de difuntos, traslado del cadáver, auxilio en caso de vejez o enfermedad...

En San Sebastián, algo excepcional, ya que lo normal es que solamente existiera una, existían dos cofradías: la de Santa Catalina, cuyas ordenanzas fueron transcritas por Banús, que englobaba a los marineros y comerciantes dedicados a las labores de intermediación comercial con lugares lejanos³⁵; y la de San Pedro, que agrupaba a los pescadores, estudiada, junto con otras, por Erkoreka³⁶.

Las relaciones entre cofradías de villas vecinas eran amigables, aunque no faltaban disputas de jurisdicción y derechos entre unas y otras, sobre todo a la hora de adjudicarse las partes correspondientes de las ballenas cazadas por pescadores de varios lugares.

Profesionalmente, varios son los grupos integrados en las cofradías: los grandes comerciantes, los marineros, los pescadores y los patronos de sus barcas y los bateros, gabarreros, etc.

Los *grandes comerciantes*, sólidamente asentados en las estructuras de poder villanas en el momento de fundación de las cofradías –siglo XIV– ven incrementada su fuerza gracias a éstas. A través de ellas controlan política y profesionalmente a sus subordinados y trabajadores. Su

control absoluto en el manejo del capital invertible para desarrollar el comercio de larga distancia, además de su excelente capacitación técnica para dirigir estas asociaciones y los lazos que tenían establecidos con otros lugares de similares intereses, les facilitaban este dominio. Ellos, o sus allegados, ocuparon las mayordomías, cargo rector de cada cofradía.

Los marineros mercantes conformaban un grupo importante numéricamente. Dependían totalmente de los anteriores al no poseer barcos de su propiedad.

Se hallaban divididos, según su cualificación técnica, en pilotos, contra maestres, marinerías de tropa, y grumetes. Eran contratados verbalmente, tras llegar a acuerdos con el maestre del navío, viéndose obligados por las ordenanzas de sus cofradías a cumplir lo pactado. Una dotación de 6 a 14 hombres resultaba más que suficiente para manejar un barco. El patrón ponía la nave, las mercancías, incluida la comida de la marinería –sidra y galletas de cebada–, siendo ésta descontada de la soldada. La responsabilidad de los marineros era mucha, ya que debían velar por el buen estado de la mercancía, llegando a ser exclusivamente ellos los responsables de ésta. Constituían, junto con los pescadores, el grupo cuantitativamente más importante de las cofradías, pero su peso político dentro de ellas era muy bajo.

Otro grupo lo conformaban los *maestres de pinaza pesquera* que, aunque cuantitativamente tenían mayor importancia en las villas, cualitativamente estaban sometidos a los *grandes maestres*. Eran los dueños de las lanchas de diverso calado que salían a faenar en la mar, en la costera de las diversas especies piscícolas y en la caza de ballenas. Los maestros de pinaza vivían de las costeras y las ballenas, y todo ello les proporcionó pingües beneficios colocándoles en una situación de dominio sobre el resto de los pescadores. Venían a ser los propietarios de todos los aparejos de pesca y las lanchas. Los maestros de pinaza intentaron, aprovechando las cofradías, acceder al gobierno de éstas y de las villas, prometiendo la defensa de los intereses de grupo de los pescadores frente a los grandes comerciantes o a extraños al oficio. Fue tanto su ímpetu por conseguir acceder al poder político que hubo protestas en algunas villas. El caso donostiarra, muy ilustrativo, lo ha estudiado Ernesto García³⁷.

Dependiendo del grupo anterior se encontraban los *pescadores de pinaza*, estudiados, para toda la costa vasca, por Beatriz Arízaga³⁸. Eran contratados por los anteriores, llamados por el patrón antes del alba y recibían, como paga diaria, una parte –en especie y en metálico– de las capturas realizadas, por lo que su manutención estaba muy estrechamente ligada a las costeras y a la meteorología. No tenían prácticamente ninguna posibilidad de ascender social o económicamente dentro de la cofradía, sino que con-



La actividad ballenera de los puertos vascos tuvo carácter pionero. Las capturas se efectuaban a la vista del litoral y resultaban de gran rentabilidad por el precio que alcanzaba la comercialización de la grasa. Los primeros documentos conservados en relación a la caza de la ballena en San Sebastián son del siglo XIV.

Imagen: Caza de la ballena. Dibujo realizado a partir del sello de Hondarribia que pende de un documento de 1297. Archivos Nacionales de París. (Del libro de L. Le Roc'h Morgère, *Navires, mémoire de la mer*, 1990).

tinuaban en ese bajo rango toda la vida, pasando el oficio de padres a hijos, y con mayores dificultades según la edad fuera haciendo mella en ellos.

Otro grupo profesional lo formaban los *bateros*, *gabarreros* y otros trabajadores, encargados de las labores portuarias, de escaso peso dentro de las cofradías, y de los que casi no ha llegado información hasta nosotros para el período medieval.

La mayor parte de los capítulos de las ordenanzas estaban destinados a regular las formas en que se debían de realizar las actividades marinerías y las fórmulas de reparto de los beneficios obtenidos. A través de las ordenanzas se advina que las actividades marítimas eran el principal recurso de estas villas.

Pero no solamente la regulación interna de las cofradías organizaba la explotación de los recursos marítimos; también las ordenanzas concejiles, aunque en menor medida, tomaban cartas en el asunto, sobre todo en aspectos como la venta del pescado en los mercados de la villa. Este intrusismo, imposible de evitar por los pescadores, condicionaba el desarrollo de sus actividades.

La estratificación social de las villas marineras y la relación directa establecida entre las élites villanas y los oficios de la mar, hicieron que las cofradías se convirtieran en un instrumento más en su mano para controlar las villas. Los grandes mercaderes coparon los puestos de control, no siendo óbice para el monopolio el carácter anual de los mismos. La importancia de estos cargos a la hora de defender los intere-

ses comunes de todos los miembros de la cofradía ante otras instancias, la gran influencia que tenían en la toma de decisiones entre los miembros del grupo, además de ser necesaria cierta solvencia económica para desempeñarlos, y de existir la norma de la cooptación por los cargos salientes de los entrantes, hacía que fueran fácilmente monopolizados. Pese a todo, los *maestres de pinaza* se resistían a quedar fuera del grupo dirigente, planteando problemas de forma habitual.



La ballena cobra rasgos fabulosos en el imaginario medieval.

Imagen: Jonás y la ballena. Ilustración de la "Biblia de Pamplona", realizada hacia 1200. Biblioteca Municipal de Amiens.



Pesca milagrosa. Clave de la bóveda de la catedral de la iglesia de San Pedro de Vitoria. Último tercio del siglo XIII.

Así, estas cofradías pasaron de ser plataformas de sectores laborales del común para la organización del trabajo y de la asistencia y caridad, a convertirse en un instrumento de los grupos intermedios para acceder a los sectores oligárquicos villanos, además de una plataforma más de control de los intereses de los patricios de cada una de las villas. Por ello, desde las propias cofradías, mejor dicho, desde sus sectores dirigentes, se impusieron reglamentos muy severos para evitar cualquier participación política de éstas, de sus miembros, en la vida política concejil. De hecho, en 1489, los Reyes Católicos, al aprobar las nuevas ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina, prohíben que sea utilizada para hacer “*ligas e monipodios*” contra el gobierno villano.

Pese a todo, los concejos intentaron relegar a las cofradías, cuando ya no les eran necesarias, a un plano asistencial y religioso y de organización del trabajo y de explotación de los recursos marítimos: que se ocupasen de las festividades religiosas, de la beneficencia de sus miembros, de cuestiones laborales y de mantenimiento de las infraestructuras. Las ordenanzas de las cofradías eran revisadas y alteradas por los concejos, limitando sus actuaciones y derechos pero ampliando sus responsabilidades económicas.

Pese a todo, los concejos intentaron relegar a las cofradías, cuando ya no les eran necesarias, a un plano asistencial y religioso y de organización del trabajo y de explotación de los recursos marítimos: que se ocupasen de las festividades religiosas, de la beneficencia de sus miembros, de cuestiones laborales y de mantenimiento de las infraestructuras. Las ordenanzas de las cofradías eran revisadas y alteradas por los concejos, limitando sus actuaciones y derechos pero ampliando sus responsabilidades económicas.



Restos de la estructura de una nasa en la playa de Ondarreta. Fueron objeto de una intervención arqueológica en 2005. Foto: X. Alberdi y J.M. Pérez Centeno.

La pesca en la bahía de La Concha se efectuó por lo menos hasta el siglo XIX. La instalación de artefactos-trampa como nasas y pesqueras se documenta en San Sebastián ya en el siglo XII. Estos sistemas de pesca instalados en las rías y entrantes de mar tuvieron, como en otras localidades costeras, considerable importancia económica.

9. San Sebastián y el puerto de Pasajes

El puerto de Pasajes simboliza y resume la importancia que el mar tuvo en la historia medieval donostiarra. En él confluyeron todos los intereses de particulares e instituciones de la villa. A través de él se puede apreciar cómo San Sebastián intentó ser algo más que una de las numerosas villas surgidas al calor del comercio atlántico. Muestra las luchas, a veces violentas, que podían tener lugar cuando un espacio compartido era vital, imprescindible, para el desarrollo propio. Y es que, cuando se fueron fundando las villas del extremo este guipuzcoano, las delimitaciones territoriales siempre hablaban del terreno habitable, de la tierra firme, sin hacer mención ni al mar ni al espacio intermareal. Por eso, San Sebastián consideró, astutamente, que, si bien las orillas ya no eran suyas, no ocurría lo mismo con el agua del mar. Todos los barcos que flotaban en el puerto de Pasajes debían plegarse a sus propios intereses. Y esto no muestra sino un afán, unas veces proteccionista o paternalista y otras meramente económico, por defender los intereses propios de la villa y sus habitantes frente al resto.

Cuatro son los objetivos que se marcó San Sebastián para el control, imprescindible para su desarrollo, de este puerto. En primer lugar el cobro de los derechos y tasas concejiles por el mantenimiento de las infraestructuras y, sobre todo, para engrosar las arcas del concejo. En segundo lugar la percepción de los impuestos indirectos –tasas y diezmos aduaneros–

debidos a la Corona, derivados del tráfico de mercancías y que, por el sistema de cobros y las donaciones reales de los mismos, enriquecían a aquellos concejos e individuos que los cobraban. En tercer lugar el funcionamiento de los propios negocios de los grandes comerciantes y transportistas

de la villa, así como de los pescadores vecinos de ella. Y, en cuarto, aunque no último lugar, el abastecimiento de los productos de primera necesidad para todos los vecinos de San Sebastián y sus aldeas, imprescindible y conseguido a través de medidas de carácter claramente proteccionista.

Compendio de todo ello son las luchas por la jurisdicción de un espacio tan codiciado y vital para cada una de las villas del extremo oriente guipuzcoano. Como hemos expuesto, varias eran las zonas codiciadas por las villas: las orillas, la zona intermareal, las aguas del puerto y todo lo que estuviese sobre ellas –barcos, mercancías y marineros y mercaderes–. Ya desde el momento de la fundación de Fuenterrabía comenzaron los problemas, con la consiguiente merma del espacio correspondiente a la villa donostiarra. La fundación de Rentería en 1320 empeoró aún más la situación. El Fuero de Ferrerías, por el que algunos vecinos de Fuenterrabía y Rentería quedaban exentos del pago de todo tipo de impuestos y se aseguraban el abastecimiento de productos de primera necesidad antes que el resto de los vecinos, no hizo sino agravar más los problemas. La tardía fundación de Orio acentuó más la presión de San Sebastián sobre el puerto de Pasajes, al ver mermadas sus posibilidades de control de otros puertos. Eran demasiados hombres y demasiadas villas con interés sobre un espacio tan reducido.

En todos los conflictos por el puerto son apreciables una serie de constantes. Los vecinos de cada villa aparecen unidos, agrupados tras sus dirigentes y comerciantes, defendiendo los intereses de su propia villa. Los intereses de cada villa son, en realidad, un complejo conglomerado de intereses particulares, de clase y locales, sintetizados y amalgamados en contra de un enemigo común: el foráneo, es decir, los vecinos de la villa vecina, dispuestos a hundir a la propia. Los grandes comerciantes necesitaban, como particulares, controlar todo lo relacionado con la entrada y salida de embarcaciones, en zona portuaria para quedar exentos del pago de algunos impuestos cobrados a todos los extraños. Como diri-

gentes políticos necesitaban tener bajo su poder el mayor espacio posible para engrosar las arcas concejiles a través de los impuestos que gravaban el comercio y la estadia de las embarcaciones en el puerto. También estaban interesados en controlar el cobro de los impuestos regios. Y como buenos gobernantes, necesitaban asegurar el abastecimiento de productos de primera necesidad, fundamentalmente cereales, para mantener una situación de paz en la

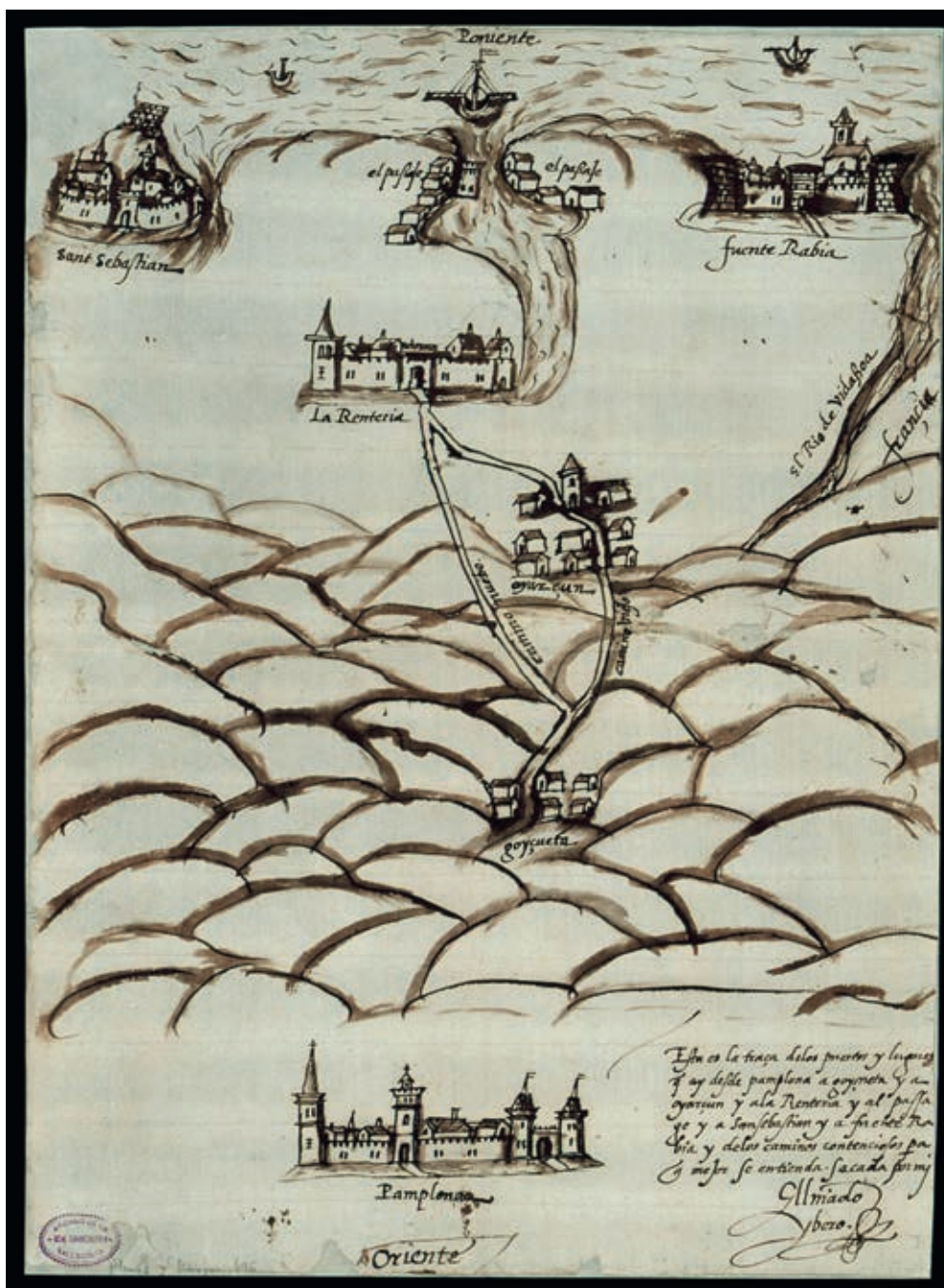


Juan II, al igual que otros reyes de la Corona de Castilla, trató de fortalecer el comercio como principal actividad económica de la villa.

Imagen: Miniatura que representa al rey Juan II entregando a los comisionados de Gipuzkoa la confirmación de las Ordenanzas de la Provincia. 1453. Archivo General de Gipuzkoa.

propia villa. Los maestros de pinaza y pescadores necesitaban controlar efectivamente el espacio costero cercano al puerto para poder faenar en él tranquilamente y poder acceder a los caladeros de pescado y a la caza de las ballenas, desde lugares aventajados. Los trabajadores portuarios necesitaban de barcos en los que trabajar, y solamente una villa poderosa, con buenas infraestructuras, podía atraer gran número de embarcaciones.

Hubo grandes conflictos por el control de la jurisdicción de los navíos que recalaban en el puerto. Ya en 1376 las actuaciones en detrimento de los intereses de las otras villas y a favor de San Sebastián habían sido numerosas, basándose en el trato de favor recibido por Enrique II y que sentó jurisprudencia, al dar



Croquis del pleito suscitado por el proyecto de construcción de un nuevo camino entre Pamplona y Rentería que respondía al interés por mejorar las comunicaciones entre Navarra y la bahía de Pasajes. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

San Sebastián mantuvo el control de gran parte de la actividad portuaria de la bahía de Pasajes aun sosteniendo continuos pleitos y enfrentamientos con las localidades ribereñas.

a San Sebastián competencia sobre todos los barcos llegados al puerto de Pasajes y que no fueran de las villas vecinas. Esta sentencia redundante se repetirá constantemente y la dinámica de los enfrentamientos también. A una injerencia de la villa de San Sebastián sobre vecinos o intereses de las vecinas le seguía una queja del concejo agraviado ante las instancias superiores correspondientes. Éstas, en su arbitraje, repetían la sentencia dada en 1376, instando a San Sebas-

tían a respetarla. Y los choques fueron subiendo de tono hasta que en 1473 hubo enfrentamientos armados, con numerosos muertos –unos 100 según las fuentes–, vecinos todos ellos de San Sebastián y de Rentería. La sentencia arbitral, pese a ser de obligado cumplimiento, nunca se respetó. Los recursos presentados por Rentería hicieron que, en 1478, se firmara una iguala entre las dos villas. Por ella se perdonó a todos los alborotadores; se estipuló que los comerciantes solamente descargarían el 50% del cereal en San Sebastián, y el resto donde quisieran; San Sebastián se comprometió a levantar una lonja a pie de puerto, para evitar desplazamientos hasta la villa y se estipuló que sus ganancias se repartirían a partes iguales entre las dos villas; y también, la villa donostiarra, se comprometió a respetar el fuero de los ferrones. Una vez aceptada la sentencia por los Reyes Católicos y presentada ante la Hermandad de Guipúzcoa, San Sebastián exigió que se castigase a los rebeldes de la villa vecina, procediendo ella misma al castigo,

al ver que no era obedecida, realizando el embargo de bienes y la captura de prisioneros.

Fue imposible, durante la Edad Media, llegar a un acuerdo para el uso compartido de una de las principales, sino la principal fuente de riqueza de la costa guipuzcoana. San Sebastián no quiso, en este aspecto tan importante para su propia supervivencia, dar su brazo a torcer. Y Rentería y Fuenterrabía, defendieron, con todas sus fuerzas, mucho menores que las

donostiarras, sus propios intereses. No será hasta finales del siglo XVI cuando los conflictos se atenúen, tras la pérdida de competencias por parte de todas las villas costeras.

10. Conclusión

Después de todo lo expuesto anteriormente que-remos concluir valorando la importancia del mar en el primer desarrollo de la villa donostiarra. Sin él nunca hubiera existido. La ciudad que hoy conocemos no se podría entender sin el mar. La pesca, el comercio, esa idiosincrasia *cascariña* que ha diferenciado –al menos así lo han visto los donostiarras– a sus habitantes del resto de los guipuzcoanos. San



Las principales actividades de la villa giraban en torno al mar pero también tenían relevancia económica la explotación agrícola, ganadera y forestal, la artesanía y las labores relacionadas con el hierro. Los principales cultivos eran los manzanales y los viñedos. Los labradores donostiarras y su cofradía eran conocidos con el nombre de podavines que da a entender un predominio inicial de la labor vinatera. En San Sebastián existieron varios trujales o prensas vinarias y se sabe que en la ladera sur del monte Urgull existían vides chacolineras.

Imagen: Vendimiador trabajando con hoz podadera. Ilustración de *Breviari d'Amor*, siglo XIII.

Sebastián fue pionera en el aprovechamiento de los recursos marítimos y sabia utilizadora de los mismos, marcando pautas que fueron seguidas, fielmente, por otros lugares. Los siglos medievales son siglos de gran esplendor para la villa donostiarra, cuando, capitaneando al resto de las villas guipuzcoanas, actuó como una verdadera capital: llevaba la voz cantante en la Hermandad de Guipúzcoa; actuaba como intermediaria entre el resto de las villas y la Corona, acudiendo a Cortes; controlaba, de forma efectiva, el principal puerto costero guipuzcoano. No solamente defendió sus intereses, con uñas y dientes contra propios y extraños –como puede apreciarse en los conflictos con villas vecinas–, sino que también aglutinó y peleó por los intereses del resto de los habitantes de la actual provincia de Guipúzcoa. En el siglo XV hubo de afrontar un declive temporal como potencia comercial. Nuevos intereses, muy lejanos, se estaban abriendo, y otras ciudades y mares eran los que había que explorar y explotar. Y esa vocación de búsqueda de nuevos horizontes, que se vio en los primeros gascones que llegaron a la bahía de La Concha en el siglo XII, volvió a actuar como acicate, abriendo posibilidades hasta entonces desconocidas que surgen en el tránsito del periodo medieval a la Edad Moderna.

El casco urbano de San Sebastián, construido básicamente en madera, sufrió en época medieval ocho devastadores incendios algunos de los cuales supusieron la destrucción total de la villa. Éste fue también el caso del que se produjo en 1489. La fecha supuso un hito histórico de *refundación* urbana pues con el apoyo de los Reyes Católicos se promovió la construcción en piedra.

Imagen: Los Reyes Católicos representados en la fachada de la Universidad de Salamanca.





Una ciudad volcada al mar. Los siglos XVI y XVII

José Antonio Azpiazu Elorza

1. Una documentación pobre para una historia rica

No resulta fácil abordar la historia donostiarra anterior al siglo XIX. La desaparición de la mayor parte de sus documentos debido a la destrucción de la ciudad en 1813, coloca la labor de los historiadores en una situación precaria. Muchos aspectos de la historia provincial han sido estudiados satisfactoriamente en el resto de las poblaciones y comarcas, pero en el caso de Donostia-San Sebastián los intentos por abordarlos están de antemano abocados al fracaso. La crónica de la ciudad se ve limitada, en lo fundamental, al recurso a fuentes indirectas y referencias de poblaciones vecinas, lo que condena a la penumbra informativa, a la extrapolación y, en algunos casos afortunados, al hallazgo de noticias de interés.

El panorama no es alentador, aunque permite aproximaciones que hacen que merezca el esfuerzo de rastrear los motivos informativos que hacen posible la composición de las piezas del *puzzle*. En cualquier caso el historiador choca con el freno de que los baremos que valen para el resto de Gipuzkoa resultan baldíos para su villa más significativa y emblemática. La actividad económica, que produjo infinidad de documentos que permiten una aproximación fiable a las actividades de la Provincia, sobre todo a partir del siglo XVI, presenta en el caso donostiarra un aspecto desalentador, sobre todo cuando se le supone un indudable potencial informativo derivado de su condición de centro comercial más significativo de la zona.

Quizá sea esta realidad la que explique que, salvo honrosas excepciones, los estudios más recientes sobre Donostia, sobre todo en sus aspectos estructurales, apenas aportan renovaciones significativas, debido a la mencionada ausencia de fondos documentales. Estas circunstancias permiten entender que, por ejemplo, trabajos absolutamente renovadores sobre la costa guipuzcoana (tengamos en cuenta las decisivas aportaciones de *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos*

del País Vasco) no llegan a cubrir satisfactoriamente aspectos que conocemos fueron fundamentales en la historia donostiarra.

Me temo que poder ofrecer una imagen satisfactoria de esta villa en los siglos XVI y XVII resulta prácticamente imposible. Sin embargo, las continuas, y lógicas, alusiones indirectas, o las abundantes noticias que nos proporciona la documentación judicial nos permite, en un ejercicio entre imaginativo y arriesgado, hacer ciertos equilibrios que nos acercan a componer algunas piezas del rico panorama que, según se vislumbra, debió ofrecer Donostia en la Edad Moderna. Con estas salvedades, la historiografía de Donostia ofrece las características de ciudad atípica en su nacimiento y concepción, conflictiva con su propio entorno, dinámica y belicosa. Precisamente esta última faceta resultó decisiva y la condenó a ser pasto de las llamas, víctima de una destrucción que acabó asimismo con su propia memoria.

2. Un destino mercantil y conflictivo

En los inicios de la Modernidad, la política preconizada por los Reyes Católicos situó a Donostia en una posición conflictiva. La voluntad de los monarcas de reconocer y delimitar sus dominios, que se habían ampliado con anexiones y conquistas, y el deseo de controlar sus áreas de influencia, les empujó a convertir la difusa “raya de Francia” en una frontera que dividía drásticamente dos monarquías que competían por una vocación hegemónica en Europa.

Automáticamente, esta declaración de intenciones convirtió a Donostia en el rompeolas hacia el que dirigían sus diatribas unos monarcas franceses que veían, en el reforzamiento y creciente unificación de los reinos peninsulares, una amenaza al equilibrio de poderes. El hecho de que la inauguración de una nueva época quedase vinculada al descubrimiento, y subsiguiente adscripción, de un nuevo mundo de des-

José Antonio Azpiazu (Legazpi, 1944). Doctor en Antropología por la Universidad del País Vasco. Como historiador se ha especializado en los primeros siglos de la Edad Moderna publicando un considerable número de artículos y libros sobre la sociedad guipuzcoana de la época donde abundan las referencias a la historia marítima.

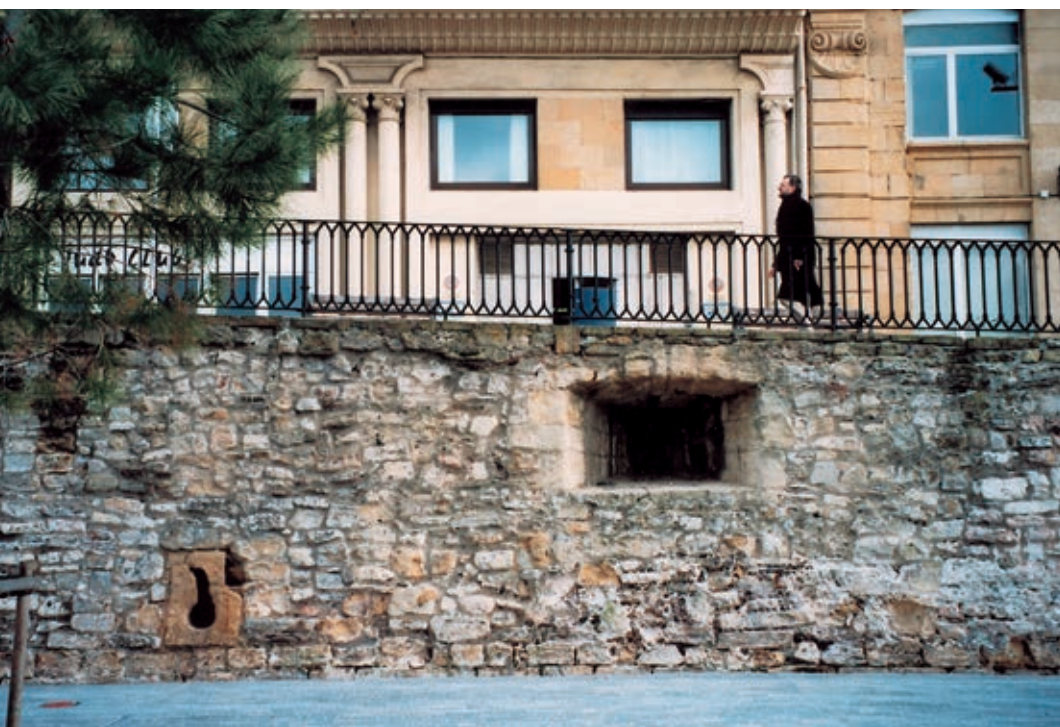
◀ [Detalle de un plano de San Sebastián que presenta un proyecto de reforzamiento del sistema defensivo. P. Texeira, 1636. Biblioteca Foral de Bizkaia. \[Más información sobre este plano en págs. 209 y 295\].](#)

conocidas medidas y potencial, convertía el asunto fronterizo en crecientemente inquietante. Sobre todo para villas que, como Donostia, adquirieron el dudoso privilegio de “población llave”, un apelativo de claras connotaciones bélicas o, cuando menos, presagadoras de conflictos.

Hasta esa época, esta villa se había comportado dentro de una dinámica similar a la de tantas otras poblaciones y regiones del entorno en el que ni las fronteras eran claras, ni las montañas separaban a las comunidades, ni las entidades políticas aparecían del todo definidas. Nacida al amparo de un rey navarro, prefirió al poco la alianza con los reyes castellanos, de los que se constituyeron en fieles colaboradores en los propósitos más propios de la época, entre los que sobresalía la recuperación de regiones peninsulares bajo dominio árabe. Gracias a su poderío naval, la flota donostiarra tomó parte de modo notable, por ejemplo, en la conquista de Sevilla.

Donostia no se negaba a prestar ayudas al rey castellano, consciente como era de que el acta fundacional le eximía de estas obligaciones. Los privilegios y las exenciones obtenidas la predispusieron a colaborar voluntariamente en momentos cruciales

Restos de la muralla del frente del puerto construida a comienzos del siglo XVI. En 1880 fue parcialmente derribada y más tarde se convirtió en vía transitable.



que, durante la Edad Media, no incidieron negativamente en el desarrollo de las actividades en las que se sostenía su economía: las pesquerías y, sobre todo, el comercio.

El sello del concejo donostiarra, que pende de un documento de finales del siglo XIII, muestra en sus caras las dos facetas que han acompañado el destino de esta comunidad hasta muy avanzada la Edad Moderna. Por una parte, el castillo defensivo, dentro del que cohabitarán, durante muchos siglos, familias de distinta procedencia, que acuden al señuelo de los privilegios otorgados a los que optaron por formar parte de la nueva población. Por otra parte, el barco, símbolo de la vida de tantos vascos a lo largo de su historia, forjada de pesquerías y de comercio, aunque también de escaramuzas marinas, de guerra y de corso.

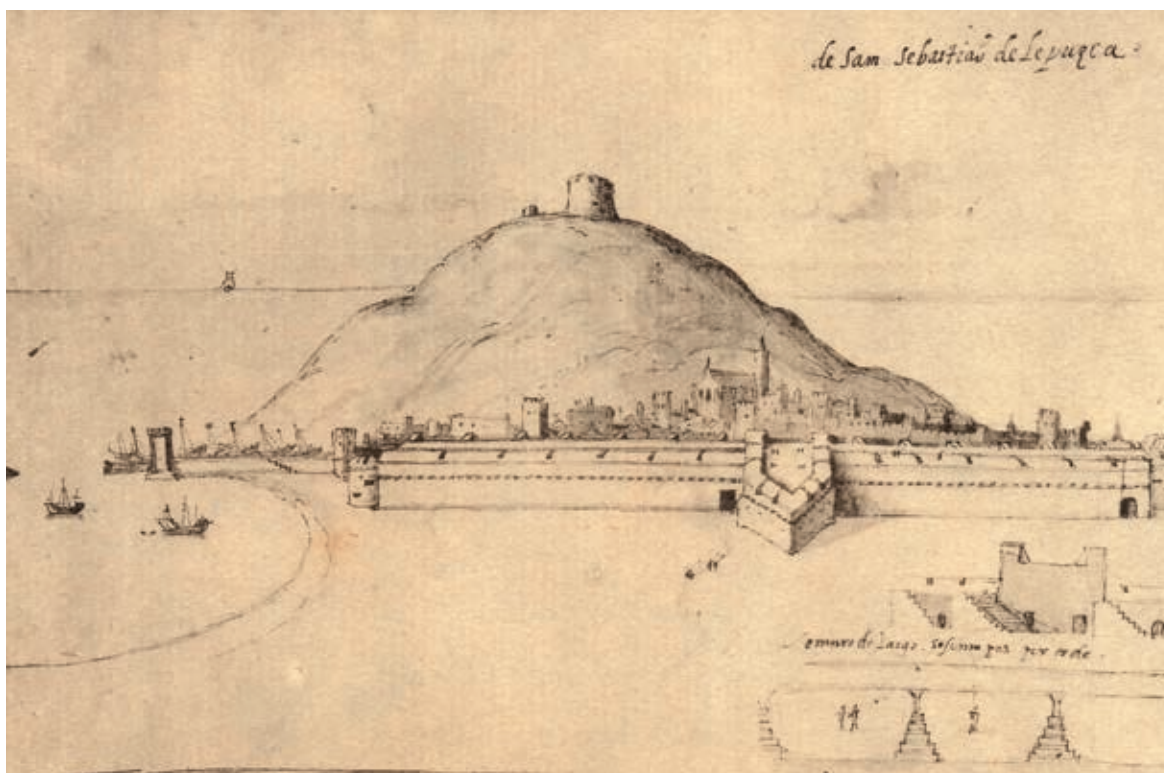
La costa vasca, y en particular, Donostia y Hondarribia, se vieron involucradas a partir de entonces en la dinámica bélica puesta en acción desde fines del siglo XV por las coronas de Castilla y Francia.

Desde ese momento el espacio fronterizo se torna menos difuso y se convierte en un área de conflicto territorial donde se alimentan y se acrecientan los conflictos entre las corporaciones locales emplazadas en ambos lados del Bidasoa.

La guerra de la década de 1550 a 1560, en la que las pesquerías de Terranova serán una parte sustancial del botín de guerra que disputan España y Francia, marcará uno de los puntos álgidos de esa nueva situación de enfrentamiento que, afecta de modo tan significativo a la costa vasca, en general, y a San Sebastián en particular.

3. Los gascones, la problemática savia del norte

Las raíces y la historia de Donostia se escapan de la generalidad de las poblaciones guipuzcoanas. En el contexto, arriba explicado, de mezcla entre necesidad mutua y competencia entre las poblaciones de Hegoalde e Iparralde, Donostia aparece como paradigma de apertura, asimilación de gentes de diferente procedencia, cultura e idioma. En su origen se observa la mezcla de indígenas y foráneos, constituyéndose en tierra de oportunidades para gente del mar.



San Sebastián, 1539-40. Se trata de la más antigua vista de la villa que se ha conservado. Se define en ella con especial detalle la nueva muralla del frente de tierra, construida pocos años antes. El prominente cubo o baluarte imperial debió ser obra avanzada para su tiempo. La rivalidad hispano-francesa hizo necesario el reforzamiento defensivo de la villa desde finales del siglo XV. Durante dos siglos San Sebastián, principal plaza de armas de la Provincia, se convirtió en dique de contención de los ejércitos franceses.

Imagen: Dibujo del código *Desenhos das Antigualhas que vio Francisco d'Ollanda pintor portugués*, Biblioteca de El Escorial. [Más información sobre este dibujo en págs. 281-282].

La presencia de gascones está ligada a los inicios de la sociedad donostiarra, que asimismo ha ido asimilando en su comunidad, como resulta idóneo en una población mercantil, a portugueses, ingleses y flamencos. Pero han sido los gascones quienes más cohesionados se han mostrado con la ciudad, donde se han integrado con sus costumbres e idioma, presente incluso en la documentación municipal.

Echegaray asegura, en referencia a la Edad Media, la existencia de una constante presencia francesa, no forzosamente gascona, en esta villa. Reitera este autor que en la fundación de Donostia se denota una importante actividad económica y comercial, y se percibe la voluntad de Sancho el Sabio de repoblar la zona. Su gesto arrastró a gente de Aquitania, atraídos por las ventajas del Fuero, lo que explica la gran presencia de elementos foráneos en su población, con gran influencia gascona, y su amplia aportación comercial³⁹.

Soledad Tena ofrece interesantes claves de la presencia y significación de los gascones en Donostia durante la Edad Media. Esta autora defiende que el asentamiento de estos grupos dio una peculiar personalidad a la villa a cuyo desarrollo contribuyeron

decisivamente. Según esta lectura, la dedicación al sector terciario era prerrogativa de los gascones, lo que lleva a decir a la historiadora que “es fácil pensar que grupos de habitantes autóctonos fueran asentándose junto a los linajes bayoneses”, fenómeno que propició un espíritu de autodefensa de la comunidad: “Desde el momento de su fundación, San Sebastián diferenciaba claramente derechos y deberes de autóctonos y francos”⁴⁰.

Dentro de la misma línea, esta historiadora afirma, en referencia a las villas de la cornisa cantábrica, entre las que se encuentra Donostia, que “van a convertirse, tanto por interés propio como por necesidad, en inquebrantables aliadas de los reyes castellanos”⁴¹. A partir del siglo XIII se produce una “elitización” de los grupos dirigentes, con merma de poder del común de la gente, instrumentalizada por el grupo dirigente, sobre todo a través de la figura del preboste, que se erige en intermediario ante los reyes. Miguel Martínez de Engómez encarnó a la perfección este papel en el siglo XV, y los de su familia sirvieron de linaje vertebrador que potenciaba a los gascones y dejaba en un segundo plano a los autóctonos⁴².

Esta presencia gascona la estudió por extenso Serapio Múgica, quien comenta, apoyándose en Camino, que el elemento gascón tuvo un importante aporte con Alfonso VIII, vinculado a Gascuña debido a la dote de su mujer, Leonor. Varios documentos públicos se escribieron en gascón, así como documentos comerciales. No debe extrañar por tanto encontrarse con gascones ocupando puestos en la administración municipal, y consecuentemente que apellidos como Engómez, con resonancias gasconas, se hagan tan significativamente presentes en Donostia⁴³.

La sociedad donostiarra ha mantenido durante siglos costumbres gasconas, como la de la bendición del joven fresno tras una procesión, colocándolo en medio de la plaza, fresno que finalmente se despedazaba para que cada cual llevara a su casa una astilla bendecida. Según Sorraluze, todavía en 1870 algunos hablaban gascón en Pasaia Donibane-Pasajes de San Juan. A principios del siglo XX donostiarra que conocían el euskara gustaban de hablar gascón cuando se reunían entre ellos. A principios del siglo XVI, en unas declaraciones tomadas en Hondarribia sobre la torre construida en Hendaia, se instruyó que los testigos depusiesen en gascón, para que lo hicieran con mayor propiedad, por tratarse del idioma que hablaban entre ellos. Múgica llama la atención sobre la marginación del hecho gascón en la historiografía: “no se ha tenido en cuenta bastante por los escritores que han tratado de la historia de San Sebastián, la supremacía en la población de estos núcleos de gente extraña a la tierra por su nacimiento y lenguaje, por sus aficiones, costumbres y aptitudes”⁴⁴.

Tampoco escapa a esta influencia el hecho religioso, lo que explicaría la pertenencia de parte de la Gipuzkoa marítima al obispado de Baiona. Sin duda, parte del clero donostiarra provendría de Iparralde. El problema religioso, el cierre de fronteras que afectó a

la comunidad vasca, provocó que Felipe II obligara a desligar las poblaciones de Iparralde del obispado de Baiona⁴⁵. Esta obsesión de los monarcas castellanos por preservar la pureza de la fe, a la vez que controlar los territorios que consideraban adictos, desembocó en actitudes antes no conocidas, como las que se observan asiduamente en la documentación de la época: los encuentros en el mar con los vecinos de Iparralde se saldan frecuentemente con improperios de matiz religioso: “perros luteranos” aparece como un apelativo muy frecuente, sobre todo en los enfrentamientos con corsarios. Es más que probable que los marineros no valoraran el alcance real de dichas acusaciones, sobre todo por la escasa formación religiosa que caracterizaba a la sociedad de la época.

El intento de controlar, y abusar, de la situación de predominio por parte de los gascones durante la Edad Media fue cortado por los Reyes Católicos, y sufrió un enorme vuelco cuando acabó la Edad Media: “Este año, 1492, marcará también un nuevo rumbo para la élite comercial donostiarra. La apertura de las rutas hacia el recién descubierto Nuevo Mundo y hacia Asia traerá nuevos aires y nuevas necesidades al comercio internacional y a sus comerciantes, obligándoles a transformarse para adecuarse a los nuevos tiempos”⁴⁶.

En la segunda mitad del siglo XVI, un interesado prurito de pureza proveniente de las altas instancias envenenó la convivencia entre la comunidad vasca y la gascona. Como ocurre en estas situaciones, aparece siempre gente interesada en pescar a río revuelto, lo que da lugar a venganzas y arreglos de cuentas, y en este caso se fue marginando a la comunidad gascona de los puestos de responsabilidad. A este objeto se fueron arbitrando medidas para hacer casi imposible la supervivencia de “extranjeros” en Gipuzkoa y Donostia, privándoles de cargos públicos y marginando a los “franceses” como consecuencia del progresivo enfrentamiento entre los reyes de España y de Francia. En estas circunstancias, gana fuerza la teoría de la hidalguía, de la limpieza de sangre, haciendo difícil a los no hidalgos participar en los cargos concejiles⁴⁷. Sin embargo, la sociedad no sólo permitía su presencia, sino que vemos cómo alcanzaban los puestos más honoríficos y decisivos en la sociedad donostiarra. Hacia 1566 Juan López de Aguirre, que era alcalde de la villa, aparece en un padrón como francés que



El poder político de los donostiarra de origen gascón comenzó a decaer con los Reyes Católicos. En el siglo XVI se vieron sometidos a cierto grado de marginación al ser tildados de “franceses”.

Imagen: Gascones del reino de Francia. Comienzos del siglo XVI. El personaje del centro viste probablemente indumentaria de marinero.

no disponía de casa en Gipuzkoa, “gascón de tierra de luteranos”, al parecer sin que este apelativo en este caso conlleve el menor sentido peyorativo, sino meramente descriptivo⁴⁸.

Naturalmente, las intenciones bastardas de esta cruzada quedan patentes cuando, una vez perdido el poder gascón por el que suspiraban muchos oportunistas, los marginados siguen viviendo en la villa, a un nivel social más bajo, tratando de sobrevivir, obligados a trampear y comprar voluntades para burlar las leyes y silenciar las protestas y las delaciones. Lo que se puede denominar “tráfico de hidalguías” queda detectado perfectamente a principios del siglo XVII, y en esta práctica irregular entraban en juego los franceses, ansiosos de adquirir el derecho de vecindad y poder así ocupar puestos en el concejo, de modo que pudieran comerciar más libremente en la villa. Se incoa una denuncia, por ejemplo, contra la inscripción en la matrícula de vecinos al hijo de un francés: “vio este testigo que habiéndose tratado pleito entre esta villa y su síndico de hidalguía con Joan López de Argo, fue declarado por capaz para gozar de domicilio y vecindad y ser admitido a los oficios de la república”. Su admisión como vecino resultaba, además, una discriminación respecto a los habitantes de las caserías vecinas a Donostia, a los que se negaba formar parte de los vecinos de pleno derecho⁴⁹.

La pervivencia de elementos franceses, constatada claramente en el padrón de 1566, se detecta también en la vida social y económica donostiarra. A falta de datos notariales que, de haber existido, aparecerían repletos de referencias a estas presencias, ocasionalmente contamos con episodios donde el paisaje social admite con holgura la presencia de gente con procedencia francesa. En ocasiones, los testimonios ratifican lo que los apellidos indican: en una querrela por servidumbre de utilización de un sobrado o parte alta de la casa, aparece un tal Amancio Lajust, de oficio mercero, al que se denomina “francés”⁵⁰. En otro pleito en que se debate la propiedad de varios instrumentos propios de una actividad muy propia de Donostia, el comercio (se mencionan botas, una tina, una caldera, probablemente vinculadas al comercio de la grasa de ballena), entra en escena una mujer que responde al nombre de “la rochelesa”⁵¹.

En una denuncia que media entre los mercaderes Juan de Escarza y Juan Pérez de Beróiz el año 1615, a cuenta de la ruptura de una tinaja ocurrida en el tránsito entre los arenales o playa y la lonja a la que estaba destinada, interviene como testigo el boyerizo acusado del desafortunado lance. Este se llama Joanes de Valox, y de él se cuenta que “traía la dicha tinaja muy bien puesta en su lera y rastro... y al subir en una cuesta que se hace salió la dicha tinaja del rastro y se quebró. (...) y no se quebró por falta de saber el oficio sino por caso fortuito... y que otras tinajas se han quebrado, pero no les han hecho pagar ni pagan los boyerizos... y que dicha tinaja estaba ya dañada”. Dicho Joanes de Valox era un joven francés, quien junto con su padre vino a vivir a Donostia. Entre los testimonios hace también acto de presencia un tal Juanes de Alza, asimismo francés y dueño de una pinaza. Éste se presentó en la cabaña del testigo que solicitó su presencia, donde se encontraban el comisario de la Santa Inquisición y su notario Juan de Arbelaiz, y confesó que su pinaza traía cierta cantidad de barbas de ballena y ropas de marineros para los que estaban preparados para salir hacia Ruán. En escena aparecen, por tanto, franceses residiendo en Donostia junto con otros franceses que vienen a comerciar, en conexión con importantes centros comerciales franceses, como Ruán⁵².

4. Con y contra la Provincia

Donostia ha permanecido, a lo largo de su historia, un tanto ajena a la propia Provincia de la que ha sido cabeza manifiesta. La relación entre las dos entidades se presenta como el panorama más a propósito para intentar explicar la compleja realidad de esta región desde principios del segundo milenio, y la evolución que acompañó a la inauguración institucional de Gipuzkoa.

Dentro de un panorama netamente agrario, esta región que bascula entre Navarra y Castilla adquiere, a partir de la Baja Edad Media, un significado geoestratégico destinado a cambiar sus tendencias originales y su destino. La costa no será en el futuro una frontera que limite un área dominada por lo pastoril y lo agrario, sino que se convertirá en el trampolín de nove-



Sello de la Provincia de Gipuzkoa, siglo XVI. La singular idiosincrasia de Donostia y sus privilegiadas relaciones con la Monarquía resultaron en ocasiones fuente de tensión en el ámbito provincial.

dosas actividades que van a marcar su futuro. Las villas costeras pasarán a transformarse en el nexo de unión entre, por una parte, los reinos hispánicos, cuando el horizonte visual de estos abandone los estrechos límites impuestos por la amenaza árabe, y por otra el prometedor mundo atlántico, a la vez que se convertirán en agentes dinamizadores de una economía interna que, con la revolución de las ferrerías y el gradual reparto de tierras entre las nuevas villas, necesitaba vías adecuadas para un comercio eficaz.

Donostia se convierte, en esta adecuación a las nuevas tendencias, en la referencia de un espacio institucional en formación donde no sólo se enfrentan los nuevos intereses “europeístas” con las anquilosadas formas de dominio de los Parientes Mayores, sino incluso con las poblaciones de nueva fundación. Éstas se sentirán postergadas debido a los privilegios de Donostia, que intentará imponerse en los nuevos órganos de gobierno provinciales.

La fundación de la villa obedece claramente a factores estratégicos. Al socaire de un puerto respaldado por un poderoso aparato defensivo, capaz de garantizar el cabotaje entre Somorrostro y Burdeos, Sancho el Mayor promocionó, al borde del mar, el monasterio de San Sebastián, en un claro intento de apoyar la ruta de Santiago de Compostela⁵³, que había de revelarse como portadora de importantes innovaciones y de conexiones con Europa.

La importancia de Donostia no pasa desapercibida a Gorosábel, quien atribuye a la villa “aires de grandeza y dominio”, pues ocupa en el momento de su fundación una amplia área que va de Hondarribia a Orío y se extiende hasta Arano, en Nafarroa⁵⁴. Este mismo autor observa que esto responde a la voluntad de privilegiar y reforzar la nueva población, que sin embargo sufre recortes a los pocos años, debido a la fundación de Hondarribia (1203), Usúrbil (1371) y Orío (1379). A cambio, los privilegios mercantiles y fiscales subsisten, y se convertirán en motivo de continua polémica con el resto de la Provincia, que se ve discriminada por las exenciones de lezdas y censos de que goza Donostia⁵⁵. Gorosábel acaba su análisis con un diagnóstico que sitúa a la villa en su justo lugar: “San Sebastián desde lo antiguo ha sido la población mayor y más importante de esta provincia. Debe esta ventaja principalmente a su comercio”⁵⁶.

Esta especie de autosuficiencia y conciencia de su privilegiada situación, llevó a Donostia a sentir cierto desapego, incluso desafecto, para con su entorno, postura compartida en este caso con Hondarribia, lo que contribuyó a considerar a los donostiarras como de una “raza distinta”, sobre todo debido a la presencia de gascones, considerados como “objeto de importación promocionados por los reyes”⁵⁷. Múgica sospecha que esa presencia foránea contribuyó a mantener a Donostia al margen de las grandes diferencias entre los parientes mayores, en cuyas luchas no intervino⁵⁸.

Imízcoz interpreta la política de los Reyes Católicos de favorecer a Donostia en clave de un intento de debilitar a los Parientes Mayores, así como de dar facilidades para dejar la gobernabilidad de la Provincia en manos de las llamadas “villas mayores”, lo que contribuyó a que media docena de villas controlaran el poder provincial⁵⁹. Claro que los Parientes Mayores no cedieron el poder de buena gana, sino que se opusieron frontalmente al creciente poder de las villas, como se observa en el desafío contra las ocho villas principales, lo que les acarreó el desmoche de sus torres y casas fuertes como castigo⁶⁰. Puede interpretarse como significativo el detalle de que la reunión de 1379, presidida por el Merino Mayor Pero López de Ayala, y en la que se exigió que las villas no acudieran a las asonadas entre los Oñaz y los Gamboa, se celebrara en Donostia⁶¹.

Fue a raíz de la revuelta comunera cuando las diferencias se afianzaron. Las villas que estaban en contra de Donostia aprovecharon la ocasión para unirse a la rebelión, sumándose a las partidas comuneras, mientras la sociedad donostiarra se mantuvo fiel al Monarca, lo que reforzó su posición en la Provincia tras el fracaso de la Guerra de las Comunidades. Esta situación la convirtió, de algún modo, en el árbitro de la situación, jugando las cartas que más le convenían, debilitando a sus más directos rivales, como fue el caso de Segura, de la que ayudó a separarse a Legazpi, promocionando una política que la acabó convirtiendo en la villa más poderosa⁶².

Quizá fue con ocasión de la citada contienda de los comuneros cuando se desarrolló una acusada animadversión entre Donostia, posicionada a la cabeza del bando realista, y Tolosa y Hernani, principalmente, villas más significativas del frente rebelde. El enfren-



Carlos V, según xilografía alemana de 1520. Durante la Guerra de las Comunidades (1520-1522) San Sebastián se posicionó a favor del monarca lo que supuso un fuerte enfrentamiento con otras villas guipuzcoanas.

tamiento de 1521, en opinión de Azcona, casi provocó el colapso de la Provincia: los Parientes Mayores aprovecharon las desavenencias internas entre las villas para jugar sus bazas e intentar volver por sus fueros, y los enfrentamientos fueron tan violentos que ni siquiera se respetaban los bienes de producción. En la junta de Hernani se acusó a Donostia, y al propio Corregidor, de talar árboles, destrozar ferrerías y, en fin, de tratar a los contrincantes “peor que a moros”. El único revulsivo que consiguió frenar la lucha fratricida fue la conquista francesa de Hondarribia, acontecimiento ante el que cesaron las luchas intestinas para enfrentarse al enemigo exterior común⁶³.

Donostia, como se ha podido comprobar, nació arropada y entre privilegios, lo que provocó celos y quejas por parte del resto de poblaciones. Eso se detecta en las diferencias con Errenteria y Oiartzun en referencia a Pasaia, donde Donostia pretendió controlar las descargas para las ferrerías de la zona y los mantenimientos para los lugareños desde el año 1376. Las quejas llevaron a conseguir, en 1456, “que los de Oyarzun y sus ferrerías pudiesen en sus navíos y bajeles y otros cualesquiera traer pan y otras cosas, así para mantenimiento, como para los de Rentería”⁶⁴. Donostia pretendía el control del puerto natural de Pasaia debido a la escasez de sus mantenimientos, lo que obligaba a su concejo a poner todos los medios para aprovisionarse, sobre todo, de trigo. Esto favoreció los abusos en el control de los cereales que llegaban por mar, lo que provocó quejas de otras poblaciones, que alegaban prácticas de acaparamiento y reventa que perjudicaba a los no donostiarras⁶⁵. A Donostia se hacían encaminar también trigos que, procedentes de Vitoria-Gasteiz, transitaban por el valle del Deba y llegaban a Altzola⁶⁶, desde donde se habilitaban diversas embarcaciones para el resto del trayecto. La principal razón de este aprovisionamiento prioritario solía basarse en la presencia de gente armada en la villa. En esa oportunidad, se dice que “muchas personas y mercaderes han hecho conducir a la dicha Alzola y juntado en ella gran cantidad de trigo para llevarlo a la dicha villa de San Sebastián”⁶⁷. Por cierto, tal como ocurría en otras ocasiones, los transportistas preferían la vía del Deba, en teoría mucho más larga, que la del Oria, por exigir ésta más horas de mulas y de arrieros. En el documento apa-



Vista de San Sebastián, 1634. Del atlas de Pedro Texeira *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* (Biblioteca Nacional de Austria, Viena).

En la imagen se observan, además del espacio portuario de la bahía y sus muelles, el enclave de Santa Catalina especializado en el tráfico fluvial de las pequeñas embarcaciones que subían por el río con mineral de hierro o bajaban con los productos de las ferrerías. [Más información sobre esta imagen en págs. 48 y 295].

rece clara la razón de la elección: se dice que este trayecto es “más barato por la dicha Alzola, y por la vía de Tolosa se había de traer desde Vitoria a lomo (de mula) y costará muchísimo”, resultando el camino del Deba más cómodo y económico.

Los privilegios de que gozaba Donostia de hacer descargar y vender en la villa la mitad de las existencias que llegaban a la Provincia, fueron vistas siempre con resentimiento y protestas en el resto de las villas conscientes de sus privilegios en su calidad de “Provincia exenta”⁶⁸. A pesar de sus protestas, los monarcas castellanos siguieron apoyando a la fiel aliada que había sido Donostia, ampliando los anteriores privilegios con otros referentes a las pesquerías de Terranova y la comercialización de sus productos, y la creación de compañías asimismo privilegiadas⁶⁹. Lo cierto es que los monarcas castellanos procuraban favorecer el fortalecimiento de la plaza fuerte en que se estaba convirtiendo Donostia, sobre todo a partir de los Reyes Católicos, particularmente conscientes de la tesitura en que su política colocaba a las poblaciones fronterizas. Tras el incendio de 1489, que destruyó la mayor parte de las casas donostiarras, casi todas ellas de ma-

dera, Fernando e Isabel ordenaron al Corregidor que promoviera la reconstrucción en piedra, para que el riesgo de incendios fuese menor⁷⁰.

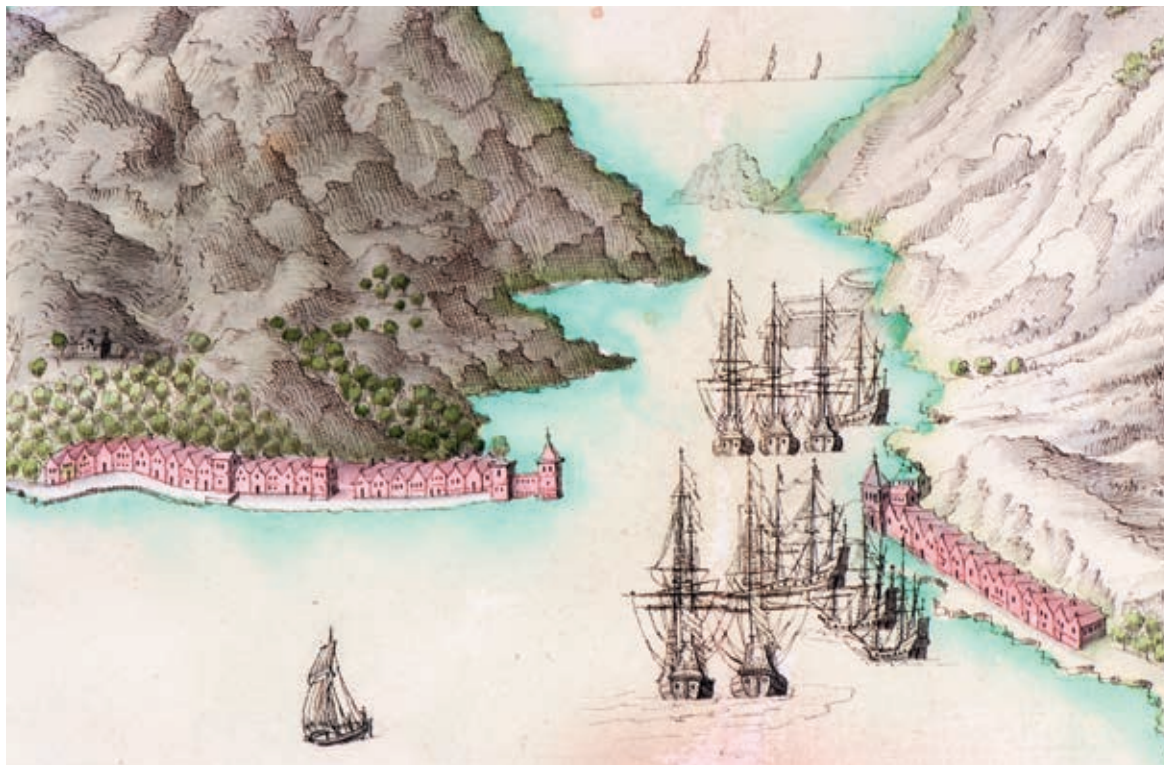
5. Comercio, hierro, pesca y defensa

El portugués Pedro Texeira, encargado por el rey Felipe IV de cartografiar con detalle la costa de la Península y ofrecer los detalles de puertos, fortalezas, astilleros, etc., efectuó un magnífico trabajo que incluye la franja costera donostiarra. Por los textos que acompañan el atlas de Texeira se observa que la estructura de la villa guarda equilibrio entre los factores de seguridad, con las dos puertas, “una al poniente y puerto, otra al mediodía y tierra... donde entra de guardia todos los días una compañía de infantería de dos que asisten en esta fuerza”, y los económicos: “Desta dicha puerta de tierra se estiende huna lengua de playa de arena asta la tierra, que luego se sigue montuosa y llena de arboledas de muchos castaños y robles y gran número de manzanares. En esta playa se fabrican de ordinario grandes navíos. El puerto es

huna ensenada... dan fondo muchos navíos... y aguardan por agua o marea para entrar en los muelles, donde descargan sus mercancías”⁷¹. Resulta difícil hacer una descripción más correcta y fidedigna de la estructura tanto defensiva como de los factores económicos de la villa, aunque son las propias imágenes el principal argumento de su trabajo. Texeira combina el carácter defensivo con los bosques y el movimiento comercial. Abundando en este último aspecto, en el año 1862, A. Cortázar atribuye a la propia configuración y situación de Donostia un intrínseco carácter, incluso destino, comercial: “San Sebastián ha de ser un pueblo esencialmente mercantil, y no ha de serlo porque así lo ha acordado el Ayuntamiento, sino porque así lo exige su situación topográfica...”⁷². De hecho, la sociedad donostiarra se caracteriza por estar manejada por unas pocas familias cuyas fortunas derivan de la práctica del comercio: se trata sobre todo de poderosos armadores, en cuyas manos están los pequeños comerciantes, los pescadores, los marineros y los artesanos, lo que hace afirmar a José Ángel García de Cortázar que “la villa está en manos de diez o doce vecinos”⁷³.

Puerto de Pasajes. Detalle de una vista acuarelada del siglo XVII (Colección Koldo Mitxelena Kulturunea. Diputación Foral de Gipuzkoa).

Pese a las dificultades que, con mala mar, planteaba el franqueo de la boca, el puerto de Pasajes ofrecía inmejorables condiciones de seguridad y capacidad. Entre disputas y reclamaciones de las localidades ribereñas el puerto se mantuvo bajo jurisdicción de San Sebastián hasta comienzos del siglo XIX. Pasajes fue en los siglos XVI y XVII centro de construcción naval de primer orden y base de apresto, provisión e internada para las flotas balleneras y bacaladeras de Gipuzkoa y Lapurdi. Fue también en determinados momentos apostadero clave para los buques de la Armada. [Vista completa en pág. 206].



Al inicio de la Edad Moderna, Pedro de Medina ofrece, en contraste y complemento de la descripción de Texeira, una descripción que incide en sus aspectos comerciales y su prominente papel en la Provincia: “La villa de San Sebastián, cabeza de la provincia de Guipúzcoa,... tiene un buen puerto, aunque es playa donde las naos hacen sus cargas. Tiene junto a la mar un muelle grande y muy bueno... tiene una gentil fortaleza”. Menciona la robustez de las murallas, pero hace sobre ellas una curiosa observación, de claras connotaciones del transporte de mercancías, pues dice que por encima de la muralla más ancha pueden

cruzarse sin problemas dos carretas. No menos interesante resulta la referencia a las conexiones comerciales de la villa, y escribe que “Junto a esta villa pasa un río grande, llamado Brumeo (Urumea) que viene de la tierra adentro; entran por él naos de a trescientos toneles hasta la parte que dicen de Santa Catalina... Vienen por este río muchos chanuqueros y zabras cargadas de a setecientos y a ochocientos quintales de vena para las herrerías... Tiene este río una puente de madera muy hermosa de casi quinientos pasos en largo sobre grandes pinzones de pinos y mástiles altos y gruesos... Esta villa es muy proveída de todos mantenimientos”⁷⁴.

El movimiento mercantil donostiarra fue muy importante, y el más voluminoso y significativo de la Provincia. Sin duda, el hierro adquiere, también en el caso de Donostia, una importancia capital. Los productos de las herrerías del Urumea, elaborados con la vena que pasaba bajo el puente de Santa Catalina, tenían su salida en sentido inverso, a lo que se sumaba la seguridad que proporcionaba la participación en el puerto pasaitarra. Un rastreo de los seguros marítimos de Burgos de la segunda mitad del siglo XVI pone de relieve este hecho, principalmente en lo referente a las cargaciones de hierro⁷⁵. Priotti, que ha estudiado el comercio vasco con el noroeste europeo en el siglo



Como en tiempos medievales, el hierro y las manufacturas de él derivadas estuvieron en la base de la actividad comercial vasca y donostiarra de los siglos XVI y XVII.

Imagen: Ferrería guipuzcoana. Representación de la leyenda de Mirandaola, según la cual, cinco ferrones que estuvieron trabajando en día festivo trataron gran cantidad de mineral, pero sólo obtuvieron como resultado de la forja una pequeña cruz de hierro. Óleo procedente de Legazpi, probablemente del siglo XVII. Museo San Telmo, San Sebastián.

XVI, señala que, contrariamente al control bilbaíno ejercido en este sector, la apreciable aportación donostiarra está todavía a falta de estudios definitivos y se centraba en la exportación de la producción siderúrgica⁷⁶. Un síntoma inequívoco de la importancia mercantil ferrona de Donostia la denota la presencia de factores que representaban a mercaderes extranjeros, en particular franceses, ávidos de poder adquirir el afamado acero de Arrasate-Mondragón⁷⁷. En este aspecto, Bilbao trataba de rivalizar con Donostia en sus intentos de controlar la exportación del preciado acero. Por otra parte, y puesto que los puertos vascos se convirtieron en los más importantes centros de importación europea para las mercaderías que tenían a Castilla por destino, Donostia, con su participación en el puerto de Pasaja, resultó decisiva en esta política importadora⁷⁸.

En el año 1600 se nos ofrecen noticias de tratos con hierro, a cuyo movimiento en absoluto era ajeno el mercado donostiarra. Este no sólo daba salida a los productos del interior, sino que financiaba, al estilo de la época, la producción de mercaderías para introducir las en el mercado, sobre todo, sevillano. Martín de Arriola, conocido mercader donostiarra, negocia con la ferrería de Plazaola



Barril de clavos concrecionado localizado en el fondo de la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Departamento de Cultura). Los hallazgos subacuáticos en la bahía dan testimonio de un importante tráfico de productos siderúrgicos.

Donostia compite con Bayona, Bilbao y otros puertos del Cantábrico por el tráfico de lanas hacia el noroeste de Europa. El hierro vasco y sus derivados (armas, aperos, clavos, etc.) encuentran en América un vasto mercado.

Imagen: Actividades relacionadas con el comercio. Detalle de una xilografía de Jost Amman para una publicación alemana del siglo XVI.



la fabricación de 1.000 quintales de arcos de hierro para tonelería⁷⁹ de a 12, 11 y 10 palmos (palmo = 21 centímetros), 48 arcos por quintal bien labrados y adelgazados, etc. Esta obligación nos permite observar el interior de la compleja organización de la propia ferrería, de cuyos gastos y suministros se solía hacer cargo el mercader interesado en conseguir los productos. Una ferrería constituía una unidad de producción muy compleja, lo que en este caso se refleja con la obligación de buen abastecimiento de mineral, que Arriola exige sea de “metal de la mar”, de 150 libras el quintal, traído por los chanuqueros vizcaínos al Urumea, del correspondiente carbón, probablemente abastecido asimismo a través del curso de Urumea, procedente de los bosques de la zona navarra, y de los medios humanos y de transporte necesarios para el buen funcionamiento de la maquinaria productiva: machos, bueyes, etc. El contrato refleja incluso algunos de los medios de subsistencia de los trabajadores, para los que la ferrería dispone de una unidad paralela que

cuenta con vacas y ovejas. En fin, nada queda a la improvisación, y los oficiales no deberán preocuparse más que de trabajar para transformar los 1000 quintales (48.000 arcos), que se producirán gradualmente, la mitad el mismo año del contrato, la otra mitad al siguiente año, de modo que el ritmo de producción se ajuste a los requerimientos de la salida de las mercaderías⁸⁰.

En referencia al siglo XVII, el profesor Luis María Bilbao constata que, a una decadencia de las ferrerías, se añadió, en el caso de Donostia, el excesivo control de su burguesía sobre el comercio, lo que contribuyó a ahogar las enormes posibilidades que el puerto de Pasaia le brindaba, amortiguando sensiblemente, debido a estos desacuerdos, su proyección internacional⁸¹. El comercio donostiarra con el Sur y con América fue muy intenso, tanto en cuanto a la exportación de hierros, aperos y armas, como a la venta de los propios barcos, muchos de los cuales viajaban a Sevilla vacíos, con el objeto de venderlos allí para el tráfico



Fragmento de recipiente cerámico con representación de una sirena que se localizó en la bahía de La Concha. Probablemente es de fabricación holandesa. Colección Untzi Museo-O Museo Naval (San Sebastián).

americano⁸². El atractivo de Sevilla propiciaba incluso que las máximas autoridades donostiarras tuviesen que recurrir a sustitutos para el tiempo que ellos empleaban en sus negocios andaluces⁸³.

La actividad mercantil donostiarra, una de las principales características de la villa, prosiguió siendo importante incluso más tarde. Todavía en 1802, poco antes de la destrucción de la villa, las crónicas destacan el castillo o “mota”, a cuyo pie “está el famoso puerto... obra verdaderamente magnífica y de dificultosísima construcción por la violencia de las resacas”, aunque se dice que es en la ensenada o concha donde fondean los barcos de mucho porte⁸⁴. En referencia al muelle, ya desde mediados del siglo XVI los donostiarras se mostraban conscientes de lo que suponía contar con uno nuevo, pues desde su reciente construcción se había constatado que “ha aumentado el trato”⁸⁵. Así es como lo interpreta la historiografía moderna, que cita textos que hablan de la mota, la concha, la atalaya donde asiste un asalariado para guiar a los navíos, y el muelle a cuya financiación colaboraron privilegios otorgados por Carlos V⁸⁶, muelle cuyas labores se completan con el muelle fluvial de Santa Catalina, al otro lado del istmo del arenal⁸⁷.

Dentro de este entorno protegido no sólo por la naturaleza sino también por las importantes defensas creadas por los hombres, se arropa, cerrada y segura, colgada de las murallas protectoras, la villa de Donostia, en la que, todavía en 1802, se contabilizan entre 600 y 700 casas intramurales, ordenadas en 21 calles, algunas de ellas empedradas, que después de siglos sigue manteniendo el carácter de plaza de armas, con capacidad para 700 hombres, una plaza erigida en tiempo de Felipe V. “Dos son las puertas por donde se entra y sale de la ciudad”, dice el informe de principios del siglo XIX, que ya considera como “privilegio” que los alcaldes puedan disponer de las llaves de la ciudad para abrirlas y cerrarlas diariamente⁸⁸, cuando durante el siglo XVI la utilización compartida de estas llaves fue solicitada por Adriano de Utrecht, en nombre de Carlos V, y por Felipe II.

El peligro de un posible ataque no era descartable, debido a que Donostia era visitada por mercaderes extranjeros que podían ocultar intenciones que nada tuviesen que ver con las estrictamente comer-

ciales. De noche, prudentemente, las dos puertas de la villa quedaban cerradas, y se dan razones de peso para obrar de esa manera. Se explica la orden de principios del siglo XVII de que “cada noche se cerrasen las dichas puertas por estar como está la dicha villa en frontera de reinos extraños y ser como es una de las más principales llaves y fuerzas de estos reinos, guarda y conservación de los que tiene su majestad, porque es frontera y tiene de ordinario en el muelle de ella diversos navíos de extranjeros como son ingleses, franceses, flamencos y otras naciones que vienen con sus mercaderías y grano, por lo que es cosa muy notoria”. En aquellas circunstancias no cabía la exce-

Vías de transporte y comercio marítimos en los siglos XVI y XVII. La lana, el hierro, el aceite de ballena y el bacalao son los principales productos que salen del puerto de San Sebastián. En la importación destacarán además del trigo y otros productos de abastecimiento alimentario, las manufacturas de la Europa atlántica: textiles, obras de arte, etc. Grafismo: Óscar Goñi. Fuente: J.A. Azpiazu y H. Casado.



DOMUS CANTABRICA

La presencia de comerciantes y marinos de la costa cantábrica en Brujas se remonta al siglo XIII, pero su época de mayor esplendor se produjo a partir de los años iniciales del siglo XV. El auge de las exportaciones de lana merina castellana, junto con las del hierro vasco, a los mercados flamencos hizo que cada vez hubiera un mayor número de éstos en dichas tierras, actuando tanto como transportistas a cargo de los grandes mercaderes burgaleses como por cuenta propia. Fruto de ello es que todos, actuando mancomunadamente, consiguieron en 1428 de los duques de Flandes el privilegio de poseer su propio consulado. Sin embargo, las tensiones ocasionadas entre los comerciantes del interior, liderados por Burgos, con los de la costa, vizcaínos, guipuzcoanos y santanderinos, acerca de cómo organizar el comercio y, sobre todo, sobre la manera de pagar los impuestos, hicieron que estos últimos se separaran, logrando tener en 1455 un consulado propio.

Ambos consulados se localizaron en el barrio mercantil de Brujas, el de los castellanos en la Lange Winkel (llamada a partir de entonces Spanjaardstraat, calle de los españoles) y el de los cantábricos en sus proximidades, junto a la lonja de los comerciantes, en la actual Biskajerplein (Plaza de los Vizcaínos). A ellos se sumó, a principios del siglo XVI, la Nación de Navarra, que controlaba las exportaciones laneras de los comerciantes navarros, las cuales se hacían por los puertos de San Sebastián, Fuenterrabía y San Juan de Luz con destino a los Países Bajos. Sin embargo, apenas quedan restos de dichas edificaciones, salvo los grabados de A. Sanderius. La casa de la nación de Vizcaya, construida en la segunda mitad del XVI, fue destruida en 1837 y la de Castilla, levantada en 1494, en 1966. Sólo queda el edificio del palacio del mercader Francisco de Peralta, localizado en la Spanjaardstraat y que sirvió en algunos momentos como sede de los mercaderes navarros.

Hilario Casado



La Casa de la Nación de Vizcaya en Brujas, según A. Sanderius, Flandria Illustrata, Colonia, 1641.

siva confianza, y era necesario que los oficiales del concejo vinculados al comercio no tratasen con los posibles invasores, para evitar que “tales mercaderes se entendieran con los criados de los dichos alcaldes o tenientes y apoderarse de las dichas llaves y ellos entendiéndose con la dicha gente extranjera que se hallase en el muelle, estando los vecinos de la dicha villa descuidados se podrían apoderar con la dicha villa y su fortaleza y sería un daño notable de todo el reino”⁸⁹.

La obsesión por la seguridad no sólo obligaba a vigilar factores externos, sino también los peligros que se encerraban muchas veces dentro de los muros. De este modo, la vida urbana, su reparto, los permisos de construcción, etc., tenían muy en cuenta las posibilidades de incendios, que resultaban catastróficos en un conglomerado de viviendas en su mayor parte fabricadas en madera. Había que evitar las ocasiones de los incendios, ante los que cualquier medida preventiva resultaba escasa. Las autoridades municipales no sólo se mostraban estrictas con los particulares que podían atentar a la seguridad de la villa, sino que en ocasiones mantenían fuertes enfrentamientos con las autoridades militares cuando éstas acometían obras que, a juicio de los ediles, implicaban peligro.

Prueba de las medidas tomadas al respecto contra las actividades de los propios habitantes nos la ofrece un pleito de 1633. Las autoridades quieren prohibir que se encamare o almacene en las casas situadas dentro de los muros el pescado seco por miedo a incendios. Se alega que pocos años antes se propagó el fuego desde un lugar que servía para almacenar dicho pescado. La razón era que éste se protegía con paja, cuya presencia siempre representaba un peligro, quedando en segundo lugar, en términos de riesgo, el mal olor con que “se infeziona el aire y causa grandes enfermedades”. Ante las quejas de los interesados en anular la prohibición, las autoridades argumentan que esta prohibición no habría de comportar merma del trato y comercio, pues éste nunca había cesado, dado que se ejercía mayormente en las cabañas de los arrabales y los arenales⁹⁰.

El afán de controlar el mercado interno de pescado era uno de los objetivos principales de las familias fuertes de la villa y, por supuesto, del gobierno municipal. El año 1557 se entabla un pleito entre el

concejo y la cofradía de San Pedro, que agrupaba a los pescadores⁹¹. Estos, y sobre todo sus mujeres, acostumbraban a vender el pescado en el muelle, práctica que defendían con el siguiente razonamiento: “porque a cada uno es lícito vender el pescado fresco que pesca en el lugar que quiere en grueso y por menudo”, y la venta se hacía a vecinos, forasteros y arrieros que lo exportaban “por cargas, por docenas y por menudo”. Los pescadores dicen que de los 700 núcleos familiares de Donostia, 300 se dedican a la pesca, y de lo que ellos capturan se abastece a Castilla, Aragón y Navarra. Caso de obligarles a cambiar de lugar de venta, sería en perjuicio de los pescadores, quienes llegan al puerto fatigados y mojados, y caso de no facilitarles la venta se desanimarían a salir al mar. Y los precios, naturalmente, dependían de la oferta y la demanda, sin que en este aspecto la tasa municipal resultara decisiva.

Los intereses de las familias que controlaban la vida económica de la villa buscaban una localización de la venta dentro de los muros, excluyendo otros lugares como el muelle, de modo que hasta el precio dependiera de los encargados municipales. De hecho, el pescado también se vendía en la plaza: “Se ha solido vender el pescado fresco en el muelle, en grueso o por menudo, y en la plaza de la pescadería de San Sebastián dicha *Arrandeguía*”. El concejo exige que se venda todo el pescado en la plaza “por piezas y al peso”, con la razón de que era la manera para que los vecinos pudieran comprar. Naturalmente, la maniobra estaba dirigida a dejar la comercialización en manos de personas interesadas que harían de intermediarios y quitarían a los pescadores la libertad de negociar su producto.

La pesca de cercanías alcanzaba en Donostia tal calibre que sus autoridades (léase la burguesía dominante) consideraron interesante controlar su ejercicio y manejar sus cuantiosos beneficios. Las propias Ordenanzas de 1489 señalan el arrendamiento de las pesquerías de la Zurriola, La Concha y el Urumea. Este control se llevó al extremo de prohibir la elaboración de escabeches, para así facilitar la compra de pescado fresco y barato a la población⁹².

De la importancia comercial del pescado en Donostia es fiel reflejo el pleito que se suscitó el año 1561 por parte de la clerecía de Santa María en razón

de que ciertos mulateros no pagaban los cuatro maravedíes por carga de pescado que ya figuraban como derechos de dicha iglesia⁹³. Las cargas podían ser de pescado cecial, bacalao, congrio, sardinas, etc. La excusa utilizada para dicho derecho se basaba en la licencia que otorgaba la Iglesia para que los mulateros pudieran cargar el pescado los domingos y festivos. De lo contrario, el sacramentero o alguacil del concejo los podía multar. Un testigo asegura que, tres años antes, un sacramentero trató de multar a un arriero que transportaba cargas de pescado, y el conocido mercader Miguel Beróiz se le enfrentó y le argumentó que al haber pagado los derechos a la Iglesia tenía facultad para transitar, con sus mulas cargadas de pescado, los días de fiesta. Donostia funcionaba como un importante punto de partida del pescado, que se distribuía a distintos puntos del interior⁹⁴.

Las medidas de seguridad se aplicaban también para actuaciones de los representantes de la seguridad dependientes del Rey o del Capitán General de la Provincia. En ocasiones, las autoridades locales hacían valer razonamientos de peso para oponerse a los planes de los militares, aunque estos estuviesen en teoría dirigidos a fortalecer la villa. En la última década del siglo XVI los donostiarras fueron testigos de un elocuente tira y afloja entre los alcaldes donostiarras y los representantes del Monarca. Estos querían fabricar, al objeto de producir bizcocho o pan seco para la Armada, tres hornos junto al Ingenio y la barbacana vieja, y dos más junto a Santa Catalina. El proyecto, presentado como servicio al Rey, corría mucha prisa, según alegaban los militares. El capitán Martín de Arriola, alcalde de la villa, se opuso a su fabricación, alegando que los sitios donde pretendían hacer dichos hornos eran de la villa y no del Rey. Además, los sitios elegidos no eran buenos por ser toda la villa muy poblada y correr el riesgo de producirse ocasiones de fuego. El tercer argumento era que el proyecto de los hornos era peligroso por estar éstos cerca de la casa de munición del Rey, con el consiguiente temor a que se produjera una mortífera explosión.

En referencia a los otros dos hornos, se comenta que junto a Santa Catalina está hecho el terraplén para la muralla, desde hace 32 años (probablemente como reacción a la guerra de 1558). Los trabajadores



Para abastecer el mercado americano España importaba por los puertos del Cantábrico grandes cantidades de paños de los Países Bajos.

Imagen: Mercado de tejidos en la ciudad flamenca de S'-Hertogenbosch, hacia 1530.

actuaban en la barbacana, entre la muralla nueva y la vieja, y sacaron mucho estiércol, “y lo echaban en un cubillo que está pegado a la puerta de Santa Catalina”. Quienes trabajaban bajo las órdenes de los oficiales reales se encontraron, de pronto, atenazados por diferentes y amenazantes autoridades. Por parte del concejo se presentaron alcalde y regidores, echan-

res, ánades,... andan sueltos por la villa”, donde se arrojaban “ceniza, liga, sangre y otra suciedad dentro de la villa”, teniendo la calle interrumpida con maderas y piedras, y en ella se mataban animales y se lanzaban los despojos a los perros. En 1495 se construye la “casa diputada de matar reses”, junto a la Zurriola, y la marea de noche arrastraba al mar las porquerías



Sevilla. Óleo anónimo de fines del siglo XVI (Museo de América, Madrid).

La conquista y colonización de América ofrece un caudal de posibilidades que hace que el transporte y el comercio hacia el Mediterráneo pierdan intensidad. La participación en el negocio americano se efectuará a través de Sevilla “puerta y puerto de las Indias” al que afluyen el hierro manufacturado y las naos y galeones que han de integrar las flotas de la Carrera de Indias, aunque existirá también un tráfico directo desde el Cantábrico de carácter ilegal.

do fuera a los trabajadores, a los que los responsables del proyecto obligaban a volver, lo que generaba la ira de las autoridades donostiaras. Se siguieron amenazas de prisión, y un testigo confesó que acabó retirándose por miedo a ser conducido a la cárcel, y lo mismo hicieron las mozas que sacaban la tierra⁹⁵.

Sin embargo, el interior y los alrededores de la villa estaban lejos de ser un dechado de limpieza y urbanidad. El análisis de la situación de la villa a finales del siglo XV nos depara este panorama: “El casco urbano constituía el ámbito en el que, de forma preferente, se desarrollaba la vida cotidiana de los donostiaras”. Pero el ambiente de intramuros distaba mucho de ser limpio y saludable, pues “puercos, cabras, ansa-

de las matanzas. El orden público corría a cuenta de los sacramenteros o alguaciles, encargados de expulsar a vagos y holgazanes; y de vigilar los pozos y las herradas o recipientes para el agua en prevención de incendios. El final de la jornada lo marcaba el Angelus vespertino, la plegaria del “Ave María”, momento del toque de queda que anunciaba el cierre de las puertas de la ciudad, vigilada a turnos por los sacramenteros, a cargo de los cuales quedaba también la moralidad pública, desde los amancebamientos públicos hasta las actuaciones brujiiles⁹⁶.

Obviamente, a pesar de los problemas propios de espacios compartidos por exceso de personas, los ediles cuidaban, en lo posible, de crear espacios de

comodidad y hasta cuidaban la estética, como se manifiesta en el caso de la compra de la casa de Doña Margarita de Lequedano, situada en la calle pública, operación que se considera conveniente apoyándose en razonamientos, avalados por expertos, de “bien público, adorno, policía y autoridad”⁹⁷.

Donostia, como importante punto de contacto entre el Atlántico y Castilla, con buen puerto e importantes mercaderes, era un lugar adecuado para la entrada de mercaderías de lujo provenientes de Europa. Además de actuar como intermediaria para mercaderes castellanos, algunos vecinos y residentes en Donostia gozaban con frecuencia de la oportunidad de importar, con permiso del Monarca, importantes cantidades de materiales destinados al mercado ibérico. Los hombres de negocios castellanos contaban con la colaboración de factores que obraban en estos puertos. Un mercader de Medina del Campo hizo enviar diversas mercaderías de Burdeos a Donostia a nombre de un vecino de Valladolid que residía en la villa y actuaba como su factor o representante⁹⁸.

La persona privilegiada podía ser, en agradecimiento a sus servicios, algún cargo militar residente en la villa, como sucedió el año 1588 con el capitán Martín de Esquíbel, alcaide de la fortaleza donostiarra, al que se permite importar de Francia “quinientas docenas de betelines y doscientos cincuenta quintales de plomo y otros tantos de estaño”. Para dicho efecto, puede utilizar los puertos de Donostia y Hondarribia, y el privilegio, otorgado en consideración a sus servicios, le es concedido al objeto de que pueda dotar a sus dos hijas para el matrimonio⁹⁹.

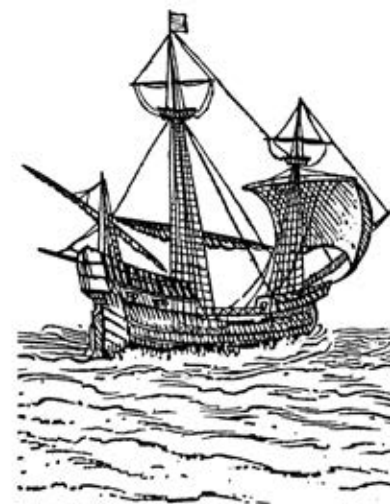
Obviamente, los propios mercaderes donostiarras obtenían este tipo de permisos, en determinadas circunstancias, en consideración al puesto que ocupaban en el concejo. El año 1591 García de Recondo manifestaba ante el alcalde donostiarra la adquisición, en Donibane Lohizune (San Juan de Luz), de 420 cueros que había comprado a unos ingleses¹⁰⁰. El alcalde no era otro, en dicha ocasión, que el mercader Miguel de Beróiz, quien a su vez había comprado al Rey licencia para introducir en la Península mercaderías inglesas: 1.500 quintales de cera, 4.500 docenas de becerros, y 1.000 cueros corregeles¹⁰¹. En esta tesitura se puede entender los favores que la Monarquía y la élite de la sociedad donostiarra se intercambiaban en mutuo interés.

6. Fabricación de naos en Donostia

Resulta un tanto arriesgado afirmar categóricamente, debido a la escasez de fuentes documentales suficientes, que Donostia era un importante centro constructor de naos. Sin embargo, es tanto más arriesgado, en base a esta falta de datos directos y seriados, sobre todo notariales, excluir a esta villa de dicha actividad, o minimizar la importancia de este sector debido a un azar como la pérdida de la documentación. La entidad de la actividad comercial de Donostia se considera probada, a pesar de no poder competir con los datos de que gozan otras poblaciones, y la actividad naval de la villa está avalada y garantizada por la constatación de las intervenciones de sus capitanes y hombres de mar tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Pero, aparte de la supuesta importancia de los astilleros donostiarras, ¿contamos con testimonios escritos que apoyen fidedignamente la importancia de la fabricación de naos en Donostia?¹⁰²

En relación a la Edad Media, algunas referencias documentales y, sobre todo, excavaciones arqueológicas, han puesto en claro lo que se presumía sobre la importancia de los astilleros donostiarras. ¿Cuál era la localización de los mismos? “Los astilleros de San Sebastián durante la Edad Media se situarían en los arenales extramuros de la cerca de la villa (que discurría en el frente sur por la manzana actual de casas entre la c/ Embeltrán y el Boulevard y por el lado sur de la Plaza de Sarriegui)”¹⁰³. En 1415 la villa ordena que no se haga ningún buque para extranjeros si no media el consentimiento de las autoridades, lo que se reitera en las Ordenanzas de 1489, de lo que cabe interpretarse que, debido a su calidad, eran especialmente apreciadas, y la villa no estaba dispuesta a desprenderse de estas embarcaciones¹⁰⁴.

Se tienen noticias del siglo XIV relativas a botaduras de barcos realizadas en la bahía de La Concha, así como en las orillas del Urumea, y en el año 1538 un documento habla de una edificación “al par del astillero donde se fabricaban navíos”. Las botaduras de naos en la década de los ochenta del siglo XVI son bastantes, con mención del *Santiago*, de 665 toneladas, y se supone que barcos con tonelaje superior a las 800 toneladas, uno de Miguel de Oquendo y otro de Martín de Villafranca, se fabricaron a la



La nao fue la embarcación dominante de las flotas y armadas del siglo XVI. Las construidas en el Cantábrico oriental adquirieron gran prestigio en su tiempo por su solidez y cualidades marineras para la navegación oceánica.

Imagen: Nao representada en la vista del puerto de Santander del *Civitates Orbis Terrarum*, 1575.

Detalle de la vista de San Sebastián del *Civitates Orbis Terrarum*, 1572. El él se observa un astillero situado extramuros, representación recurrente en vistas y planos de San Sebastián de los siglos XVI y XVII, que da testimonio de la actividad en el sector de la construcción naval que tenía lugar en la villa. [Más información sobre la imagen en págs. 282-284].



sombra del Urgull¹⁰⁵. Del estudio de los restos arqueológicos hallados en los anteriormente mencionados astilleros medievales se deduce que las piezas pertenecían a barcos grandes en proceso de fabricación, materiales que no fueron acabados. La cronología de las diversas piezas halladas oscila entre los siglos XIII y XV¹⁰⁶. Donostia, muy aplicada a sacar rendimiento de la caza de la ballena, como se verá más adelante, necesitaba para tal efecto muchas chalupas o “galeones” para poder acceder a los cetáceos con cierta garantía. Es más que probable que muchas de estas embarcaciones se fabricaran en los astilleros donostiarras¹⁰⁷.

Para la primera mitad del siglo XVII contamos con la incontestable autoridad de Texeira, cuyo testimonio no sólo afirma que los arenales donostiarras eran escenario de la construcción de grandes navíos, sino que ambienta esta actividad en un marco propicio para la misma, al presentarla arropada con la presencia de bosques y movimientos mercantiles¹⁰⁸.

Martínez de Isasti, al comentar la figura del donostiarr Martín de Amézqueta, adelanta en dos décadas el escenario observado por Texeira, y pone por testigo de la botadura de una nao en Donostia nada menos que ante el Rey Felipe III: “Martín de Amézqueta, vecino de la villa de San Sebastián, fabricante de naos y hombre de buen ingenio, que al presente asiste en esta Corte a negocios de la misma villa, ha fabricado tres naos gruesas, y una de ellas fue el año 1615 que se detuvo en el astillero del arenal para el día en que llegaba a la villa el Rey D. Felipe III y botarla a la mar

en su presencia... gustó de ver a su Majestad¹⁰⁹. Las crónicas recogen la importancia del barrio de Santa Catalina, célebre por la construcción de bajeles, y mencionan la existencia, en el siglo XVI, de astilleros a orillas del Urumea¹¹⁰.

La interesantísima fuente de información que conservan las Actas de las Juntas Provinciales se revela, en nuestro caso, de un particular interés. Apenas encontramos datos que hablen detalladamente de las actividades de los astilleros guipuzcoanos, en este caso de los donostiarras, pero se puede hallar en ellas una apreciable cantidad de referencias indirectas que sirven para ilustrar la relación de Donostia, sus hombres y sus actividades, con la fabricación de barcos.

En diciembre del año 1608 es precisamente a otro Amézqueta, Joanes, al que en la Junta de Segura se le encomienda “que haga el memorial de inconvenientes que pide por su carta al dicho Agente de Corte sobre lo tocante a la fábrica de naos y galeones”. No es superflua la observación de que se trata, además de un capitán experto en dirigir la construcción de naos, del “alcalde ordinario de la villa de San Sebastián”, por tanto un exponente cualificado de la sociedad donostiarras¹¹¹.

Entre los años 1609 y 1611 encontramos nuevos motivos para suponer que lo más granado de la sociedad donostiarras estaba implicado en esta actividad, y además lo estaba cubriendo puestos muy cualificados. Observemos estas notas recogidas a lo largo de las reuniones celebradas durante estos tres años. En la Junta de Zarautz de 1609 se dice: “El capitán Joan Bel-

trán del Puerto (éste era vecino de Zarautz) y Joan de Echeverría (donostiarra) entregaron el memorial de advertencias... en razón del modo que se puede tomar para la fábrica de las naos¹¹². En la reunión celebrada en Zumaia en abril de 1611 aparece otro donostiarra experto en naos: “Yten se repartieron çien ducados para pagar al capitán Eguíniz, vezino de la villa de San Sebastián, por la ocupación que tubo por orden de esta Provincia en la villa de Madrid en reducir las medidas de las fábricas de las naos a lo antiguo, aviendo Su Magestad mandado esta Provincia ynbiase un capitán de mar de mucha experiencia en materia de fábrica de galeones...”¹¹³. En noviembre del mismo año, en la Junta de Hondarribia, topamos con otro donostiarra que ocupa un alto cargo relacionado con la fabricación de barcos: “... Domingo de Echeverri, vezino de la villa de San Sebastián, Superintendente de las fábricas y arqueamiento y plantíos d’esta Provincia...”¹¹⁴.

En referencia a la segunda mitad del siglo XVI, las noticias sobre astilleros y fabricación sustituyen en las Actas de Juntas a las de personajes vinculados a la construcción. La localización de astilleros, su actividad o los topónimos de esta referencia no siempre garantizan la participación de los donostiarras en los lugares mencionados, pero la aproximación deja entrever que las cercanías de Donostia estaban dotadas de actividades referentes a la construcción naval.

En la Junta de Hernani, noviembre de 1569, se lee lo siguiente: “Este día los nombrados... puente de Ergoybia... en el puesto donde se puede azer la dicha puente es por la parte de la jurisdicción de San Sebastián e lugar llamado de Arcaïça... término e jurisdicción de la villa de San Sebastián, e por la parte e jurisdicción de Astigarraga el término llamado Astillero viejo donde solían fabricar naos”¹¹⁵. El año 1580, en la Junta de Rentería, con ocasión de discutirse cierta pragmática real, se decide que “Y en quanto dize la dicha villa de San Sebastián que la dicha premática no se abía de ejecutar sino quanto hubiesse falta de nabí-os naturales... en esta Provincia muchas

naos y en los astilleros d’esta villa, como Vuestra Señoría lo vee ocularmente, están fabricándose quatro nabí-os juntamente guardándose la dicha premática... para que aya abundancia de naos, y algunos an començado azer”¹¹⁶.

Imízcoz asegura que las ayudas de la Monarquía para favorecer la fabricación de navíos permitía a los prohombres donostiarras, bien situados ante la administración, manejar estos recursos, adquiriendo un enorme poder al que no era ajena la corrupción. En 1587, por ejemplo, Felipe II otorgó medio millón de ducados destinados a fabricar navíos, lo que ayudó a irrigar beneficiosamente al conjunto de la sociedad vasca, pero la vinculación de muchos donostiarras a los puestos claves en la fabricación de naos y administración de recursos se mostraría fundamental para recabar especiales privilegios.

La presencia de lonjas y atarazanas fuera de los muros de la villa aparece nombrada en pleitos hacia el año 1635¹¹⁷. Esta realidad plasmada en la documentación queda refrendada en la iconografía que nos ha llegado sobre Donostia a partir del siglo XVI. Los



Según testimonio del viajero Jehan Lhermite, en 1602 residían en San Sebastián “gran cantidad de marinos y maestros carpinteros para construir allí grandes barcos”.

Imagen: Carpintero de ribera. Ilustración del libro holandés *Het Menselyk Bredy*, 1694.



Sello de placa usado por la villa de San Sebastián en el siglo XVI. Colección particular.

San Sebastián, que venía utilizando como signo heráldico el perfil de una embarcación cantábrica de altura desde el siglo XIII, mantuvo la misma referencia simbólica en el XVI, pero actualizando el modelo. Si en la Edad Media era una nao de doble roda y un solo palo, en el Renacimiento es una nao redonda diseñada para la navegación oceánica. La imagen de ambos barcos aparece un tanto comprimida en su esloro por imperativo de su inserción en un soporte circular.

En el sello del siglo XVI se representa el arquetipo estilizado de una nao de pozo. Se trata de un barco de alto bordo, cuyo casco se remataba en la proa con un castillo, que se proyectaba hacia delante en un robusto beque y, por la popa, en alcázar con toldilla. La arboladura, aunque simplificada, se representa completa, formada por los cuatro mástiles característicos del aparejo redondo. Si bien sólo aparece una verga por palo, tanto el trinquete como el mayor llevaban también otra sobre las cofas, la de gavia.

La leyenda que circunda el sello dice así: "Por Fidelidad, Nobleça i Lealtad ganadas". Estos títulos heráldicos fueron concedidos por Carlos V en 1522 por la fidelidad de la villa a la Corona.

[Texto y dibujo: José Luis Casado Soto].

arenales que figuran en los grabados de la época reflejan actividades que indiscutiblemente están vinculadas a la fabricación de navíos, hecho sin duda apropiado, consideradas las características y actividades que daban tono a la villa. Es comprensible que la falta de documentos notariales haya obligado a los historiadores a pasar muy por encima acerca de la actividad de los astilleros donostiarras¹¹⁸. Pero no se puede pasar por alto que la ribera denominada de San Pedro, en Pasaia, constituyó, hasta el siglo XIX, una parte de Donostia. Los astilleros de esta zona como Sableo, Berrachocoa, Herrera o Codemasti¹¹⁹, entre otros, pertenecían a Donostia, y no resulta artificioso ni forzado defender que muchos de los constructores y expertos donostiarras en la fabricación de naos utilizaron como base para sus actividades el espléndido refugio de Pasaia. Del mismo modo que este puerto constituía el punto de partida y de llegada de las grandes expediciones a Terranova y Labrador, era a la vez el lugar apropiado para revisar, carenar, arreglar los barcos a su vuelta de las expediciones y, obviamente, para la fabricación de otros nuevos. Una lectura diferente de la situación es impensable, lo que avala la importancia de la fabricación de naos por parte de Donostia, cuya sociedad vivía mirando al mar.

7. Centro de la actividad mercantil guipuzcoana

Los extranjeros que visitaron la Península se hicieron eco de la importancia comercial y estratégica de Donostia. Es lo que se desprende de lo escrito por un viajero que la visitó en 1672, quien quedó impresionado tanto por la variedad de mercancías que por ella transitaban como por su papel de intermediación entre Europa y la Península¹²⁰.

El momento oportuno para el arranque, en la andadura mercantil atlántica, lo propició la desacceleración de la lucha contra los moros. Según Elisa Ferreira "los vascos, demasiado ocupados ahora con su reconquista y repoblación hacia el sur, se reservan. Y cuando despegan, tendrán además un poderoso estímulo y unos excelentes maestros: la cercanía del puerto de Bayona que, fundado en época romana, no parece haber cesado nunca en su activi-

dad comercial... los bayoneses, maestros en el cabotaje, eran de momento los que corrían con la mayor parte de los intercambios comerciales de la zona, desde Bordeaux hasta Galicia"¹²¹. Los donostiarras se situaban, obviamente, en primera línea de esta dinámica, y para propiciar la misma se dotaron de importantes medidas de seguridad y amarre, como observa Múgica, para quien más importantes todavía que las fortificaciones fueron las obras del puerto, naturalmente destinadas a "fomentar la concurrencia de productos a la Villa"¹²².

Reiteradamente se ha mencionado el carácter mercantil de la villa, que nació y prosperó al amparo de prerrogativas que la fortalecieron y pusieron en ventaja respecto a las comunidades de su entorno. Imízcoz insiste en los privilegios comerciales otorgados a los donostiarras, que datan de finales de la Edad Media, cuya seña de identidad más clara, a la vez que lacerante para sus vecinos, era el ya mencionado privilegio para descargar la mitad que aportaban los navíos que visitaban las costas de la Provincia¹²³. A mediados del siglo XV comenzó a construirse un muelle para carga y descarga en la bahía, lo que completó con el tráfico que se introducía por el río, compatibilizando intereses de ambas laderas del istmo formado por el arenal, una conexión natural entre el muelle principal y el embarcadero de Santa Catalina, esquema que se siguió manteniendo a mediados del siglo XIX, y que aparece reiteradamente citado en el transporte del siglo XVI, trayecto del que se ocupaban básicamente los boyerizos. Precisamente fue la cofradía de mareantes de Santa Catalina, muy importante y poderosa, la que agrupaba a mareantes y maestros de navíos, a la vez que a los mercaderes que controlaban la economía donostiarras¹²⁴. En el siglo XVI, Donostia fue creciendo en importancia en términos mercantiles, por su gran relación con puertos del Atlántico, exportando lana, hierro y grasa de ballena, e importando paños, pieles, plomo, sardinas, cáñamo, etc.¹²⁵

Múgica aporta un documento sin fecha, que obra en el archivo municipal donostiarra, donde se observan llamativos aspectos sobre cómo regir una república, que se van desgranando en una conversación entre Pedro y Juan. Se alaba la riqueza de la oferta pesquera, pues entre lo que se puede comprar en su mercado se mencionan congrio, merluza, burniles,

atún, salmón, langostas, besugos, mero, andeja, y también anguilas, truchas, lubinas y corcones. La lista de alimentos de tierra recoge diferentes elementos como tocino, manteca, queso, pasa, almendra, higos, jabón, aceite, haba romana fresca, arveja fresca, nabo, repollo, pan y carne. Los precios se establecen a criterio del regimiento y se pide el control de las regatonas, a las que es menester prohibir que adquieran materiales, para revenderlos, antes de las once de la mañana¹²⁶. El ambiente mercantil de la villa y las actividades de transporte y recogida de frutos se refleja en la estampa de mujeres y mozas que llevan trigo, cerveza, sal y otras cosas “en la cabeza”, del muelle a la villa, o al Poyuelo, otras que andan lastrando naves, a las que se les paga un real al día. En otras ocasiones las mujeres, las mozas y los jornaleros cobran doce maravedíes, pero reciben comida y merienda. Las que recogen manzana cobran medio real y comida, bajo la condición de que no pueden traer consigo manzana ni otra fruta¹²⁷.

Pero la verdadera dimensión de la riqueza mercantil, de la variedad de productos que circulaba por las principales vías de la Provincia, queda reflejada en ciertos aranceles que recogen las listas de las cargas que deben someterse al fisco pagando ciertos derechos. El Arancel del Diezmo Viejo que se recoge en la villa de Tolosa, del año 1583, nombra más de cincuenta productos¹²⁸. Algunos son propios, como diferentes pescados, otros son importados de la vecina

Navarra, y entre ellos destacan diferentes calidades de lana. Entre éstas, llama la atención el siguiente epígrafe: “Cada carga de lana que viene de Navarra, excepto las que van a San Sebastián, doce maravedíes”. La lista de productos incluye comestibles como castañas, distintas clases de pescado fresco y curado, diferentes calidades de carne, aceite, pimiento, naranjas, azúcar, guisantes, haba, trigo, mijo, regaliz; prendas de vestir como lienzos, fustanes, chamalote, bonetes. Tampoco faltan en la lista otros materiales, instrumentos y armas: hierros de lanzas, cuchillos y puñales, sartenes, cestos, resina, cueros, estaño, cobre, plomo, cola, cabos de candela. Toda esta lista, y otros materiales que no aparecen en ella, discurrían en el mercado donostiarra, aunque sólo fuera de paso rumbo a mercados castellanos, a los que muchos de estos materiales estaban destinados.

Los datos suministrados por un pleito, en el que se discute el problema de si el ejercicio de ciertas actividades mercantiles y de hostelería puede ser compatible con la hidalguía que se suponía a los oficiales del concejo, nos permiten observar algunos aspectos de la práctica mercantil donostiarra. Por ejemplo, se plantea el complicado problema que se vivía, en general, en la sociedad vasca, en compatibilizar los considerados “oficios bajos” con el estatus de hidalguía. En el caso concreto de Donostia, por ejemplo, se debate sobre el carácter del oficio de mesonero, que en la legislación castellana resultaba incompatible con el

Puerto y villa de San Sebastián en 1615. Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián* (Real Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional). A la derecha de la imagen se observa, extramuros, una nave en construcción y la botadura de un galeón, acto que se hizo en presencia del rey. [Más información sobre esta imagen en págs. 287-292].

Durante el primer tercio del siglo XVII San Sebastián fue el principal puerto exportador de lana del Cantábrico y uno de los más destacados en la entrada de materias primas y productos manufacturados procedentes del Atlántico Norte.





Por su posición fronteriza San Sebastián fue durante siglos un enclave defensivo de gran importancia. La coexistencia de un doble poder –el civil y el militar– se convertiría en fuente de conflictos.

Imágenes: Soldados. Del libro de Cesare Vecellio, *Habiti antichi et moderni di tuto il mondo*, Venecia, 1598.

concepto de “hidalguía”. De hecho, a un alcalde o a un concejal donostiarra, según las ordenanzas de 1544 (acuerdo ratificado en 1575) se le ordenaba que al ser elegido para ocupar un cargo público no ejerciera el mencionado oficio en el transcurso de su mandato¹²⁹. Pero, de hecho, era cosa admitida que los oficiales del concejo se hacían cargo de “huéspedes, tiendas y cabañas, con pesos y medidas, en contravención con la dicha ordenanza”¹³⁰.

Madariaga, al tratar de los oficios mecánicos y la condición de hidalguía en la sociedad vasca, alega que ésta se presta a muchas interpretaciones, ajustadas a las particulares condiciones del País Vasco. Este autor se apoya en Isasti, para quien el trabajo manual y mecánico no hace perder la nobleza, que proviene de los ancestros, y no importa que hayan trabajado en oficios viles, mientras que si la nobleza fuera de privilegio, los oficios viles la harían perder, y en Larrañendi, quien se pregunta qué le falta para poder ser alcalde al hombre predispuesto, instruido y amigo de la justicia. Concede, sin embargo que, en el tiempo en el que se ejerce de alcalde, se debería dejar de ejercer los oficios bajos. Lo cierto es que, a medida que avanza la Edad Moderna, la práctica empuja a eliminar de la carrera concejil incluso a los que tuvieran tienda u obrador abierto¹³¹.

Tellechea, por su parte, ilustra este confuso panorama recurriendo al caso ocurrido con la familia Oquendo, en las pruebas de hidalguía sobre el capitán Miguel. Éste pretendía acceder al título de Caballero de Santiago, pero su padre había ejercido oficios bajos, como el de cordelero, e incluso se le acusaba de una vida privada algo disoluta. El propio Miguel se había dedicado a mercaderar con hierro, tanto en el Sur, donde contaba con el apoyo de un familiar que actuaba de factor, como en América. Pero en las pruebas no se negaron las “tachas jurídicas” que podían derivarse de este ejercicio. Por el contrario, las acusaciones se convirtieron en una defensa del estilo de vida de los donostiarras. Al fin y al cabo, el sino de éstos no se libra de ejercer oficios mecánicos, bajo riesgo de buscar su propia perdición y miseria. Ante el dilema de dedicarse a un oficio como el de mercader, o permanecer en la miseria, el caso de Oquendo se muestra como el prototipo de lo que les ocurría a muchos vascos, quienes llegaban a ser alguien gracias

a su propio esfuerzo. La defensa de los méritos, basados en los oficios ejercidos, de Oquendo, se vuelve un canto a la burguesía, al trabajo y los oficios burgueses, incluyendo en esta apología la labor exportadora de hierro a Andalucía y las Indias¹³².

Lo cierto es que, según el pleito mencionado, en el concejo donostiarra se había abusado y trapeado mucho al respecto, de modo que a principios del siglo XVII se seguía eligiendo a mesoneros para los oficios municipales, lo que levantaba las sospechas sobre la legitimidad de los criterios utilizados. Con ello se creaba una situación absolutamente enmarañada, pero que nadie quería desentrañar, en la que se jugaba con la aplicación y no cumplimiento de las normas, inventando piruetas mentales y creando figuras de mercaderes al por mayor o “tratante en grueso” para salvar la legalidad.

Una de las cuestiones planteadas en el mencionado pleito cuestiona la legitimidad de la elección, pues alguno de los oficiales “que fueron elegidos tenía tienda abierta de mercaderías menudas y mantenimientos con peso y medidas y también cabañas, lonjas, almacenes ... usando de todo ello aun durante los dichos oficios públicos”. La respuesta era que no se trataba de un menudero o tratante al por menor, sino de un “mercader que trata en grueso”, pues tenía establecidos tratos con Bilbao o Iruña (Pamplona). En cuanto a los tenientes alcaldes, se asegura que sólo toman vara, o asumen la suplencia del alcalde, en ausencia de éste, siendo lógico que entretanto no se les obligara a dejar su trabajo. Pero eran conscientes de que debían hacer frente al problema, o cuando menos que debían intentar hacerle quiebras mediante inverosímiles, bajo el punto de vista castellano, figuras jurídicas.

En este punto se nos informa de la presencia de mercaderes extranjeros en la villa, aunque también se percibe el peligro que representaba su presencia en casa de un oficial del concejo, situación que se prestaba a abusos, descaminos y fraudes encubiertos¹³³. Las mismas autoridades se daban cuenta de las suspicacias que podían suscitar cuando se mezclaban intereses privados con oficios públicos. Siendo alcalde de Donostia, Jorge de Yruin tenía huéspedes ingleses, pero intentaba guardar las apariencias evitando el contacto directo con los mismos. Los extranjeros habita-

ban el mesón de su propiedad, pero Yruin no se comunicaba con los huéspedes, pues éstos ocupaban la planta baja y el alcalde vivía arriba, para que la cercanía no contaminase su probada calidad de hidalguía e implicase peligro de perder categoría social. En un tono parecido actuaba Zulueta, jurado del concejo, quien junto con su mujer tenía una tienda, y se cuidaba mucho de no implicarse personalmente en las ventas, para no quedar contaminado por la baja del oficio¹³⁴.

No era necesaria la presencia de extranjeros para alimentar la sospecha de que los cargos del ayuntamiento se prestaban a juegos interesadas, como la venta irregular de vinos y trigo, la escasa o parcial vigilancia de la venta al por menor, incluso la poca atención de los oficiales correspondientes para ejercer tareas administrativas, que dejaban de interesarse por los requerimientos de los mercaderes que acudían a ellos en busca de permisos, alegando hallarse muy ocupados cuando todo el mundo sabía que estaban reunidos jugando a las cartas¹³⁵.

A un nivel más llano, pero asimismo significativo, del calado mercantil de la villa, se observa que el tráfico de mercaderías de todo tipo circula con fluidez en el mercado donostiarra. Un pleito nos muestra, por ejemplo, que entre el donostiarra Antonio de Beróiz y la tolosarra Mariana de Aguirre se intercambian los productos más diversos: bacalao, aceite de ballena, cera, hechuras de vestidos, sombreros, toquillas, un serón de higos, una botija de aceitunas, cuatro libras de azúcar, etc.¹³⁶. Y si nos volcamos en las actividades marítimas de los marineros donostiarra, los ejemplos y las mercaderías se multiplican, mostrando sugerentes reflejos de lo que podía significar la actividad mercantil de la villa. El año 1531 se intenta averiguar las pérdidas sufridas por la nao *Incolaza*, cuyo maestre era el donostiarra Lorenzo Cardel, quien para salvar a la tripulación decidió arrojar al mar, forzado por la tormenta, distintas mercaderías, armas, etc. Se perdieron en la operación catorce versos (pequeños cañones)

de hierro, once barriles de alquitrán, diez lombardas de hierro, cuatro gruesas y seis medianas, dos botes de guisantes, dos quesos de Inglaterra, que la tripulación aprovechó por estar ya quebrados y mojados, y los fueron consumiendo. El documento señala sorprendentes detalles respecto de estos dos quesos, que



Hombres y mujeres de San Sebastián a comienzos del siglo XVII. Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián* (Real Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional).

pesaban nada menos que 68 quintales (unos 3.000 kilogramos), y su valor estimado era de 125 ducados¹³⁷. Pocos años después, los hermanos Juan Martínez y Erasmo de Ysturizaga, donostiarra, hacen el recuento de las ganancias conseguidas en los viajes por la nao del último, de 200 toneladas, en el periplo realizado en los años 1521-2-3, que le llevó a Romma (Flandes), Civitavecchia (900 ducados de ganancia), Londres (600 ducados), Venecia, Málaga (700 ducados) y de nuevo Flandes, a donde llevó fruta (1.000 ducados)¹³⁸.

8. El negocio de la ballena y del bacalao

Donostia, villa eminentemente mercantil, aprovechaba todos los recursos a su alcance para poder aprovisionar a los mercaderes que salían al exterior o que se presentaban ofreciendo los productos europeos. La pesca era una de las bazas que contribuyeron a cimentar la vida económica de la villa, del mismo modo que de la mayor parte de las villas costeras vascas. No

puede sorprendernos que, a su paso por la villa, Navagero recogiera en su crónica de 1524, como elemento característico, la presencia de la ballena: “En San Sebastián se pescan en algunas épocas del año balle-



Pesca en la bahía de La Concha. Detalle de la vista de San Sebastián del *Civitates Orbis Terrarum*, 1572. La pesca en aguas próximas, incluyendo La Concha y la Zurriola, tuvo considerable importancia económica aunque el auge de las pesquerías trasatlánticas hizo que perdiera relevancia.

nas como en Bayona¹³⁹. La tradición mantuvo la certeza de que este elemento resultó determinante en la prosperidad donostiarra. El estudio de la Academia de la Historia, de 1802, no duda en aseverar, en una época en la que la caza de la ballena ya había desaparecido: “Si la pesca y comercio del bacallao fueron tan ventajosos a San Sebastián, no lo fue menos lucroso el de ballenas¹⁴⁰.”

Además de la ballena local y la de la costa cantábrica, negocio de largo alcance que veremos con más detenimiento, la verdadera explosión del sector se produjo con la presencia de los donostiarras en “Terranova”. De allí, dice la fuente anteriormente citada, “volvían por octubre enriquecidos con las grasas o aceytes¹⁴¹”. Donostia cuenta con privilegios reales que apoyan tanto las pesquerías de Terranova y Labrador como la comercialización de sus productos¹⁴². No es de extrañar que las más poderosas familias donostiarras invirtiesen en Terranova, como observamos en el caso del capitán Martín de Arriola, quien en 1593 tenía una nao, *El Espíritu Santo*, valorada en 4.000 ducados, en Terranova, “a la pesca de la ballena¹⁴³”. En la época de mayor prosperidad, década de los sesenta y primera mitad de los setenta, la intervención de los donostiarras en las pesquerías de Terranova y

Labrador fue muy importante. Nos encontramos también con mujeres que, como Catalina de Goizueta, se encarga de armar, el año 1564, una nao de nada menos que 400 toneladas¹⁴⁴. La intervención de donostiarras como el capitán y armador Sebastián de la Bastida resulta significativa de la presencia de la villa en Terranova¹⁴⁵.

A los pocos años, acudir a Terranova y Labrador se convirtió en una pesadilla, debido a los enfrentamientos con franceses e ingleses. Los donostiarras buscaron otras rutas, como la que intentaron, con éxito inicial, hacia Groenlandia: “En 1612 hallándose decaída la pesca en Terranova, y teniéndose noticia de la abundancia que había de ellas en los mares de Groenlandia, arribó allí un navío de San Sebastián... Habiendo hecho gran pesca... se aprestaron doce embarcaciones pequeñas que salieron en 1613”. Pero los ingleses tampoco estaban por permitirles esta pesca, y se apoderaron por la fuerza de todos sus aparejos, provocándoles una pérdida de 200.000 ducados¹⁴⁶.

Antes, durante y después de las pocas décadas en las que las pesquerías atlánticas fueron muy productivas y generaron grandes riquezas en la comunidad pesquera vasca, los donostiarras sacaron un gran provecho de la caza de la ballena tanto local como regional, esto es, la cantábrica. Prácticamente, desde su fundación se dedicaron a cazar el gran cetáceo, cuyo producto supieron comercializar con profesionalidad, y esta actividad se mantuvo hasta muy avanzada la Edad Moderna.

La vigilancia del paso de la ballena se adjudicaba a un hombre experto, el atalayero, encargado de dar el aviso en cuanto avistaba la silueta de la presa. Estos puntos estratégicos de avistamiento han dejado sus huellas, como la que, descrita hace cuatrocientos años por Isasti, todavía hoy día se puede observar: “y para la pesquería de las ballenas que pasan a vista de la tierra tienen puesto un hombre salariado al cabo de una montaña llamada Ulía en una atalaya, de donde miran cuando pasan, y da aviso a la villa por cierta seña: y estando certificados que pasa ballena, van luego los marineros con sus chalupas y armas y la matan¹⁴⁷”. Pocos años antes, según se lee en la encues-



Arponero del siglo XVI. Dibujo de T. Hernández-Mendizábal a partir de elementos de indumentaria localizados en Red Bay (Labrador), 2007. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

las evoluciones del ballenero Matías de Iturbide, vecino de Deba, que pertenece a una saga familiar de balleneros que participa en diversas aventuras, algunas de ellas de no muy claro proceder. Se dedicaba a organizar expediciones financiadas con fondos ajenos. Como habituales proveedores de estos fondos aparecen los donostiarras Martín García de Arregui y su esposa Mariana de Miranda. El año 1620 entregan a Matías de Iturbide 3.420 reales para una expedición a Comillas, contribuyendo con una chalupa y 64 barricas de sidra. Como contrapartida, el matrimonio recibirá a la

vuelta determinada cantidad de grasa y barbas de ballena. La grasa era utilizada, fundamentalmente, como luminaria, y las barbas, que al principio se desechaban, adquirieron para finales del siglo XVI un gran valor comercial. Su naturaleza dura y a la vez flexible las convirtió en un material apetecible para todo tipo de resortes, corsés, sombrillas y piezas aplicables a diversas maquinarias. Sin duda, no fue la única ocasión en que intervinieron en tales negocios, como se

deduce del resultado de una reclamación de Iturbide, cuyas cuentas, mal llevadas, favorecían incorrectamente al saldo de los donostiarras. Estos no tienen problemas para llegar a un acuerdo, pues deciden simplemente que se ajustarán los errores de contabilidad en las cuentas de la próxima campaña¹⁵¹.



Cazadores de ballenas de San Sebastián. Detalle de la estampa del siglo XVII que se reproduce en la página siguiente.

Tinaja localizada en las excavaciones efectuadas en La Brecha que probablemente data del siglo XVI. Estos grandes recipientes se utilizaban como contenedores de productos diversos, entre otros el aceite de ballena, y eran de fabricación andaluza. [Más información sobre el hallazgo arqueológico en págs. 170-173].

Imagen: Aspecto de la exposición "San Sebastián, ciudad marítima" producida por el Museo Naval de San Sebastián en 2007.



En la misma época se detecta la presencia de otro mercader donostiarra, Andrés de Abertondoa, quien junto a dos mercaderes vitorianos reclama al guetariarra Domingo de Campos que se aclaren ciertas cuentas sobre el dinero que entre los tres mercaderes le habían prestado para la campaña de 1618 en el Cantábrico¹⁵². Es obvio que, interesados en tomar parte activa en el mercado de la grasa y de las barbas de ballena, los donostiarras intervinieron en la financiación de las pesquerías, lo que les proporcionaría el material deseado y, a la inversa, a los propios balleneros la posibilidad de afrontar unas expediciones para las que se requería mucho dinero.

En los puertos cántabros, asturianos y gallegos, las faenas de la caza de la ballena se remataban con la preparación para el consumo o la venta de los productos del cetáceo. La grasa, o la ballena comestible salada, venía al puerto donostiarra ya preparada para la comercialización. El proceso doméstico se complicaba al tratarse de ballenas atrapadas cerca de casa. Entonces intervenían los donostiarras encargados de trocear la pieza, de limpiar las barbas y de hacer la "lumera" (aceite para el alumbrado). Isasti, que conoció este proceso, indica que, una vez cazada la ballena, "ayudándose los unos a los otros la traen al muelle y la hacen tajadas para la grasa"¹⁵³, y Echegaray alude a una ordenanza de Donostia de 1415 por la que se prohíbe que se hiciese lumera dentro de los



muros de la villa¹⁵⁴, probablemente por temor a los incendios o, quizá también, debido al olor pestilente que se producía en la operación.

Es en este proceso cuando adquiere su auténtico protagonismo el espacio extramuros de los arenales. La playa y, en general, las zonas del istmo, se convierten en el escenario donde se procede a la preparación de la grasa de ballena, que se conseguía cociendo las tiras extraídas en grandes calderas de cobre, y a la curación y conservación del bacalao llegado de las grandes pesquerías sin acabar de curarse. Parte del bacalao se conservaba en las cabañas del arenal, a la espera de que los arrieros lo cargasen en sus mulas, y parte se introducía dentro de la villa.

Las autoridades municipales intentaron prohibir, en los años treinta del siglo XVII, almacenar o “enca-

marar” el bacalao en las casas y cabañas intramuros, con la excusa de que lo consideraban peligroso tanto para la salud como para la seguridad de la villa, incluso dentro de los muros viejos. Los afectados se defendían con argumentos sólidos: la seguridad no estaba en entredicho, tampoco la salud, y, sobre todo, se alegaban los perjuicios que podía sufrir un trato comercial tan importante como el del pescado: “Nuestras partes y sus antecesores dueños que han sido de las cabañas y atarazanas que están dentro de los muros viejos de la dicha villa han estado y están en quieta y pacífica posesión uso y costumbre de tiempo inmemorial a esta parte de entrar y encabañar en ellas todo el pescado seco que han querido y por bien han tenido, como ha sido bacallao, truchuelas y otros pescados... porque entrar y encabañar el dicho pescado en

Vista de San Sebastián que figura en el mapa de Romain de Hooghe *Carte nouvelle de la mer Méditerranée...*, editado en Amsterdam en 1694. Pese a las evidentes distorsiones del paisaje urbano la imagen tiene la valiosa singularidad de aludir a la identidad ballenera de la ciudad con la representación de una escena de arponeo a los pies de Urgull. [Más información sobre esta imagen en pág. 296].

las cabañas no ha resultado ni resulta daño ni perjuicio alguno de incendio mal olor ni en otra forma... porque cesaría el trato y comercio de los dichos pescados que es el mayor que hay en la dicha villa porque no tendrían ni tienen partes cómodas para conservarlo como son las dichas cabañas que siempre han servido para este efecto”.

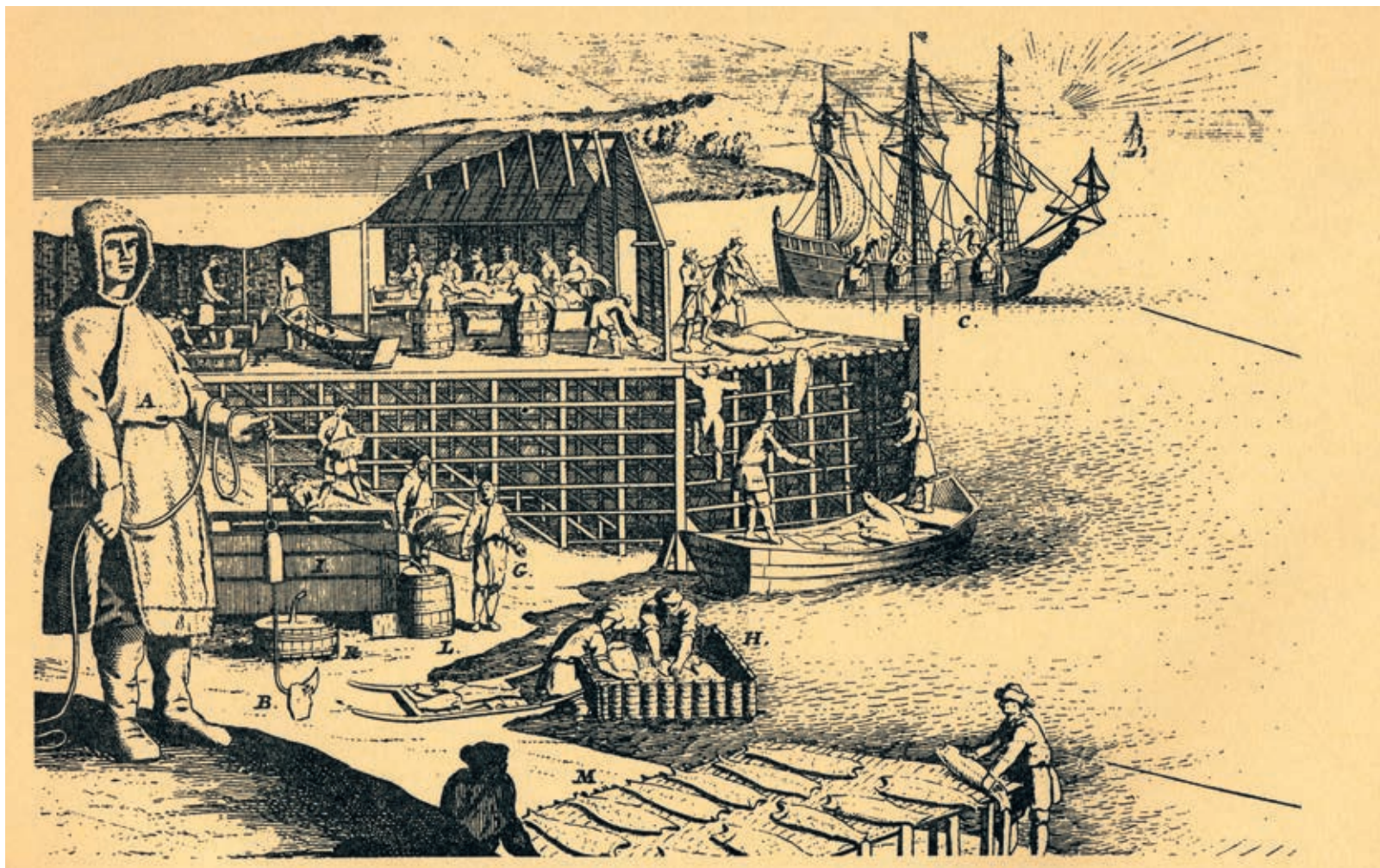
El concejo, al formular sus alegaciones, asegura que esta medida no afectará al buen trato del pescado, y que además se evitará el peligro real de incendio, que podía provocar la abundante paja que cubría el pescado encabañado: “por los grandes daños que se siguen y pueden seguir de encabañar y meter el dicho pescado dentro de los muros viejos... por el peligro de incendio... respecto de la mucha paja con que el dicho pescado se guarda, y de ello se originó

el incendio que la dicha villa padeció los años pasados en que se prendió fuego de una casa donde había pescado y se abrasó mucha parte de la dicha villa; lo otro para la salud es muy nocivo encabañar el dicho pescado dentro de los dichos muros por el mal olor que resulta que se inficiona el aire y causa grandes enfermedades... y fuera de los muros viejos hay lonjas y atarazanas... sin que por eso cese el trato y comercio, como nunca ha cesado en todo el tiempo que en las cabañas que eran fuera se ha tenido”¹⁵⁵.

Los arenales eran el escenario a propósito para las labores de preparación, adecuación y lonjaje del pescado, sobre todo del bacalao. Existe una importante presencia del bacalao y de su trato en las transacciones comerciales donostiarra¹⁵⁶. En torno a las abundantes cabañas que agilizaban las transacciones

Con el descubrimiento de los bancos de Terranova el bacalao se convertirá en recurso alimentario de primer orden. Incidirá en ello la prohibición católica de comer carne una tercera parte del año. Al sur de Terranova se desplazan flotas de pescadores bretones, normandos, portugueses, ingleses, cántabros y vascos que logran grandes capturas.

Imagen: Pesca y preparación del bacalao en Terranova. Detalle del mapa de América del Norte publicado por Herman Moll en su *Atlas Royal*, 1712.



comerciales de la villa de Donostia había gran movimiento de bacalao¹⁵⁷, cuya preparación recaía en manos de las mujeres. Las cargas de bacalao podían tomar la dirección de Navarra, de lo que se encargaban los arrieros, o se preparaban en fardos que se trasladaban en pinazas hasta Deba, de allí en gallupas a Altzola, y a partir de este punto a Gasteiz a lomos de mulas¹⁵⁸.

En cuanto a la localización y almacenaje de la grasa, era más habitual situarla en los bajos de las casas, aunque también se encuentran en depósitos situados enfrente de la muralla. De hecho, a finales de los años noventa se encontraron, con ocasión de unas excavaciones realizadas en La Brecha, varias tinajas, perfectamente conservadas y alineadas, de las originariamente utilizadas para guardar aceite de ballena.

En las lonjas y bajos de las casas de Donostia existían muchas tinajas de grandes dimensiones procedentes de Sevilla, de cuyo traslado del arenal a sus destinos hemos hecho mención anteriormente. En ocasiones, estas tinajas se localizaban en las casas de personas no directamente implicadas en el mercado de la grasa de ballena, que actuaban como depositarios de dicho material, alquilando sus bodegas al efecto.

En el memorial que trata de lo que habían rentado los bienes raíces que dejó Martín de Urnieta figuran, entre otros bienes, las casas con su bodega, y se menciona que en dicha bodega había tinajas (debían ser unas veinte) con capacidad para recibir la grasa de cien barricas. El alquiler de las mismas proporcionaba ganancias de 300 reales, cobrándose tres reales por barrica almacenada. Se menciona también otra bodega ocupada por tinajas, con capacidad para otras treinta barricas (mínimo seis tinajas) situada detrás de las carnicerías, y que rentaban catorce ducados cada año. De otra casa que también albergaba tinajas “para inchir (llenar) de grasa de ballena” se especifica que proporcionaba al año cuarenta ducados, esta vez cobrándose cuatro reales por barrica almacenada, aunque se advierte que hay años (es preci-



La mujer ocupa un lugar destacado en la economía marítima donostiarra. Con remuneraciones inferiores a las del hombre, trabajaban en la carga, descarga y lastrado de las naves y su protagonismo era absoluto en las cabañas situadas extramuros, en el arenal, donde se manipulaba el pescado, especialmente el bacalao, que llegaba en grandes cantidades.

Imagen: Detalle de un dibujo del manuscrito de François Le Masson du Parc sobre la pesca en el litoral vasco-francés y aquitano hacia 1727. Biblioteca Municipal de Burdeos.

so tener en cuenta que se trata de principios del siglo XVII, con dificultades para acudir a las pesquerías de Labrador) en los que algunas tinajas quedan vacías, y las que se llenan sólo cotizan a dos reales y medio la barrica¹⁵⁹.

Tampoco sería extraño que los mercaderes donostiarros hubieran “colonizado” almacenes de grasa en puntos estratégicos en aras a facilitar el transporte, o sencillamente porque les resultaba más económico. Esto parece desprenderse de la operación realizada por Paulo Yturizaga con quince barricas de grasa que había vendido a un mercader de Elgoibar. El más que probable destino sería Vitoria-Gasteiz, y el punto de conexión intermedio de la operación un almacén de Orio, de cuyas tinajas se trasvasa grasa a barricas (doce ducados de precio cada una) y a botas (veinticuatro ducados), que se llevan en pinazas¹⁶⁰.

La comercialización de la grasa de la ballena adquiriría unas dimensiones internacionales. Precisamente el Informe de la Academia de Historia completa los diferentes destinos de los productos de Labrador: “que no sólo se introducían en Navarra,

Castilla y Aragón para el alumbrado y fábrica de paños, sino que se enviaban también a Inglaterra y Países Bajos¹⁶¹. Echegaray refiere, quizá recogiendo de la fuente que acabo de citar, que “las grasas que volvían por octubre y se introducían en Navarra, Castilla y Aragón para alumbrado y fábricas de paños, enviándolas también a Inglaterra y Países Bajos¹⁶². Es conocido el interés de los mercaderes donostiarros en comercializar, tanto la ballena doméstica como la de fuera¹⁶³.

Un capítulo particularmente llamativo en el mercado de los productos de la ballena es la venta de sus barbas. Conocemos que su cotización se disparó a finales del siglo XVI, debido sobre todo a la demanda del mercado francés, lo que provocó tiranteces entre patronos y marineros, pues los primeros llegaron a estar más interesados en las barbas que en la grasa, actitud que perjudicaba a quienes obtenían ganancias de la cantidad de barricas de aceite¹⁶⁴. No es por tanto de extrañar que en la documentación del siglo XVII las menciones a las barbas de ballena estén muy presentes. Según se desprende de un pleito, vemos cómo Juan de Escorza discute con Juan Pérez de Beróiz, ambos donostiarros, sobre cierta cantidad de barbas de ballena. Interviene un testigo asegurando que un francés, Joanes de Alza, dueño de una pinaza, había venido a su cabaña del arenal con cierta cantidad de barbas de ballena¹⁶⁵.

9. Donostia, puerto exportador de lana navarra

En el siglo XVI, Deba fue un importante punto de salida de lana castellana hacia Europa, y Donostia lo fue de la procedente de Navarra y Aragón. Los historiadores constatan que, en el siglo XVI, Donostia fue creciendo en importancia en términos mercantiles, con una gran relación con puertos del Atlántico, principalmente en la exportación de lana y hierro, e importando paños, pieles, plomo, y otros productos¹⁶⁶. El profesor Bilbao afirma que esta villa adquirió especial relieve en la exportación de lana en las primeras décadas del siglo XVII, en tanto que Cantabria y Bilbao sufrían un importante deterioro¹⁶⁷. Anteriormente se ha comentado cómo este mismo profesor sugiere que la burguesía donostiarra perdió la oportunidad de explotar debidamente las óptimas condiciones que le brindaba el control del puerto de Pasaia, alegando que la burguesía no respondió adecuadamente.

Dentro de este panorama conviene puntualizar que la Corona no supo o no pudo atajar oportunamente el desastre que se avecinaba para la flota vasca. Comprometidos los reyes en diversos frentes, y a pesar de intentar reflotar con importantes subvenciones la fabricación de naos, lo cierto es que el panorama mercantil vasco no pudo soportar las excesivas prestaciones a que se vio forzada, además de mermar notablemente

el tejido de la población marinera embarcada en continuas guerras y expediciones. El estudio del fenómeno corsario ratifica esta interpretación: desde que, a partir de la política de los Reyes Católicos, la “Raya de Francia” pasa a ser frontera, Hondarribia y Donostia se convierten en el rompeolas de los insistentes ataques por parte del vecino Reino, lo que fuerza a estas comunidades, en connivencia con sus autoridades, a embarcarse en el corso, que en el siglo XVII se convierte en un sistema de vida, cuando ante-

En las cabañas situadas en el arenal del istmo donostiarra se efectuaban los trabajos de curación y conservación del bacalao. San Sebastián y Bilbao fueron importantes enclaves para la comercialización y distribución de bacalao hacia Castilla, Navarra, Aragón y Andalucía.

A la izquierda de la imagen, junto al puente, se observa la configuración del barrio de Santa Catalina.

Detalle del plano de P. Texeira, 1636. Biblioteca Foral de Bizkaia.



riormente el comercio era la forma de actuación de su flota y marinería¹⁶⁸.

Resulta ilustrativa la apreciación recogida en el Diccionario de la Academia de la Historia: “Opulento llaman al comercio que se hacía de lana en San Sebastián los autores del *Itinerario de España y Portugal* que viajaron por ambos reinos en 1617”¹⁶⁹. En realidad, para la época en que se producen estos viajes la crisis ya se dejaba notar. Más notable todavía resulta la impresión que el viajero A. Jouvin relata en fecha tan tardía como 1672: “Hay pocos puertos de mar buenos: los de Bilbao y San Sebastián, donde cargan lanas finas que provienen de los alrededores de Segovia”, y más significativa todavía la opinión sobre el movimiento mercantil de Donostia: “San Sebastián, una ciudad muy fuerte y de gran comercio, adonde llegan mercancías de todas clases, que transportan desde allí en mulas por toda España, y cargan allí lanas finísimas, hierro y acero en cantidad”¹⁷⁰.

En el mencionado *Diccionario* se establecen los años 1645-1649 como los que anuncian la decadencia, interpretación apoyada en la circunstancia de la apertura del camino de Orduña¹⁷¹, aunque parece más verosímil que Donostia quedara especialmente afectada por la desviación del tráfico lanero navarro hacia Baiona. Pero, de hecho, hay claros indicios, como comentaremos más adelante, de que la crisis ya se había perfilado al filo del cambio de siglo, aunque se perciban épocas de bonanza apreciadas en años posteriores por los viajeros.

Gorosábel nos ofrece una visión de conjunto del fenómeno donde se recoge tanto la importancia que tuvo el tráfico lanero donostiarra como algunos ele-

mentos que contribuyeron a su decadencia: “Uno de los ramos importantes del comercio antiguo de esta ciudad era el de las lanas, que de los reinos de Navarra y Aragón venían a embarcarse a este puerto para el extranjero”, pero indica, confirmando lo ya señalado, que la decadencia del comercio donostiarra la produjo un aumento de impuestos sobre las lanas que desvió el tráfico hacia Baiona, a la vez que la apertura de la peña de Orduña contribuyó a redirigir las lanas castellanas hacia Bilbao¹⁷².

Un arancel del año 1583 de las mercaderías que se controlan en Tolosa muestra la afluencia de lana navarra hacia la costa y, principalmente, a Donostia. Cada tipo de lana y destino tiene su propia tarifa, pero les une un componente común: se trata de lana navarra destinada a la industria pañera europea¹⁷³.

Como se ha comentado anteriormente, para principios del siglo XVII ya se aprecian problemas en el tráfico lanero donostiarra. Según se aprecia por los términos de un pleito de 1602, Donibane Lohizune (San Juan de Luz) se había hecho acreedora no sólo de las sacas que acostumbraban parar en Donostia, sino que hasta las destinadas a Deba las había captado la población de Iparralde. Veamos lo que dice un testigo respecto al tráfico de lanas: “que cargaron (dos navíos) en el puerto de San Juan de Luz... para Ruan,... y que desde Deba se envían sacas a San Juan de Luz,... y entregan a vecinos de Bayona,... y que desde Laredo y Santander envían a San Juan de Luz... y que lanas de Castilla y Navarra... (se cita el nombre de un conocido intermediador de lanas, Lope de Echebelz) lo hacen a través de Bayona, y lo mismo las compran, tras beneficiarlas, vecinos de San Juan de Luz, y los



En el siglo XVII algunas mujeres donostiaras actuaron como armadoras de naves para el comercio, las pesquerías trasatlánticas y el corso. Estampa de la Biblioteca Nacional de París (hacia 1600).

Cuadro 1. Exportación de lana por los puertos del Cantábrico (1561-1720) (medias anuales, en arrobas)

	Cantabria	Bilbao	Deba	Donostia
1561-1568	92.000	26.500	6.600	12.400
1571-1579	30.600	22.000	30.100	19.500
1589-1594	3.000	13.800	3.800	8.500
1612-1620	10.800	12.300	9.350	44.300
1621-1626	11.400	12.350	9.500	42.200
1654-1655	34.000	92.700	0	32.000

Fuente: BILBAO, Luis M^º: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 261.

dichos cargadores de los dichos navíos son, como dicho es, vecinos y naturales del dicho reyno de Francia, y también los dichos navíos son de naturales de dicho reyno...”.

El panorama se pinta muy oscuro, de modo que hasta los cargadores portugueses se habían inclinado a utilizar los puertos de Iparralde: “y que muchas veces y de ordinario en el dicho reyno de Francia los mercaderes portugueses y de otras partes de estos reynos... suelen cargar sus mercaderías y afleitar navíos en nombre de naturales y vecinos del dicho reyno de Francia por temor de los enemigos y corsarios ingleses que andan por la mar... y los tales de Francia les suelen prestar sus nombres”¹⁷⁴. Fueran o no de peso dichas excusas, lo cierto es que los exportadores de lana se inclinaban cada vez más hacia los puertos franceses, abandonando los cargaderos tradicionales de Donostia, Hondarribia y Deba.

Para mediados del siglo XVII esta tendencia se fue afianzando, sobre todo en razón de que en los años 1654-60 se añadieron nuevos gravámenes a la exportación de lanas, lo que favoreció el tráfico de Baiona, exento de aranceles¹⁷⁵. El siglo XVIII resultó catastrófico para las pretensiones donostiaras. La situación anteriormente señalada se agravó con el ataque de los Borbones a los Fueros, y por haber incluido los navarros nuevos impuestos al cacao que se introducía vía Donostia, lo que acababa por enredar

el ya enmarañado panorama de relaciones comerciales, de lo que el tráfico lanero quedó particularmente afectado¹⁷⁶.

Muchos de los grandes mercaderes donostiaras estuvieron implicados en este negocio, que dejó buenos dividendos en la población. Uno de los personajes más conocidos en este sector fue Miguel de Beróiz, que actuó en el siglo XVI, aunque también nos encontramos con otro nombre de la fami-

lia en el siglo XVII, Juan Pérez de Beróiz. La familia de los Beróiz procedía de la localidad soriana de Yanguas, se trasladó a Navarra y finalmente recaló en Donostia¹⁷⁷. Algunos miembros de la familia estuvieron directamente implicados en el corso, en el que Antonio de Beróiz armó varias fragatas y del cual conocemos que habitó en la calle Narrica¹⁷⁸.

Miguel de Beróiz, probablemente el más importante de los transportistas de lana de la villa, y que generó mucha documentación judicial, ejerció como alcalde de Donostia los años 1574, 1580 y 1591, además de ocupar otros cargos municipales, como jurado y regidor, en otras legislaturas¹⁷⁹. Este mercader nos permite conocer, a través de algunos de los pleitos en los que estuvo implicado, diversos aspectos de la dinámica exportadora de lana navarra, y los problemas que surgían a medida que la situación internacional se iba complicando, cuando la navegación en el Atlántico se volvía problemática para el transporte de la lana, primero debido a las provincias rebeldes, más tarde por la enemistad de los ingleses. Las noticias sobre nuestro protagonista se insertan en un período que anuncia una inminente decadencia, y a través de sus avatares podremos observar, además de los problemas derivados de la complicada situación internacional, los generados por una política real sin perspectivas claras cara al comercio, dado que Felipe II estaba mucho más interesado en obtener barcos a bajo costo que en asegurar una exportación lanera que en otro tiempo había sido fundamental en la fiscalidad de los Reyes Católicos y de Carlos V.

En este entramado de intereses encontrados se intercala una vieja pretensión de la Monarquía, que pretendía hacer construir barcos cada vez más grandes, hábiles para la guerra. Debido a esta política, las disposiciones reales favorecían a los barcos grandes, ordenando que tuviesen preferencia sobre los pequeños en la carga de sacas de lana. En esta tesitura se inscribe el pleito que, el año 1579, afecta, entre otros, al cargador donostiarra Beróiz, y al cargador de Deba Juan Pérez de Arriola¹⁸⁰. Estos aprestaban sus barcos para Ruán, Calais y Flandes, y habían utilizado naos de pequeño tamaño, ante lo que Juanes de Villaviciosa, apoyado en las órdenes reales, pretendía hacer cargar dichas sacas en su nao. Ésta tenía 170 toneladas, mientras que las ya cargadas sólo alcanzaban las 80 toneladas.

El transporte de mercancías entre la costa guipuzcoana, Navarra y el interior de Castilla se hacía sobre todo a lomos de mula.



Esta exigencia implicaba la necesidad de desestibar las lanas ya cargadas y volver a estibarlas en el barco de Villaviciosa, lo que conllevaba retrasos y defectos en las sacas y lana. Los razonamientos de Beróiz alegaban que la nao de Villaviciosa no estaba todavía acabada, que la espera suponía dos meses de demora, lo que en la práctica anulaba el viaje, pues se acercaba el invierno y se corría peligro de tormentas. Pero había una segunda razón: se notificaba que el puerto de Calais era accesible para navíos como el de Villaviciosa sólo aprovechando las aguas vivas, lo que obligaba a esperar en la rada, exponiéndose a los temporales. De hecho, según se asegura, en un solo año se perdieron en dicha rada 70 navíos. Naturalmente, los cargadores no estaban por la labor de arriesgar su mercancía innecesariamente, sobre todo teniendo en cuenta que un viaje con sacas de lana podía suponer la importante cifra de 30.000 ducados.

Tampoco era desdeñable el peligro que suponía la cada vez mayor presencia de corsarios, y si se añadía la eventualidad de tener que viajar en invierno, el peligro se multiplicaba innecesariamente. La seguridad se cuidaba cada vez más, se prohibía vender barcos a extranjeros, y se obligaba a llevar navíos armados, porque, se avisa, con las posibles capturas “se aumenta el poder de los dichos corsarios y enemigos”. La sociedad donostiarra, tan vinculada al transporte de lanas, sufría en sus carnes la inseguridad que generaba esta compleja dinámica en la que estaba implicada cualquier comunidad que en Europa se percibiera como aliada de la Corona castellana.

Problemas de diferente índole se planteaban en la fase previa a embarcar dichas lanas, esto es, en la ruta entre los lugares de origen de la lana y Donostia como punto de partida para Europa. Miguel de Beróiz, debido a sus contactos familiares y comerciales con Navarra, se encontraba en inmejorables condiciones para actuar de intermediario entre los productores de lana y los dueños de los barcos dispuestos al viaje hacia el Norte. En el año 1583 Beróiz se halla, de nuevo, dentro de la polémica que afecta a la exportación de lana¹⁸¹. El pleito en cuestión plantea directamente algunos problemas derivados de “la lana que viene de Navarra a San Sebastián”. Sobre dicha mercancía pesa, entre otros pagos fiscales, el diezmo de la mar, que carga sobre el producto un 7%.

Naturalmente, el exceso de impuestos mueve a los mercaderes y arrieros a burlar la ley, actitud harto conocida por las autoridades, aunque en la ocasión se hace mención directa de aquellas mercaderías que se introducen por los puertos, de las que saben “por experiencia que muchas personas, así mercaderes o tratantes o arrieros, como otros que no lo son, al tiempo que desembarcan las mercaderías que vienen por sobre la mar, las toman encubiertamente e las sacan y llevan por troches y exquisitos caminos, defraudan los derechos de Su Majestad... e las traen a vender a Medina del Campo... sin registro”. Más directamente relacionada con la empresa lanera, se dice explícitamente que “Aquellas mercaderías que vinieren de Navarra y Aragón... y pasaran por la aduana de Tolosa, registren y manifiesten... y depositen el diezmo viejo”.

En la ocasión, quizá para contrarrestar la carga de los mencionados impuestos, las autoridades reales admiten que la zona costera de Euskal Herria necesita ciertos privilegios, como los precisados en razón de la necesidad de importar alimentos. Los permisos para conseguirlos no desaparecen ni en tiempo de guerra, “porque toda la tierra y comarca del distrito de los puertos y aduanas donde se cobran los diezmos de la mar es muy montuosa y estéril, y necesitada de frutos, mayormente de pan, porque no se recogen en ella ni hay si no se trae de fuera”. De hecho, se menciona que se permite traer, cada año, de Tierra de Campos, 12.000 fanegas de trigo, pagando de realengo a real por fanega.

A finales del 1588, dentro por tanto de la época más conflictiva a nivel internacional, otro pleito en que también participa Beróiz nos ofrece nuevas claves, una de las cuales cabe interpretarse como “la vida sigue”: si para nosotros esa fecha es la del desastre de la Armada, lo cierto es que, a pesar de lo ocurrido con muchas de las naos embargadas para luchar contra Inglaterra y posteriormente perdidas, las circunstancias del negocio nos muestran que la gente, en este caso los mercaderes, volvían instintivamente a la rutina, a sus habituales negocios, con sus trucos y sus miserias. En principio, nada hace sospechar que el trágico suceso marítimo que acababa de ocurrir cambiara sus criterios y valores, sus formas de actuar y trampear, incluso sus recursos, a veces rastrosos, para tratar de hundir a la competencia¹⁸². Tampoco parece superfluo insinuar una incipiente, más tarde declarada, animo-



San Sebastián compite con Bilbao y otros puertos del Cantábrico por el mercado de la lana.

Imagen: Johann Gollin, comerciante de Nuremberg que vivió en Bilbao entre 1661 y 1672. Grabado de J. Sandrat, Museo de Bellas Artes de Bilbao.

sidad entre Donostia y Bilbao, ambas sedes de factores o representantes de mercaderes de lana.

Por una parte está el poderoso mercader burgalés Maluenda, cuyo factor en Donostia era Miguel de Beróiz, y por otra Hilario Belafonte, de Medina del Campo, cuyo factor era el bilbaino Agustín del Barco. En vísperas de la Navidad de 1588, el día 21 de diciembre, se inicia una averiguación, a petición de Del Barco, sobre ciertas sacas de lana destinadas a Flandes y Ruán, y que deberían figurar en el libro de contabilidad de Beróiz (se indica que dichas lanas estaban inscritas en el folio 82 del registro). Por una parte, aparecía como dueño de las mismas Maluenda, y el día de año nuevo, uno de enero de 1589, estaban trabajando en el transporte y carga de dichas sacas, y se entregaron ciertos billetes acreditativos a los mulateros que las habían acarreado.

Las sacas, que pertenecían al burgalés Maluenda, procedían de Navarra, por medio de un intermediario apellidado Agreda, y se aseguraba que se había pagado un ducado por saca por derechos reales. Una investigación sobre la procedencia de las sacas podía acarrear grandes pérdidas, por el retraso que suponía, pero esto no impidió que les fueran retiradas, fruto del embargo solicitado, las velas a los tres barcos destinados a Flandes, cuyos dueños eran los donostiarras Joanes de Amézqueta, Pedro de Aguirre y Joanot Gayangos. Las pérdidas no sólo provenían de haber anulado por el momento el viaje, sino de que, realizándose éste más tarde, se afrontaba el peligro de los corsarios (se habla, textualmente, de “piratas”), que hacían acto de presencia en primavera, además de perder la oportunidad de, a la vuelta, poder preparar el viaje a Terranova. Era cuestión de sacar el máximo rendimiento a los barcos, y una eventualidad como la provocada por el embargo trastocaba los intereses de muchas personas y familias.

Una evaluación de las sacas cuyo envío de momento se frustra, nos permite calcular las pérdidas que se podían producir debido a retrasos, embargos, accidentes, etc. Uno de los navíos llevaba 283 sacas, de las que dice Beróiz que los fletes y averías se pagarían a los cuatro días de haber sido descargadas en Flandes, con seis ducados de multa por día de retraso; el segundo navío llevaba 300 sacas, 256 de marca

menor, 44 de marca mayor; el tercer navío llevaba 250 sacas, 210 menores y 40 mayores, haciendo un total de 813 sacas. Cada saca, según el precio de Donostia, se valoraba en veinte ducados, lo que significaba que el precio completo superaba los 16.000 ducados. Se evalúan las pérdidas generadas por el embargo, por las sacas que se revuelven y estropean, y sobre todo por el retraso del viaje, en unos 8.000 ducados. Por culpa de la impugnación de Del Barco deberían asimismo anular el viaje previsto a Terranova.

El problema original proviene de la acusación de contrabando de las lanas procedentes de Navarra, pues se dice que no pagaron derechos reales, y Belafonte cifra la multa que debería abonar Maluenda en 6.765 escudos, más de 25.000 reales. Con el embargo se llega, sin resolución efectiva, al mes de abril de 1589, y los damnificados dicen que para entonces habrían vuelto de Flandes y marchado a Terranova.

En el documento se nos indica que Miguel de Beróiz no sólo era agente comercial de Maluenda, sino de una larga lista de mercaderes como Salazar, Nabas, Bega, Santesteban, Lizarazu, Yzu, Calatayud, Yleo... En la ocasión se ordena escudriñar la procedencia de las sacas, cuyo número de salida y destino no coinciden, lo que hace sospechar que mediaba alguna irregularidad. Alguna sospecha de trampa debieron albergar los demandantes, extremo que finalmente se confirma al descubrirse que de una partida de 181 sacas sólo aparecen declaradas 159. ¿Había algún procedimiento fraudulento en este desajuste?

De nuevo nos topamos con procedimientos utilizados por los mercaderes para intentar evadir parte de las cargas fiscales. Si se conseguía evitar declarar cierta cantidad de sacas, el ahorro era manifiesto. En realidad, la explicación de la merma de 22 sacas de lana era sencilla: las 181 sacas, que originariamente tenían siete arrobas y media de peso, pasaron a tener ocho arrobas y media, con lo que se reducía el número hasta las 159 sacas. Beróiz manifiesta disponer de cartas acreditativas de haber pagado todas las sacas, y echa la culpa del desajuste contable a sus criados. Los 22 ducados ahorrados se mostraron más conflictivos que rentables. Belafonte tenía sus diferencias con los Maluenda, y aprovechó la trampa para lanzarse contra sus intereses. Obviamente, Beróiz, y asimismo



Anforeta de la Edad Moderna localizada en la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).

el sistema de envíos de lana que operaba desde Donostia, quedó implicado en el asunto.

Una versión complementaria del asunto en cuestión la apreciamos en el trámite previo al conflicto, a su paso por las instancias del Corregimiento¹⁸³. Algunos detalles referentes a la participación de Beróiz en la trama aparecen más diáfanos en este pleito, que resume el panorama de relaciones y actuaciones de los diferentes protagonistas. El factor donostiarra figura como agente de negocios de Francisco y Pedro de Maluenda, vecinos de Burgos, así como de otros suministradores de lana de Tudela, Tafalla y Nájera, completando el abanico de contactos laneros. Se nos dan los nombres de las naos que tenían las sacas de lana ya estibadas, y aparece la intervención del corregidor Mandojana, quien actuó a pedimento de Agustín del Barco, vecino de Bilbao. Éste había conseguido que el merino mayor viniera a Donostia a escudriñar y averiguar si entre las dichas sacas de lana cargadas figuraban algunas que pertenecieran a Francisco de Agreda, de Tudela, y Lope de Echeveez, de Iruña (Pamplona), y caso de hallarlas, las mandara embargar y secuestrar.

El tres de enero de 1589 se encontraron en el muelle de Donostia el merino mayor Juan Ortiz de Zarate, Agustín del Barco, y Miguel de Beróiz, y se ordenó ejecutar las 181 sacas que sufrieron sospechosos cambios, tendentes a evadir impuestos. Los barcos estaban preparados para navegar, así como las vituallas y la gente de mar, y se mencionan las pérdidas que tales embargos supondrían para la economía de encomenderos, marineros, capitanes de barco, etc. Sólo con la oportunidad perdida de viajar a Terranova, como se ha señalado anteriormente, se malgastaban más de tres mil ducados.

Cinco lustros después de estos acontecimientos, una nueva generación de los Beróiz se hace presente en el negocio de la exportación de lana. El planteamiento apenas ha cambiado en asuntos de transporte y preferencias de navíos, y observamos cómo el donostiarra Juan de Escarza se querrela contra su conciudadano Juan Pérez de Beróiz en razón de que éste ha cargado las sacas en navíos extranjeros, teniendo preferencia los naturales¹⁸⁴. La titularidad de los transportistas sí ha variado desde los tiempos de Miguel de Beróiz. Las exportaciones se encargaban a barcos de

Ipparalde, al parecer ya desgraciadamente superado el conflicto entre navíos mayores y menores y, lo que es peor, con la impresión de que intervienen en el proceso excesivos factores ajenos a Donostia, o por lo menos no de procedencia donostiarra, como Luis de Pereyra, familia afincada en la villa pero de ascendencia portuguesa.

Los navíos, *María* y *La Juana*, son ambos de Donibane Lohizune, con carga de lana, barbas de ballena y regaliz. Se trata de sólo 70 sacas de lana, y el escenario de las cargazones se ha trasladado a la mencionada villa de Lapurdi. Se presentaron Juan Pérez de Beróiz, vecino de Donostia, y Luis de Pereyra, mercader portugués, residente asimismo en la villa, en razón de la cargazón de navíos extranjeros. Sin embargo, y aunque los cargadores son franceses, los pregones públicos para avisar de dichas mercancías, destinadas a Ruán, se realizan en Donostia, concretamente en la Calle Mayor y Santa María.

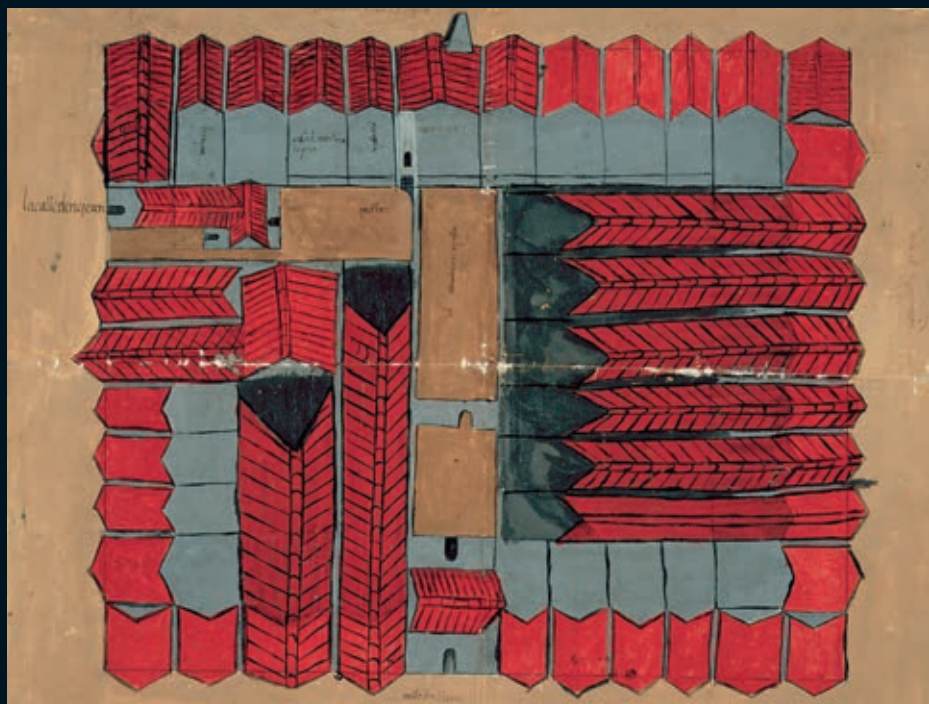
En las quejas contra los encomenderos, nómina en la que entra Juan Pérez de Beróiz, se expone que en aquel tiempo había muchas naos en el muelle, y se les acusa de que prefirieran dar las cargas a los



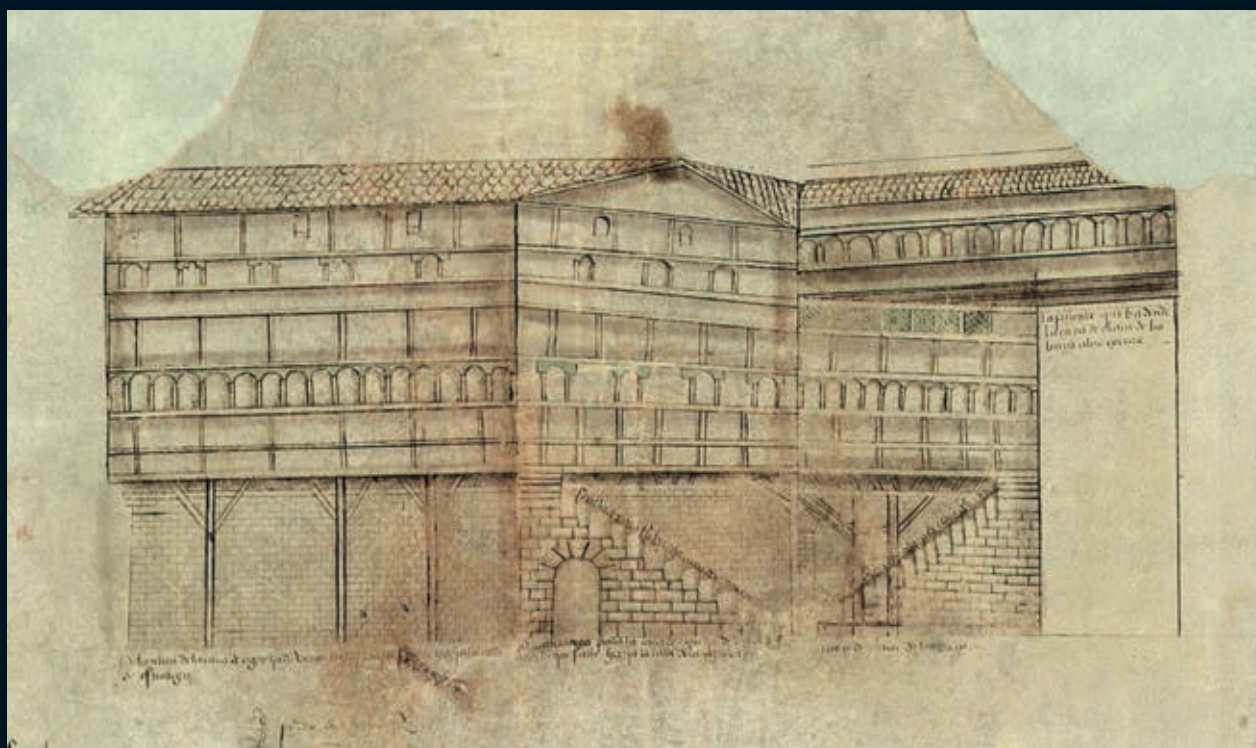
El descubrimiento de América hizo que las rutas del transporte y comercio del Mediterráneo fueran menos transitadas por los marinos del Cantábrico.

Imagen: Detalle del óleo del veneciano Vittore Carpaccio *Encuentro de los prometidos y partida de los peregrinos*, 1495. Galería de la Academia, Venecia.

Croquis de unas casas y corrales de San Sebastián, 1504. Forman parte de un pleito entre María Pérez y María Ortiz de Aguina-ga contra Juanot de Fantes. El texto del croquis identifica las calles "Santamaria", "denbel-tran", "dentreten", "pescade-ria o del puyuelo" y sitúa en el centro los "corrales de agyna-ga". Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 0809. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).



Vista de una casa de San Sebastián. Dibujo de Pedro de Echaburu, hacia 1530. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 0395. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).





Alzados de varias casas propiedad de Clara de Añorga y Miguel de Arostegui, situadas en la calle de la Moleta. Acuarela de Juan Antonio de Oleaga, para un pleito de 1628 por denuncia de nueva obra. Algunas de las casas se representan como recortables posibilitando la reconstrucción de las mismas así como el entorno urbano que configuran. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 0430. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).

Alzados de la calle de Santa Corda dibujados por Pedro de Portu en 1688. Forman parte de un pleito entre el convento de San Telmo y el concejo de San Sebastián sobre denuncia de nueva obra en dicha calle. En el primer alzado la leyenda identifica: 1) casa de Sebastián Manuel de Arriola, 2) casa de Miguel de Vergara, 3) plazuela situada ante la portería vieja de San Telmo, 4) casa de Arao, 5) casa de Miguel de Aristequieta, 6) casa de Junguito, 7) casa del litigio, 8) casa de Lucas de Isasti, 9) casa de Ignacio de Leizaur, 10) casa de Lizarraga, 11) casa de Miguel de Vergara, 12) casa de Guarnizo, 13) casa de Ayalde, 14) casa de Martín de Miramón, 15) plazuela ante la portería nueva o la que es de uso de entrada al claustro, 16) casa de Agustín de Razquin. Segundo alzado: 1) puerta principal de la iglesia, 2) portería nueva que tiene entrada al claustro, 3) ventana para la capilla del Santo Cristo de Burgos en cuerpo de iglesia, 4) ventana para tránsito del Coro, 5) ventana a la portería nueva, 6) ventana y ventanilla a una celda, 7) ventana al dormitorio Prioral, 8) ventana del primer dormitorio bajo, 9) ventana al Capítulo, 10) ventana a la Celda Prioral, 11) tronera para la escalera del Noviciado, 12) ventanillas para el Noviciado, 13) troneras para las necesarias, 14) ventanas a la Caballeriza, 15) troneras al Noviciado, 16) tronera a la Portería Vieja, 17) Portería Vieja.

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 0185. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).



extranjeros, mientras que los naturales estaban arruinados. Alertan sobre las preferencias mostradas a favor de franceses y portugueses. La otra cara de la moneda la muestra un testigo que informa de que, tres años antes, al tiempo que había varios navíos franceses en el puerto, sólo había uno de los lugareños, “muy viejo y cansado”, rehusado por el peligro que comportaba cargar en el mismo.

En cuanto aparecía algún navío grande de la localidad, la estrategia y las razones cambiaban. Quienes se resistían a dar sacas de lana a barcos grandes argumentaban que había poca cantidad de lanas, y sobre todo en relación a los viajes a Ruán, destino habitual de las lanas, “acomodándolos en poca carga en navíos pequeños”. Pero lo más descorazonador de los informes sobre el tema se resume en una frase que expresa un hondo desencanto: “lo de las lanas anda perdido porque la granjería va hacia Andalucía y Terranova y no andar porteando lanas”.

El memorial y cuenta de las cargas de lana de fecha 19 de abril de 1615 nos descubre que, dentro de la cortedad del negocio, perduraban los mismos vicios y problemas que antaño: en esta ocasión las lanas estibadas en dos navíos también sufren el proceso, con el consiguiente deterioro de las sacas, de la descarga y posterior carga en el navío grande, lo que suponía gastos suplementarios derivados, en este caso, de los tres hombres destinados a la guarda de la cargazón, más los ocho que trabajaron en dos días en la descarga de los dos navíos, la comida que se dio a los ocho hombres y al alguacil y al escribano, los consiguientes acarrees de las sacas, además de los trabajos en arrimar la hacienda de las naos a las cabañas, etc. Como en el cargamento se habían incluido piezas de marragas (telas bastas), se emplearon cuatro hombres hábiles, de oficio fabricantes de capas, “que trabajaron en desplegar todas las piezas de las dichas marragas, medirlas con varas y tornarlas a plegar”. Otros cuatro hombres, esta vez marineros, se encargaron durante dos días en efectuar todo el movimiento de cables, jarcia, velas, etc., gastos a los que se añadieron los derivados del alquiler de las cabañas necesarias para tener a buen recaudo

los materiales, en particular, tal como se indica, para resguardar las lanas que se descargaron por orden del Corregidor.

A través de las vicisitudes de la saga de los Beróiz se puede observar, por una parte, la importancia que tuvo Donostia en la exportación de lanas y, por otra, la notable decadencia en que, debido a diversos factores, quedó sumido el otrora próspero negocio de las lanas, que aportó fama y bienestar a la villa.

10. Guerra y corso en Donostia

Resulta inconcebible una historia de Donostia sin su correspondiente ingrediente bélico y, dentro de este capítulo, sin la presencia del corso. El nacimiento institucional de la villa viene marcado por el sello del castillo, por su marchamo defensivo, que se fue acentuando a medida que las relaciones europeas se fueron dilucidando entre grandes monarquías, vinculadas a la inauguración de la Edad Moderna. El Atlántico se convirtió en el nuevo marco donde disputaban las economías de vanguardia, y el descubrimiento de América acabó de romper el precario equilibrio de reparto de poder en el viejo continente.

Donostia, y en conjunto Euskal Herria, proporcionaron en múltiples ocasiones barcos, capitanes y marineros que colaboraron en primer lugar en la Reconquista, y posteriormente en la defensa y consolidación de los reinos que se fueron formando y uniendo en la Península Ibérica. Su posición fronteriza, que le valió la consideración de “llave de España”, fue determinante a partir del siglo XV, a raíz de la transición que se fraguó en Europa e hizo trasladar los centros de poder al Atlántico.

La competencia, a la vez que la complementariedad, proveniente de la nueva dinámica generada en Europa, provocaba tensiones que, por una parte, favorecían el corso, y por otra acogían de buen grado a los presuntos competidores, en razón a que muchos de ellos eran mercaderes, y por tanto potenciales clientes de una villa netamente comercial como Donostia. En este difícil equilibrio de intereses contrapuestos se observan, por ejemplo, episodios como el de una trifulca protagonizada por ciertos “piratas” vascos, quienes habían atacado una nao que iba de Inglaterra a Irlanda, lo que llevó



Caña de bombardera localizada en la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).

a los acosados a acusar a guipuzcoanos de haberles robado la carabela en tiempo de paz, el año 1497. El enfrentamiento debió ser duro, y las consecuencias serias. Tras el combate, los vascos dejaron a los ingleses “desnudos, heridos e injuriados, con una pérdida, entre barco y mercaderías, de ochocientos marcos esterlines”. El acusado, un tal Mixela, iba, según se aseguraba, en armada, habiendo paz entre los reinos¹⁸⁵.

Esta actuación, con más carácter de piratería que de corso, provoca el envío de un representante de los intereses ingleses, quien se dirige, significativamente, a Donostia, para encargarse de dilucidar culpabilidades y procurar conseguir indemnizaciones. El lado insólito del asunto se presenta por cuestiones de hospedaje de dicho emisario, quien se declaró insolvente, alegando que para responder a las deudas esperaba recibir ayuda de quienes le habían encomendado la tarea. El hospedero perjudicado, Iñigo Ortiz de Salazar, se querelló contra Guillen Braun, nombre de quien declaró haber venido a Donostia “en persecución de cierto robo que a él y

a otros sus consortes les habían hecho súbditos del rey”, sobre todo ciertos lienzos y cueros, los cuales fueron “robados sobre mar”.

El mundo del corso presentaba facetas atípicas, pero muy vinculadas a los intereses de los ciudadanos donostiarras de a pie. En el caso comentado, Ortiz no sólo actuó en calidad de mesonero, sino que prestó dinero al mercader representante, con la esperanza de sacar beneficio de su cliente, quien durante su estancia en la posada había engatusado al hostelero con promesas de pingües negocios. Cuando el donostiarras vio peligrar su economía, trató de pleitear contra Braun, pero no lo hizo debido a presiones y curiosas razones presentadas por los vecinos donostiarras: sabiendo que Ortiz era “hombre que suele mirar por sus huéspedes e por su honra”, le rogaron que no contribuyera, con su actitud exigente, a ahuyentar a los posibles hombres de negocio extranjeros. Donostia se muestra, una vez más, decididamente mercantil, aunque no reniega del recurso a la confrontación, principalmente al corso.

Batalla naval “de las Terceras” o de las Azores, 1582. Detalle del mural de la Sala de las Batallas del Monasterio de El Escorial. Integrados en la escuadra guipuzcoana tomaron parte en este combate donostiarras como Miguel de Oquendo o Alonso de Idiáquez. El trato favorable que otorgó la Corona a guipuzcoanos y vizcainos en materia de impuestos y en la fabricación de naves y productos siderúrgicos tuvo su contrapartida en la participación –voluntaria o forzada– de su marinería en las frecuentes guerras de los siglos XVI y XVII. Una participación que llevó consigo victorias, derrotas y siempre un alto costo en vidas humanas.



Una vez entrados en el siglo XVI, concretamente en el año 1528, nos hallamos con un caso semejante que creó problemas entre Domingo de Olo y el mercader bretón Lambert, en razón de los gastos que ocasionó el francés durante su estancia en casa del mercader donostiarra¹⁸⁶. Al francés, con ocasión de la guerra con el Rey de Francia, le requisaron las mercaderías y le mantuvieron preso en casa de Olo a lo largo de un año. De nuevo, se nos presenta un confuso panorama de mezcla de guerra y paz, de comercio y de corso, que hace difícil una aproximación fiable a la situación real que se vivía en aquellos momentos.

Durante el siglo XVI las actividades corsarias donostiarras respondieron más a una toma de posiciones, a una defensa de intereses comerciales y pesqueros. Es lo que cabe deducir, por ejemplo, del caso protagonizado, el año 1553, por los vecinos de Donostia Pero de Hurquizu y Juanes Estil de Hernando, quienes capturaron la nao *La Magdalena* bajo la acusación de que “en tiempo de guerra los franceses hacen afleitamientos fingidos”¹⁸⁷. Los acusados de la maniobra fingida eran los franceses Juanes de Echamendi y Marco Juanín, cuyos navíos cambiaron súbitamente de rumbo y se dirigieron hacia Francia, esquivando la visita a Donostia. No los solían molestar en tanto siguieran mostrando la intención de aportar en dicha villa, a donde se habían comprometido, por ejemplo, a traer trigo, pero en cuanto maniobraban hacia algún puerto de Iparralde los perseguían, iniciando una frenética carrera, los perseguidos por conseguir la seguridad del puerto, los perseguidores por alcanzarlos antes de que los fugados pudieran sentirse arropados por sus compatriotas.

El centro de atención de los donostiarras se situaba al otro lado del Atlántico. Los graves acontecimientos que ocurrieron entre vascos de ambos lados del Bidasoa en la primera década de la segunda mitad del siglo XVI quedan enmarcados en los enfrentamientos que generaban los grandes intereses que ambas comunidades tenían en las pesquerías de Terranova¹⁸⁸. La interpretación de que se trataba de un episodio bélico más entre dos monarcas poderosos queda relegada a un segundo plano, pues prevalecía la lucha por las ricas pesquerías recientemente descubiertas. El corso donostiarra muestra, en el transcurso de esta

década, un claro signo de defensa de intereses económicos y estratégicos centrados en la explotación del bacalao y de la ballena, que tan buenos dividendos proporcionaba al conjunto de la villa.

Los problemas graves, los enfrentamientos que condujeron a un corso poderoso, acaecieron a mediados del siglo XVI. Fue entonces cuando se recrudecieron los enfrentamientos con Francia, que temía la posible alianza entre Felipe II y la reina de Inglaterra, lo que hubiera colocado al monarca castellano en una situación de clara ventaja sobre el francés en el panorama europeo. La flota vasca fue requerida para el traslado del Monarca a Inglaterra y quedó mermada para hacer frente a los barcos de Iparralde en el año 1554. Felipe II intentó evitar el conflicto que provocaron en Terranova los barcos franceses, al atacar éstos a los pocos contingentes que acudieron, tarde, a las pesquerías. Las órdenes de no movilización cayeron en el vacío. Una de ellas decía lo siguiente: “El Rey, por quanto conviene que por el presente y hasta que otra cosa probemos y mandamos no armen ni salgan de armada... particulares de Guipúzcoa, y cumplan y contra ello no vayan”. Las órdenes se pregonaron a lo largo de la costa, a principios del 1555, pero todo fue en vano. La guerra continuó, e Isasti se hace eco de la importante participación de los donostiarras en la guerra con Francia, y dice que en el año 1558 unos 2.000 guipuzcoanos entraron en Francia y quemaron Donibane Lohizune (San Juan de Luz), de los que 500 eran donostiarras¹⁸⁹.

Don Fernando de Zúñiga, Corregidor de la Provincia, hizo proclamar, el 16 de febrero de 1555, un serio aviso a los marineros vascos para que éstos no actuaran por su cuenta y riesgo, advirtiendo que no convenía tomar iniciativas al margen de las órdenes reales, a pesar de que tenían razones para estar molestos con los vecinos de Iparralde. El 8 de marzo del mismo año se publica otra cédula de recordatorio sobre la prohibición de salir de armada de las autoridades provinciales en Donostia, Hondarribia, Errenteria, Orio, Zarautz, Getaria, Zumaia y Mutriku.

La cuestión es que, en este caso concreto, no sólo los donostiarras, sino el conjunto de las villas marineras guipuzcoanas, se salieron con la suya, e incluso forzaron una cédula real por la que se mostraba el acuerdo sobre lo acontecido, fuera o no del gusto del Príncipe. En abril de 1555 Felipe II invalida una cédu-



Cazoleta de pipa de caolín, posiblemente de fabricación holandesa del siglo XVII. Procedente de la bahía de La Concha. Colección particular.



la dada en Valladolid en diciembre del año anterior y, ante los hechos consumados, aprueba las acometidas del corso guipuzcoano, en el que Donostia ocupaba un lugar significativo. El documento publicado por Tellechea, que era ya parcialmente conocido, adquiere todo su sentido en el escenario descrito. Cabe entender la famosa encuesta como un “descargo” presentado en la Junta de Zarautz de noviembre de 1555¹⁹⁰. El furibundo ataque guipuzcoano queda perfectamente encuadrado en los testimonios de los capitanes Cardel, Albistur, Erauso, etc.

Transcurridas un par de décadas, cuando las tornas de las relaciones internacionales tomaron otros derroteros, la enemiga a la cuál enfrentarse resultó ser Inglaterra, que había estado en el punto de mira de la política matrimonial de los Austrias. De posible aliada se convirtió en la peor enemiga, y de sus enfrentamientos provinieron algunas de las grandes desgracias para la flota vasca. La sociedad donostiarra estaba habituada a soportar los desmanes de los oficiales reales, entre los que resultó particularmente hiriente, por su actitud prepotente, el Capitán General García de Arce, quien había intentado reclutar personal para la Armada descuidando las formas, lo que provocó el amotinamiento de los marineros. En las calles de Donostia se produjeron alborotos, y Arce ordenó apresar a los cabecillas¹⁹¹.

El episodio sin duda más llamativo fue el de la Gran Armada, y en ella la intervención de la flota donostiarra fue fundamental. El macabro indicador de las pérdidas humanas habla de la importante aportación de donostiarras a la expedición. De los 395 guipuzcoanos muertos contabilizados por Tellechea, 128 eran donostiarras, que dejaron en la villa 64 viudas y 110 huérfanos¹⁹². Pero la aportación donostiarra a las grandes empresas marítimas impulsadas por Felipe II venía de varios años antes, sobre todo en las confrontaciones de las Azores. La participación de los donostiarras, y en particular de Miguel de Oquendo, resultó decisiva en un conflicto al que Gipuzkoa aportó nada menos que 584 marineros y diez naves¹⁹³.

En el siglo XVII las guerras y confrontaciones siguieron teniendo como objetivo casi prioritario, por parte de las potencias europeas, Donostia y Hondarribia. No es preciso esperar a los años veinte del siglo XVII, que fue cuando la normativa del corso tomó cuerpo y forma, para vislumbrar que, con la entrada del nuevo siglo, se percibe un cambio de tendencia en el recurso al corso. Otero Lana afirma: “Centrándonos en el estudio del corso peninsular, su zona corsaria por antonomasia era el País Vasco, especialmente la Provincia de Guipúzcoa”¹⁹⁴. Pero es en Donostia donde este autor centra el núcleo principal de las actividades corsarias: “San Sebastián se convirtió en el principal puerto corsario de la Península”, situándola entre los puntos neurálgicos del corso europeo: “El puerto corsario más importante del norte de España y el segundo del Imperio Español, después de Dunkerque”¹⁹⁵. En cuanto a la cuantificación de sus aportaciones, este mismo autor comenta que “La villa donostiarra tuvo entre 1622 y 1697... 141 armadores con patente y 271 embarcaciones de corso, que hacen, respectivamente, el 30 por 100 y el 38 por 100 de los armadores y buques corsistas de todo el Atlántico peninsular”¹⁹⁶.

El año 1603 sucedió un episodio a través del cual se pueden entender las nuevas tendencias que rigen en el mundo del corso, que se convierte en una gue-

A mediados del siglo XVI, en el contexto de los enfrentamientos con Francia, guipuzcoanos y laburdinos se disputan las pesquerías de Terranova y Labrador en duras contiendas corsarias. La actividad corsaria tendrá un gran desarrollo en el primer tercio del siglo XVII: San Sebastián pasa a ser uno de los principales focos corsarios del imperio español.

Imagen: Ilustración del libro de F. López de Gomara, *La historia general de la Indias y el Nuevo Mundo...*, Zaragoza, 1554.

rra solapada y casi continua, y cuyas consecuencias no sólo afectan al colectivo de corsarios o a la gente directamente implicada en los enfrentamientos marinos, sino al conjunto de la población, que se ve como forzada a entrar en la dinámica que se genera en los puertos desde donde salen expediciones corsarias.

El año indicado dos barcos procedentes de Hamburgo con destino a Bilbao, *La Estrella* y *El Moreno*, son atacados a la altura de Dunquerque por el capitán Rafael de Roa, que andaba en corso. Sobre la manera en que se dio el asalto, los previos avisos preceptivos, etc., se dan versiones interesadas y contrapuestas¹⁹⁷. Tras el abordaje, según testimonios de los asaltados, la única finalidad de los asaltantes era hacer confesar que traían material de contrabando, procedente de las provincias rebeldes, lo que haría la presa buena y legal. Los malos tratos para forzar una confesión provocada eran habituales en estos casos. El afán de los corsarios consistía en poder apoderarse del rico cargamento que iba rumbo a Bilbao y poder venderlo.

La venta de los frutos del corso, que en este caso se asimila más a un acto de piratería, debe contar con conductos apropiados. Donostia era un importante puerto comercial que podía dar adecuada salida a los productos del corso, y en este caso la plaza comercial coincidía con el lugar de residencia de los corsarios. Esto facilitaba cualquier distribución del material obtenido, aunque éste fuese de procedencia irregular. Los compradores no iban a reparar en estos detalles, y la red de ocultamiento, distribución y los medios para dar salida adecuada a los materiales disponían en la villa de la necesaria infraestructura.

Donostia se convirtió, en los días que precedieron a la orden de recuperación de los materiales detraídos de los barcos, en un hervidero donde mesone-



ros, transportistas, barqueros, visitantes, soldados, sirvientes y criadas bullían en las esquinas de la villa en busca de torpes e ineficaces intercambios para obtener míseras ganancias, debido a desconocer el valor real de los materiales saqueados, no poder disponer de un buen medio de distribución, o quizá por temor a que se les ordenara devolver lo que estaban vendiendo, o adquiriendo, por tratarse de materiales de sospechosa procedencia.

Los marineros que habían participado en esta operación de corso carecían de escrúpulos al respecto, y de hecho se habían rebelado contra el capitán exigiendo, sin esperar a la sentencia que diera la presa por buena, que les permitiera apoderarse de telas y otros productos que ellos se encargarían de hacer llegar al mejor postor, lo que en definitiva significaba sacarle algún magro beneficio para gastarlo alegremente en la posada. De hecho, algunas mercancías fueron utilizadas para obtener dinero para gastarlo en bebida, única exigencia que mostraron los sedientos marineros.

Otra cosa era la actitud de profesionales del comercio, o de intermediarios introducidos en el mundo mercantil como los mesoneros. Estos podían disponer de una eficiente red que rentabilizara la adquisición de materiales que sabían dónde colocar. Una importante cantidad de cera, por ejemplo, la adquirió un mercader vitoriano que contó con la colaboración de un barquero para acercar los panes de cera hasta Deba, y de allí conducir el valioso material hasta Vitoria-Gasteiz.

Las descripciones que se suceden en torno a los materiales que, irregularmente, se iban distribuyendo y colocando en la villa nos ponen ante los ojos la imagen de una Donostia muy avezada en asuntos mercantiles, cuyos puertos, calles y posadas reflejan, a la llegada de los barcos capturados, los mecanismos pro-

En torno a las mercancías obtenidas en las acciones corsarias bullía un mundo de mercaderes, transportistas, mesoneros, cargadores, soldados, sirvientes y criadas.

Imagen: Cargador según estampa del libro de Cesare Vecellio, *Habiti antichi et moderni di tuto il mondo*, Venecia, 1598.

pios de un centro habituado al intercambio y al trasiego de mercaderías. A la vez, percibimos la sensación de que no se trataba de un destino elegido al azar para descargar el tesoro de materiales valiosos incautado a los nórdicos, sino de un puerto capaz de distribuir una inusual afluencia de telas, cera, estaño, plomo, cobre, etc., que en muchos otros destinos hubiera hallado problemas para una fluida distribución.

Pero la calidad mercantil de Donostia se demuestra también a través de las reacciones generadas en las altas instancias, que recurren a la Iglesia para recuperar los bienes secuestrados. La Iglesia tenía un enorme poder no sólo sobre las conciencias, sino también sobre los mecanismos del poder civil. Amenazar con las penas eternas a los que se negaban a devolver los materiales secuestrados no resultaba un método menos poderoso que la prisión y el paso por las penas inquisitoriales. El anuncio de las terroríficas “paulinas” atronaba en las bóvedas de las parroquias donostiarrias buscando el efecto de la “conversión” y entrega de los materiales ocultados o provocando la delación.

Los años 1621 y 1624 resultarán decisivos para reglamentar la práctica del corso, y también el inicio de una época en la que se convierte en oficio, en modo de vida. En merma de la tradicional práctica mercantil, Donostia se inclinará hacia el estilo de vida en el que no sólo actuaban los corsarios como si de una clase aparte se tratara. La villa en su conjunto adquiere un carácter corsario, amparándose continuamente en la reglamentación real, burlándola con frecuencia, y abriendo un camino que le llevará a enfrentamientos con Bilbao, que había optado claramente por el comercio. Debido a este peligroso posicionamiento, se produce la inverosímil situación por la que unos puertos vascos se alinean en el corso, mientras otros recurren a alianzas con potencias enemigas para poder defenderse de los vecinos corsarios.

Importantes familias donostiarrias, la mayoría implicadas en la gobernación de la villa, se convierten en armadores y capitanes de corso. Uno de los más significativos, Antonio de Beróiz, había colaborado durante décadas con Tomás de Arssu, quien había ejercido importantes cargos en el concejo de Hondarribia. Existe un testimonio de 1673 donde se nos ofrecen noticias de la prolongada colaboración en el corso entre Tomás de Arssu y Antonio Beróiz: “ambos armábamos el corso... estos treinta años”, se confiesa.

Beróiz, a cuyo predecesor Miguel hemos visto traficando con lana, cambia la trayectoria de la familia cuyos miembros, en el siglo XVII, se decantan por el corso, quizá motivados por haber padecido anteriormente la acción del mismo. Miguel de Beróiz, padre de Antonio, se vio precisado en 1572 a viajar a La Rochelle al objeto de rescatar un barco que los rocheleses le habían tomado¹⁹⁸. Sesenta años más tarde, otro Miguel de Beróiz actúa como armador de corso.

Si durante el siglo XVI el corso donostiarra presentó las características de una defensa de intereses, bien de los pesqueros, como a mediados de siglo, o de colaboraciones forzadas como las provocadas por los duros enfrentamientos con Inglaterra, en el siglo XVII adquiere su plenitud y reglamentación, y es entonces cuando Donostia se convierte en una comunidad particularmente dirigida hacia una práctica promovida, sobre todo, por Felipe IV. Durante varias déca-



Puerto de San Sebastián en 1636, época en la que la villa era un foco corsario de primera magnitud. Según el escribano de la villa entre 1633 y 1640 se juzgaron 353 “presas” (buques capturados en acción corsaria).

Imagen: Detalle del plano de P. Texeira que conserva la Biblioteca Foral de Bizkaia.



Mujer de San Sebastián. Manuscrito anónimo francés, 1540-50. Biblioteca Nacional, París.

das, tanto los marineros como los capitanes y los armadores donostiarras se implican seriamente en el mundo corsario, que pasa a ser como una profesión que, desgraciadamente, ciega en buena medida el paso al comercio, aunque, dadas las circunstancias de la época y la política real, las alternativas eran escasas porque el trato con el Norte se había enrarecido y las pesquerías de Terranova y Labrador habían caído en manos de Francia e Inglaterra.

Tras un siglo XVII marcado por la machacona presencia de la lucha corsaria, el desastre se consumó en 1813 con la quema de Donostia. El camino hacia la quiebra quedó jalonado por episodios corsarios de gran alcance que prendieron en la villa provocando una inusual trayectoria en la que el espíritu comercial fue dejando jirones en los continuos enfrentamientos¹⁹⁹.

11. La mujer en una villa mercantil

La mujer vasca se ha caracterizado por su activa presencia en diferentes facetas de la sociedad, entre las que la económica no era en absoluto despreciable. Si en las áreas rurales su colaboración quedaba silenciada y anónima, en las áreas urbanizadas su contribución aparece mucho más clara, desafiando la imagen que de ella nos ha proporcionado la historiografía.

Las mujeres trabajaban en casa y también fuera de la misma, cuando esto se convertía en el único medio de supervivencia, si exceptuamos a las criadas, cuya actividad apenas resalta por su escasa significación económica. Es conocido que muchas criadas no cobraban dinero en efectivo, y que muchos amos, en sus testamentos, ordenaban a sus herederos se encargaran de las deudas para con las criadas, que por otra parte eran consideradas como de casa e incluso eran enterradas en el panteón familiar²⁰⁰.

Muchas mozas y mujeres trabajaban en todo tipo de trabajos a cambio de un salario siempre menor que el del hombre. Donostia disponía en sus alrededores de importantes plantaciones de manzanos, viñedos y otros frutales, y los arduos trabajos del campo contaban siempre con la colaboración de mujeres. En un memorial sobre los bienes que dejó el alférez Francisco de Mutiloa, que murió *ab intestato* (sin haber redactado testamento), se menciona a mujeres vendi-

miadoras, y a otras que abonaban los viñedos, las cuales cobraban medio real por día, aunque se entiende que se les proporcionaba comida para el día. Las mujeres que recogían castaña, que debía constituir una tarea más difícil o quizá más arriesgada, cobraban real y medio por día²⁰¹.

Música habla de mujeres y mozas que transportan trigo, cerveza, sal y otras cosas “en la cabeza”, en el trayecto entre el muelle y la villa, o camino del Poyuelo. A las que andan lastrando naves se les paga un real al día, y en general a las mujeres, mozas y jornaleros, doce maravedíes al día, aunque se incluye comida y merienda. Las que recogen manzana reciben medio real más comida, con la condición de que no se llevaran manzanas ni otras frutas²⁰².

En relación al papel y personalidad de las donostiarras, resulta inquietante la afirmación de Madame D’Aulnoy (1679-81) que al mencionar las deficientes defensas de Donostia afirma: “la guarnición es tan escasa, que las mujeres la batirían con sus ruecas”²⁰³. ¿Apreció realmente la ilustre visitante francesa a las donostiarras en labores relacionadas con el hilado, u observó en ellas tendencias belicosas o capacidad para más arduos empeños?

Lo que es claro es que las donostiarras no sólo se dedicaban a la confección de ropa, sino incluso a su comercialización. En la última década del siglo XVI detectamos la presencia de una mujer, Lucía de Guiana (¿de procedencia francesa?) que tiene en Donostia una tienda “de paños y otras mercaderías”, y contrata para dos años a un muchacho para que le sirva en su tienda. Esto en el año 1592, y tres años más tarde la encontramos de nuevo, esta vez bajo el significativo apelativo de “tratante en paños”, contratando los servicios de otro muchacho para que llevara la contabilidad de las compras y ventas de los paños. La dueña se compromete, a cambio, a enseñarle el arte del negocio de los paños²⁰⁴.

Donde la mujer donostiarra se sentía como reina indiscutible era en los arenales, allí donde, en torno a las cabañas, la preparación del pescado, su comercialización, incluso el mercado del trigo y la guarda de los aparejos de los barcos sellaban el escenario dominado por la mujer. La playa, un espacio entonces dotado de una significación muy diferente a la actual, estaba casi reservada a la mujer, sobre todo

desde que, con la edificación de cabañas de mayor capacidad, consiguieron que se las considerase aptas para habitarlas. Incluso si las tareas de las mujeres seguían pagándose muy por debajo de las realizadas por los hombres, éstos se sentían, en este particular escenario, a merced de la organización femenina, que dominaba este ámbito y su administración²⁰⁵. Tan suyo consideraban las mujeres este entorno que las señoras se hacían acompañar por sus criadas, como signo de su prestancia social, en sus visitas a las cabañas²⁰⁶.

Las cabañas constituían, sobre todo para las mujeres de menor poder económico, el refugio donde organizaban su vida, y su entorno no por casualidad se convirtió en el centro de algunas de las principales actividades mercantiles de la villa. Así, podemos leer que una tal Bárbara (de la que el documento no se digna ofrecer el apellido), era dueña de media cabaña en los arenales, cabaña que compartía con otra persona, se entiende que con otra mujer de parecidos posibles²⁰⁷.

Las mujeres implicadas en el negocio de las cabañas participan también del alza de cotización que afectó a las mismas. Todavía en la primera mitad del siglo XVI estas edificaciones, aún endebles, no tenían la importancia que alcanzarían a finales del siglo. Cambiaban mucho de dueños, en función de necesidades puntuales, y su precio era bajo²⁰⁸. En la descripción que se ofrece de una cabaña en torno al año 1530 se habla de una casita baja, sin sobrado o piso alto, y sin licencia para habitar en ella. La excusa del concejo para esta negativa se basaba en la ridícula idea de que, caso de dar licencia para poder vivir en los arenales, la villa se despoblaría. Sin embargo, se hace mención a ella como “casa cabaña”, y se sugiere que estaba rodeada de otras semejantes, según se dice que tenían “pared en medio”, como apoyadas unas en otras, algunas con toda probabilidad apoyadas en las cercas o murallas de la villa.



Cinco viudas que atestiguan sobre el valor de dicha cabaña comentan que, puesto que estaba vieja y caída, su valor sería de unos 27 ducados, se alquilaba por nueve reales anuales, y servía para dejar al resguardo los aparejos de las embarcaciones de pesca, etc. Una vieja casilla poseída por María Juan de Lizardi, con un sobradillo todo roto, no rentaba más que un ducado anual. Catalina de Sabana compró una cabaña por 15 ducados, y había vivido “contina” al barrio de dichas cabañas. Había muchas cabañas yermas... y ni de balde querían vivir en ellas. Los dueños daban sus llaves para que las cuidasen e incluso para que hiciesen fuego dentro, en el denominado “barrio de las cabañas”.

Tres elementos, al menos, contribuyeron a configurar una nueva situación a medida que avanzaba el siglo. En primer lugar, las nuevas necesidades provenientes de la llegada de grandes contingentes de bacalao dinamizaron los intercambios en el escenario de los arenales; por otra parte, esto obligó a adoptar una nueva política que permitiera dar más presencia a las cabañas y permitir habitarlas; esto, en último término, acabó por rentabilizar las inversiones en la mejora y ampliación de las cabañas. Puede ser sintomático el hecho de que, el año 1537, se valore una cabaña en

50 ducados, pero se considera que para reedificarla se precisaban otros 150 ducados.

Desde que se hizo, a mediados del siglo XVI, el muelle grande, había aumentado el trato, y tras permitir habitar las cabañas, éstas suben dos sobrados, se echan cimientos, y sobreviene la revalorización. A los cinco años de construido el muelle grande, se abrió la Puerta Grande, que permitió un acceso más fluido entre las cabañas y la villa.

Para la década del 1580 el cambio de apreciación de las cabañas y su utilización ofrece un salto cualitativo²⁰⁹. El arrendamiento anual alcanza un valor superior al del antiguo

Mujeres en los arenales de San Sebastián. Detalle de la vista de San Sebastián del *Civitates Orbis Terrarum*, 1572.

Mujer de San Sebastián. Manuscrito anónimo francés, 1540-50. Biblioteca Nacional, París.

valor de la propia cabaña: 92 ducados en el caso de una que cobija “barricas de trigo e masteles e jarcia de dos pinazas que Juan de Michelena tiene en la bodega de las dichas cabañas”. En este documento la presencia de la mujer es, de nuevo, significativa: en el arrendamiento de las cabañas del arenal, ya supervaloradas, participan Catalina de Durango, Ana de Durango y María Martín de Oa su hija, vecinas de la dicha villa de Donostia. Un testigo asegura que “ha oído decir a dos mujeres que residen en la dicha cabaña recibiendo mercaderías y entregándolas a las personas que se le encomienda que tienen las dichas cabañas”, ratificando su activa

presencia en las mismas y en las actividades que en torno suyo se desarrollaban.

Vistas estas actividades, lo cierto es que la mujer donostiarra demostró, durante la Edad Moderna, una clara voluntad de participar en las actividades sociales y económicas de esa comunidad. Y lo hizo a pesar de que, siguiendo las pautas de la época, sus labores se cotizaban por debajo del trabajo realizado por el hombre, y socialmente debía enfrentarse a una pésima consideración, tanto de la sociedad en general como de la propia Iglesia.

12. Epílogo de una historia singular

Donostia se ha caracterizado por haber sido cabeza de Gipuzkoa a la vez que diferente a la Provincia por diversos conceptos. Sus orígenes están vinculados a la inclusión, en su seno, de una comunidad que, proveniente de la costa francesa, ha dado a la villa una personalidad peculiar. La presencia de los gascones,



atraídos por los privilegios de los reyes, resultó fundamental a lo largo de la Edad Media, aunque más apagada a partir de los Reyes Católicos.

Los donostiarra se mostraron más vinculados a comunidades marítimas extrañas a la tierra que al propio entorno, y las dos comunidades que convivieron en torno a la bahía llevaron caminos diferentes. Cuando los gascones pescaban y comerciaban, organizando una comunidad bastante cerrada en sí misma, los habitantes de la tierra vivían del pastoreo y, más tarde, de la agricultura. Sólo el paso del tiempo enseñaría a los primitivos habitantes de la zona, que ocupaban el área del Anti-

guo, la práctica de las actividades marítimas, que habían de ser las definitorias de la comunidad.

La Provincia, se puede decir, fue tomando conciencia de transformar y delimitar un territorio a medida que respondía a los afanes expansionistas de los gascones, fuertemente anclados en las faldas guarnecidas por el Urgull. Su fundación y privilegios sirvieron de acicate, también de lógica envidia, a las comunidades de la costa y del interior, que fueron despertando del letargo a que los *jauntxos* de la tierra tenían sometido gran parte del territorio. Las ventajas de organizarse como villas, al ejemplo de Donostia, no tardaron en mostrarse atractivas y eficaces, y a su soplo se fue conformando la red de poblaciones que daría como resultado la estructuración básica de la Provincia.

Al arrimo de Donostia, toda la costa se convirtió en marinera y pesquera, y el hinterland se organizó como productor de hierro y tierra de paso entre la rica zona cerealística de la Meseta y el horizonte de una Europa aventajada que ofrecía claros atisbos de moder-

nización. La villa, y su entorno guipuzcoano, colaboró en la organización de un mercado que competiría con el del Mediterráneo, y que con el tiempo se impondría al mismo convirtiendo el Atlántico en un ámbito de futuro.

La construcción de naos, las pesquerías de bacalao y de ballena, el comercio con la costa europea y con el Sur ofrecerían a los donostiarras unas posibilidades que supieron aprovechar. Pero esta inclusión en el mercado atlántico se debatió en constantes tensiones y luchas, sobre todo cuando las monarquías europeas se disputaron la supremacía. Las guerras llevaron a los donostiarras a ofrecerse, más tarde a inmortalarse, en aras de un enfrentamiento marítimo del que los reyes castellanos no calibraron las consecuencias: de ahí sobrevino el desastre de las poblaciones marítimas, cada vez más exangües en sus defensas y menos preparadas para competir en un mercado progresiva-

mente más dependiente de las grandes potencias, deseosas éstas de eliminar la competencia de los marinos cantábricos. Muchos de éstos se vieron precisados a recurrir al corso, abandonando los tradicionales comercio y pesquerías.

Esta situación logró también desbaratar una actividad que aportó bienestar a Donostia: el transporte de lana a Europa. Las enrarecidas relaciones internacionales abortaron esta beneficiosa vinculación con el Norte, al que además se exportaba hierro y grasa de ballena, a la vez que se importaban todo tipo de utensilios y ropas. La mujer tuvo, en algunas de estas actividades, una indiscutible presencia benéfica, que aleja a las vascas del habitual esquema que encierra al mundo femenino en la cocina y la iglesia. Incluso su presencia social ofreció, a pesar de las cortapisas propias de la época, un aire moderno y desinhibido.



San Sebastián y el mar. Desde el siglo XVIII al XXI

Carlos Larrínaga Rodríguez

1. América en el horizonte comercial del siglo XVIII

El apoyo que las provincias vascas prestaron a Felipe V durante la Guerra de Sucesión les sirvió, como se sabe, para preservar sus fueros, a diferencia de lo ocurrido en los territorios de la antigua Corona de Aragón. Esta pervivencia del sistema foral permitió, entre otras cosas, el mantenimiento de las aduanas en el interior en lugar de la costa y la frontera, aunque los intentos por suprimir las aduanas interiores del reino fue un objetivo claro desde los tiempos del primer Borbón. En efecto, en 1708, en plena contienda bélica, se dictaminó la anulación de los puertos secos entre las coronas de Castilla y de Aragón, con la consiguiente traslación de las aduanas a la costa y a la frontera. En 1714, tras la caída de Barcelona, estas disposiciones fueron confirmadas y en 1717 Campoflorido decretó la generalización de las mismas a toda España, afectando ahora también a Galicia, Asturias, País Vasco y Navarra. La medida implicaba, al menos en el caso vasco, que es el que nos interesa, el encarecimiento de los artículos de consumo, ya que desde la Edad Media la Corona había autorizado la libre entrada de granos aun en tiempo de guerra. A efectos fiscales, Álava, Guipúzcoa y Vizcaya constituían un territorio franco, cuyo abastecimiento provenía, generalmente, de Francia. La escasa dotación de su territorio para la producción de alimentos constituía la base de semejantes importaciones.

Por lo demás, las medidas de Campoflorido tenían como objetivos la consecución progresiva de un mercado nacional, suprimiendo cuantas más trabas mejor, y el fin del contrabando que tenía lugar con Castilla desde las provincias vascas. En el caso de San Sebastián, las aduanas de su puerto quedaron inauguradas el 13 de febrero de 1718, aunque las protestas de campesinos y pescadores no se hicieron esperar, de manera que en 1719 las autoridades locales y la Corona pactaron que

únicamente quedarían gravados los artículos de consumo que entraran por el País Vasco y tuvieran como destino último Castilla. Las algaradas, sin embargo, no cesaron y en 1722 (Real Orden de 16 de diciembre) las aduanas fueron plenamente restablecidas en el interior. Unos años más tarde, el 8 de febrero de 1727, el secretario de Estado José Patiño y los comisionados guipuzcoanos Aguirre y Zuaznábar firmaron una Convención en virtud de la cual se acordó la libre introducción en Guipúzcoa de productos coloniales. A cambio, Patiño quería que las Juntas se comprometieran a terminar con el contrabando de tabaco, que llegaba de los muchos talleres que había en Bayona y San Juan de Luz²¹⁰.

Lógicamente, esta libertad de importar coloniales sólo tendría algún efecto si se conseguía un permiso para comerciar con los centros de producción americanos. En un ambiente dominado por las ideas mercantilistas, la consigna general del Gobierno fue la de vender mucho y comprar poco, aunque en realidad España llegó a comprar más de lo que vendió, de suerte que sólo el comercio colonial con América vino a suplir buena parte de este desajuste de su balanza comercial respecto de otros países europeos. En verdad, para los más significados pensadores, altos funcionarios y burguesía comercial de la época, América estaba llamada a cumplir una triple función, a saber: 1) lugar de colocación exclusiva de los productos españoles; 2) territorio que debía proporcionar a la Península materias primas abundantes y baratas; y 3) continente cuya plata habría de servir a los particulares para facilitar las inversiones y al Tesoro para poner en marcha sus proyectos reformistas²¹¹. Semejante consideración hizo que Felipe V pronto mostrara su preocupación por restablecer unas relaciones regulares y firmes entre España y las colonias americanas, las cuales habían estado lógicamente alteradas durante la guerra. Así, en 1717 se decretó el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz, con lo que el monopolio de tal comercio pasaría ahora a manos gaditanas.

Carlos Larrínaga Rodríguez (San Sebastián, 1967). Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Deusto. Profesor de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Granada. Sus principales líneas de investigación son la modernización económica del País Vasco y el norte de España. Dedicado fundamentalmente a la historia del siglo XIX, ha publicado diversos libros y artículos relacionados con la industria, el comercio, el turismo y las infraestructuras de dicho ámbito geográfico.

◀ **Emblema del Consulado de San Sebastián,** agrupación de profesionales dedicados al comercio marítimo. Obra de Tomás Francisco Prieto, destacado grabador de la Ilustración, para las Ordenanzas del Consulado editadas en San Sebastián en 1766. Bajo el medallón con la nave heráldica de la ciudad sostenida por dos seres mitológicos marinos figura el lema del Consulado: "Giro la vuelta del mundo y al riego de mi sudor toda la tierra fecundo con la industria y el valor". Biblioteca Untzi Museoa-Museo Naval.

Por lo tanto, aunque es verdad que la estructura fundamental se mantuvo, lo cierto es que Patiño, en ese ambiente claramente mercantilista ya mencionado, quiso añadir otra modalidad de comercio ultramarino, el practicado por una compañía mercantil con “monopolio limitado”. En su opinión, si tales compañías funcionaban, no sólo proporcionarían los deseados recursos al Estado, sino también servirían de experiencia para una reforma de todo el régimen comercial con las Indias. Estas ideas fueron bien vistas por los comerciantes donostiarros, ya que para la aplicación de la mencionada Convención del 8 de febrero de 1727 era preciso abrir una brecha en el monopolio del comercio colonial ejercido por Cádiz. En este sentido, no debemos olvidar que los donostiarros habían fletado al monarca siete navíos (los únicos que tenían los comerciantes, según el Consulado) con motivo de la expedición a Sicilia en 1718, sin que hubieran sido compensados económicamente. Este mismo Consulado de San Sebastián se quejaba en 1727 ante las Juntas Generales de la “ruyna universal de sus hijos por falta de Navegación”²¹². Las nuevas ideas del secretario de Estado, pues, abrían la posibilidad a los guipuzcoanos en general y donostiarros en particular de

crear una sociedad por acciones. Los precedentes habría que verlos en las Compañías de las Indias de Holanda y de Inglaterra o en el más inmediato de la Compañía de Honduras, que llegó a realizar sólo un único viaje en 1714.

Este fracaso desplazó la atención hacia Venezuela, territorio rico en cacao, entre otros productos. No hay que olvidar que entonces el cacao llegaba a España de manos de los holandeses a precios muy elevados. De esta manera, el virrey de Nueva Granada, de la que formaba parte la Capitanía General de Venezuela, encargó en 1718 a Pedro José de Olavarría un estudio del territorio y de sus recursos, información que el propio autor llevó después a Guipúzcoa. Dos años más tarde, en 1720, la Corona autorizó la navegación a Caracas desde todos los puertos, aunque con escala en Cádiz, tanto a la ida como a la vuelta. La oferta no encontró candidato y Felipe Aguirre, durante las negociaciones del traslado de las aduanas, ofreció a Patiño la posibilidad de que fueran los guipuzcoanos los que se hicieran cargo de este comercio, aunque sin recalar en aquella localidad andaluza. Patiño aceptó que la salida se hiciera desde San Sebastián, pero el regreso debería ser por Cádiz. Por fin, el

Bombardeo de San Sebastián por el ejército del Duque de Berwick en 1719. Colección Koldo Mitxelena Kulturunea.

En el contexto de enfrentamiento entre las grandes potencias europeas derivado del Tratado de Utrecht, el Duque de Berwick, mariscal de Francia, tomó las plazas de Hondarribia y Donostia en 1719 con un ejército de 26.000 hombres y el apoyo de una escuadra de la armada británica que trató de bloquear el acceso por mar.

La capitulación se produjo tras un mes de asedio. Por primera vez en la historia Donostia sucumbía a un ataque enemigo. Las tropas francesas permanecieron dos años en la ciudad y, aunque la ocupación fue poco cruenta, los daños fueron numerosos y la población sufrió los efectos mortales de una epidemia.





deseo del Consulado de participar en el tráfico comercial con América se cumpliría con la propuesta de crear una compañía. A este respecto cabe recordar el interés local existente, ya que era urgente revitalizar un comercio donostiarra que había decaído por la crisis del tráfico de la lana²¹³.

2. El comercio ultramarino

Así, la Real Cédula de 25 de septiembre de 1728 adjudicaba a Guipúzcoa el comercio con Venezuela, abriendo las puertas a la constitución de la Compañía de Caracas. Esta Real Cédula autorizaba a los guipuzcoanos a enviar anualmente dos navíos de registro, cargados con frutos de los reinos peninsulares y de otros. Los barcos con destino a Venezuela se cargarían en puertos guipuzcoanos y pagarían los derechos reales por vía de servicio en Cádiz, de manera que se evitaban los controles aduaneros en territorio foral y se cumplía con la obligación de contribuir al Erario en la ciudad gaditana. A su regreso de Caracas, los géneros coloniales no serían desembarcados en su totalidad en Cádiz, puerto al que debían arribar para satisfacer los derechos correspondientes. La idea era que estas naves continuaran hacia el norte, con el fin de abastecer a Castilla, Navarra, Aragón y La Rioja y evitar así la pene-

tración de cacao introducido por extranjeros.

A la vez se exoneraba a la Compañía del pago del derecho de toneladas, salvo el correspondiente al Seminario de San Telmo, si bien el rey se reservaba el derecho de conceder otros permisos para el tráfico con Caracas. Lo que quiere decir que, inicialmente, a la Guipuzcoana no se le concedió el monopolio del comercio con Venezuela, algo que no conseguiría hasta 1742. Ahora bien, a los intereses económicos se sumaba también el interés político de la Corona para que la Compañía persiguiera tanto a los piratas como a quienes practicaban el comercio ilícito en aquella zona²¹⁴.

El capital de la sociedad se fijó en un millón y medio de pesos dividido en 3.000 acciones nominativas de 500 pesos cada una. Entre los suscriptores destacados sobresalió la familia real, con 200 acciones, pese a lo cual no se consiguió pasar de medio millón de pesos de capital inicial desembolsado, obligando a los primeros directores a comenzar la actividad de la empresa mediante la aportación de adelantos de sus cinco directores y la solicitud de préstamos. En octubre de 1729 fue convocada la junta de accionistas, en la que se tomó la determinación de ampliar el plazo de suscripción de títulos hasta diciembre de 1733. Eso no fue óbice para que en el verano de 1730 zarparan los tres primeros barcos con destino a Caracas. En 1733

Modelo de fragata que, al parecer, fue utilizada en el siglo XVIII en la Escuela de Náutica ubicada en la Casa-torre del Consulado, actual Museo Naval. El modelo permaneció durante años en el Museo San Telmo para pasar luego a la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa.

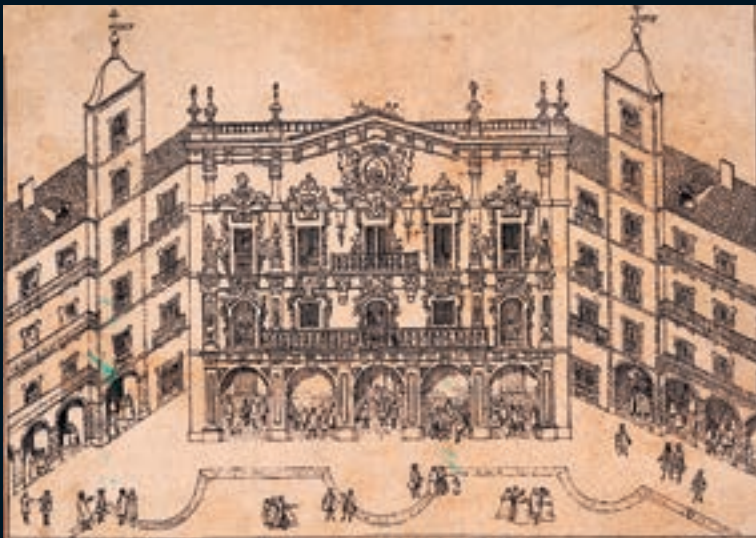
EL CONSULADO DE SAN SEBASTIÁN

El Consulado de San Sebastián, como agrupación de profesionales relacionados con el comercio marítimo, se fundó en 1682. Mercaderes, capitanes, armadores y propietarios de naves formaban parte de esta asociación gremial que también poseía atribuciones judiciales en su ámbito de actuación. Defendiendo sus intereses –no siempre integrados en la legalidad–, el Consulado trató en todo tiempo de impulsar el desarrollo de la economía marítima donostiarra.

Su máxima aportación fue sin duda el apoyo incondicional prestado a la gestación y desarrollo de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Algunos de sus principales miembros respaldaron personalmente el proyecto y empeñaron en él sus capitales.

Con menos éxito, el Consulado trató de mejorar las infraestructuras portuarias y de recobrar la antigua pujanza ballenera. Asimismo tomó parte en las actividades corsarias de la villa armando naves a sus expensas.

A comienzos del siglo XIX los Consulados españoles se vieron afectados por las convulsiones de la época. En 1828 se promulga el Código de Comercio unificado y la institución consular pierde sus atribuciones judiciales. Las demás funciones desempeñadas hasta entonces por los Consulados pasaron a depender de otros organismos: Juntas de Comercio, Juntas de Obras de los Puertos, Comandancias militares de Marina, etc. En 1885 se publica un nuevo Código de Comercio que llevó al nacimiento de las actuales Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

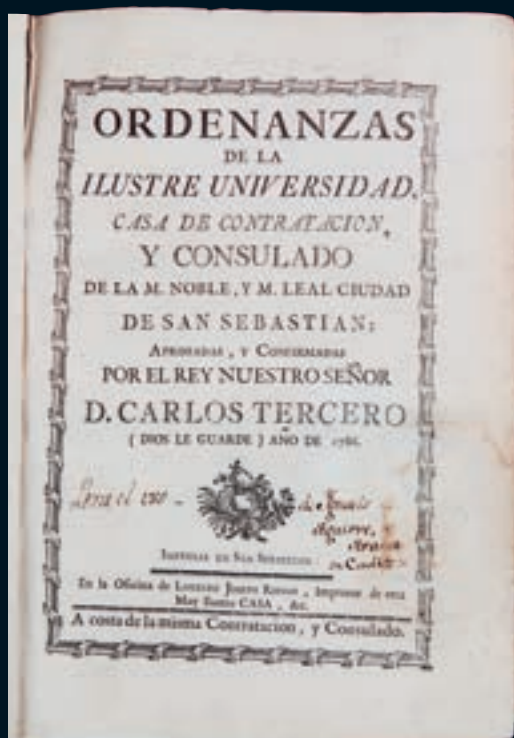


Antiguo Ayuntamiento y Consulado de San Sebastián. El Consulado tuvo su sede en la segunda planta de este edificio construido a comienzos del siglo XVIII. Entre los elementos que decoraban las lujosas salas de este edificio había, según testimonio de Medard Bonart, capitán del ejército napoleónico, cuadros de temas diversos y “objetos de los salvajes del Labrador como telas, ropas, macanas, arcos, flechas y aljabas”. En el edificio se encontraba también el archivo municipal. Su destrucción en el saqueo e incendio de la ciudad en 1813 supuso una enorme pérdida para el conocimiento de la historia de la ciudad.

Imagen: Reproducción de un impreso, probablemente del siglo XVIII. Museo de San Telmo.



Urna de votaciones del siglo XVIII utilizada en la elección de cargos del Consulado. Obra del platero donostiarra Juan Legarda, está considerada como pieza notable de la orfebrería vasca de la época. Colección Museo San Telmo (depósito en Untzi Museoa-Museo Naval).



Izquierda: Portada de las Ordenanzas del Consulado editadas en San Sebastián en 1766. Biblioteca Untzi Museoa-Museo Naval.

Derecha: Frontispicio de las Ordenanzas del Consulado de 1766.



Detalle de un proyecto de ampliación del puerto de Donostia presentado por Pedro Ignacio de Lizardi en el que se aprecia (a la izquierda) la Casa-torre del Consulado. Este edificio, hoy sede del Museo Naval, es el único elemento de patrimonio arquitectónico relacionado con el Consulado que conserva la ciudad. Construido a mediados del siglo XVIII fue destinado a domicilio del teniente de muelles y centro de auxilio marítimo. Fue también escuela de náutica a finales de ese siglo.



Con el respaldo del Consulado, la Diputación de Guipúzcoa y la Corona se funda en San Sebastián, en 1728, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta empresa llegó a tener, por concesión real, el monopolio del tráfico de cacao venezolano comprometiéndose a luchar contra el contrabando de este producto en la costa de Venezuela.

Acción de la Compañía de Caracas emitida en 1766. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Al igual que otras empresas mercantiles europeas, la Compañía de Caracas se constituyó mediante suscripción de acciones. La mayor parte de los accionistas eran comerciantes donostiarras o miembros de la nobleza rural guipuzcoana. A lo largo de sus casi seis décadas de azarosa existencia, la Compañía tuvo periodos de alto rendimiento económico.

las suscripciones de acciones siguieron siendo bajas, alcanzando únicamente 706.300 pesos, es decir, menos de la mitad del capital social estipulado.

Puede sorprender que si la autorización de la Compañía hablaba de dos navíos, se enviaran tres, pero habría que decir que la Corona en este aspecto no fue muy exigente. De hecho, en 1734 el número de envíos se dejó a criterio de la propia sociedad. Así, antes incluso de recibir la autorización para aumentar los despachos anuales, había incrementado la capacidad de su flota de 1.250 toneladas que arqueaban sus cuatro buques iniciales a 2.938 en 1733, sumando otras cinco naves mercantiles mediante construcción, compra y apresamientos. Ampliado el permiso añadió cuatro barcos más con capacidad de 860 toneladas, alcanzando un arqueado total de casi 3.500 toneladas en 1736. Antes de declararse la guerra con Inglaterra en 1739, esta capacidad se había estabilizado en 3.118 toneladas²¹⁵.

Por lo demás, el comercio de la Guipuzcoana fue siempre una actividad intermediaria, gracias al privile-

gio que le permitía importar productos extranjeros con vistas a su expedición a Venezuela. Con sede en San Sebastián, los barcos de la Compañía partieron generalmente del puerto de Pasajes, sin que los beneficios del comercio contribuyeran al desarrollo de la producción guipuzcoana. En opinión de Fernández Albaladejo, este capitalismo comercial guipuzcoano no condujo directamente a la provincia hacia ulteriores formas capitalistas²¹⁶. En verdad, sólo el hierro y sus manipulados tuvieron una cierta demanda durante los primeros ejercicios de la sociedad, ya que pronto se movieron entre un 1 y un 3% del total de las mercancías despachadas a Caracas. La demanda venezolana se limitaba a los bienes de consumo de la sociedad criolla. Estos se componían principalmente de géneros textiles, predominando, sobre todo, la lencería, los tejidos de algodón y los paños extranjeros, con alguna pequeña participación de la sedería, el algodón catalán y otros textiles del reino como las mantas de Palencia. Las harinas y otros alimentos, también extranjeros, constituían el segundo renglón de las expediciones.





Los productos férricos se componían de barras y productos acabados tales como aperos de labranza, hachas, machetes, calderos para los ingenios de azúcar, clavazón, herrajes, armas, etc.²¹⁷. Ahora bien, como un artículo especial, habría que señalar también que la Guipuzcoana fue el más importante vehículo de difusión cultural y transmisor de ideas en Venezuela hasta su desaparición, ya que, aparte de los productos mencionados, en sus barcos fueron transportados igualmente importantes cantidades de libros de todo tipo. De esta forma la Compañía contribuyó asimismo a expandir los conocimientos y las nuevas ideas de la época al otro lado del Atlántico²¹⁸.

Por su parte, los dividendos repartidos por la Guipuzcoana en esas fechas fueron del orden del 20%. Iguales dividendos se pagaron en 1735, 1737,

1738 y 1739 (dos veces este año, una por dividendos declarados el año anterior). En 1741, ya en plena guerra, se pagó más del 26% la primera vez y más del 33% la segunda. En 1749 se declararon dividendos del 25%, aunque fueron pagados dos años más tarde²¹⁹. Durante los años treinta las concesiones del Estado y los favores de la Compañía se sucedieron. Sin duda, el estallido de la guerra con Inglaterra en 1739, que se prolongó hasta 1748, favoreció esta colaboración, ya que mientras el rey solicitaba a la Compañía sus buques para transportar tropa, vestuario, municiones, etc., la Guipuzcoana necesitaba nuevas rutas para seguir ejerciendo su tráfico²²⁰. Basta recordar que fue precisamente en este contexto en el que esta sociedad consiguió el monopolio del comercio con Venezuela.

**Velero frente a La Guaira (Venezuela).
Óleo de F. S. Georg Melbye, c. 1853.
Fundación John Boulton, Caracas.**

La Guaira y Puerto Cabello eran los principales puertos de Venezuela. Los barcos de la Compañía de Caracas llevaron a estos puertos manufacturas de las ferreterías vascas, alimentos y textiles europeos, entre otros productos. No faltaron entre ellos libros que en alguna medida contribuyeron a divulgar en América las ideas de la Ilustración. En el retorno, el cargamento estaba compuesto básicamente por cacao, aunque también se incluían pieles, tabaco y añil.

Fachada de la Casa-factoría de la Compañía de Caracas en La Guaira. Plano de 1791, Archivo General de Indias, Sevilla. Tanto en La Guaira como en Puerto Cabello la Compañía dispuso de infraestructuras propias.



Sin embargo, por estos años se iniciaron ya las primeras quejas contra la Compañía por parte de los venezolanos, que la acusaron de ahogar su comercio. En efecto, en 1738 el Cabildo de Caracas se reunía para considerar sus posibles responsabilidades en la caída de las exportaciones de cacao hacia Nueva España. Incluso se llegó a acusar a la Compañía de practicar el soborno y el cohecho sobre los funcionarios de la Administración²²¹. Ahora bien, habría que decir que la propia guerra contra los ingleses generó dificultades en el comercio regular, por lo que Venezuela no estuvo debidamente abastecida, de suerte que el comercio realizado por los extranjeros posiblemente favoreció a los consumidores locales, quienes pudieron adquirir productos foráneos sin que mediara la Compañía de Caracas, inmersa en atender las solicitudes del monarca. Además, la obtención del monopolio exclusivo del comercio venezolano llevó a que los abusos cometidos por la Compañía fueran cada vez mayores. De esta guisa, el británico Charles Knowles, probablemente en 1743, invitaba al pueblo caraqueño a que se rebelara contra la Guipuzcoana²²². La exasperación fue tal que en 1749 estalló, al fin, la rebelión, capitaneada por Francisco de León, obligando a la Corona a intervenir.

Suspendida en sus actividades durante dos años, el traslado de la dirección de la Guipuzcoana de San Sebastián a Madrid fue la consecuencia directa de estos acontecimientos, los cuales marcaron, a la postre, una nueva etapa en la vida de la Compañía. Es



Desgranando el fruto del cacao. Como en el resto de las colonias, las plantaciones de cacao venezolano funcionaban con mano de obra esclava de origen africano.

cierto que los donostiarros se opusieron a este desplazamiento, pero finalmente no pudieron hacer nada. El único consuelo que les quedaba era que los barcos seguirían saliendo de Guipúzcoa. Por lo demás, con su reapertura, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas anunció un reparto discreto de dividendos, a la vez que comunicó a sus accionistas la duplicación de su capital sin desembolso alguno. Esta operación se efectuó a cuenta de las reservas acumuladas que no pasaron a ser repartidas, multiplicándose por dos el número de acciones que cada interesado poseía. De esta forma se aproximaba al capital que inicialmente se había considerado como necesario (1,5 millones de pesos). Además, la revuelta aconsejó admitir nuevos accionistas, de Caracas y de Maracaibo, con el fin de unir los intereses de algunos productores de géneros coloniales, fundamentalmente de cacao, a los de la propia Compañía. La cantidad establecida fue de 200.000 pesos, aunque no se llegó a cubrir²²³.

En esta nueva etapa de la vida de la Compañía se puede decir que la percepción de los accionistas, a mediados de los años cincuenta, era que la rentabilidad de la sociedad había descendido, aunque todavía en 1751 se decretó un repartimiento del 25%. De hecho, el reparto de dividendos durante estos años fue del 5%. Por un lado, el contrabando holandés competía ventajosamente con la Compañía en Venezuela. Por otro, la fijación del precio del cacao desde España ni siquiera la resarcía de lo que pagaba a los plantadores venezolanos, puesto que a ese precio había que añadir los costes correspondientes de transporte y distribución. Además, el traslado de la dirección a Madrid

acarreó nuevos y elevados gastos de personal. La Compañía esperó una cierta recuperación gracias a la venta de tabaco en los mercados del Norte, pero volvieron a encontrarse una vez más con la competencia holandesa. A la vez, un descenso en el precio del cacao del 50% hizo que la junta general de la Compañía de 1757 presentara una situación preocupante. La Guipuzcoana se veía incapaz de acabar con el contrabando holandés y de asegurar al mismo tiempo un abastecimiento regular de la colonia. En esta coyuntura una Real Cédula de 15 de mayo de 1760 liberó la importación a España de una serie de coloniales concurrentes con los que traficaba aquella sociedad²²⁴. A la postre, se trataba de un primer paso hacia las medidas liberalizadoras del comercio con América, puestas en marcha desde mediados de los años sesenta. No obstante, la apreciación de Gerardo Vivas sobre esta etapa no es tan pesimista, detectando problemas únicamente a partir de mediados de la década de 1760, llegando incluso a afirmar que el enriquecimiento de los comerciantes de San Sebastián durante la década de los años cincuenta y primeros de los sesenta fue evidente²²⁵.

Por otro lado, al tratarse de una compañía dedicada al comercio marítimo, nos parece interesante hacer una breve mención a los buques que empleó en este tráfico transoceánico. Así, del total de 85 barcos mercantes diferentes de la Compañía documentados, que representan 26.072 toneladas de arqueo, 21 fueron navíos (24,7%) con un arqueo de 13.084 toneladas (50,2%). Las fragatas, en número de 51 (58,8%) y con un arqueo de 11.171 toneladas (42,8%), fueron las naves más utilizadas por la Guipuzcoana. De manera que el gran tonelaje total correspondió a barcos de gran capacidad. La flota se completó, no obstante, con buques menores, tales como 6 balandras (7%), con un arqueo total de 494 toneladas (1,9%), 2 bergantines (2,3%), arqueando 214 toneladas (0,8%), 3 paquebotes (3,5%), con 461 toneladas de arqueo (1,7%), y una saetía (1,1%), 1 goleta (1,1%) y una urca (1,1%), representando un total de 648 toneladas (2,4%)²²⁶.

Dicho esto, es preciso señalar que el principal objetivo de la Corona durante todos estos años había sido el compatibilizar el crecimiento de la economía española con el fortalecimiento del Estado a través del saneamiento de su Hacienda. Sin embargo, las medidas encaminadas a este propósito no habían dado los frutos deseados, por lo que desde mediados del siglo XVIII se empezó a pensar en nuevas alternativas, como era la del libre comercio. Así, el Real Decreto de 16 de octubre de 1765 autorizaba a los puertos españoles de Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Gijón, La Coruña, Málaga, Santander y Sevilla el comercio directo con las islas americanas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad. Esta medida se amplió posteriormente a ciertas zonas del continente (Luisiana, Yucatán, Campeche y Santa Marta en Colombia) y a las Canarias. Años más tarde, en 1778, la libertad de comercio se concedió a los puertos ya mencionados más Almería, Los Alfaques, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife y a otros 22 en las colonias. En 1788 se incluyó San Sebastián entre los autorizados y al año siguiente se incorporó a México y a Venezuela. A estas habilitaciones se sumaron también diversas medidas arancelarias que buscaban,

Detalle de la vista de Toulon pintada por Vernet en 1756 que sirve para evocar la actividad de un puerto a mediados del siglo XVIII. Colección Musée de la Marine, París.



Cádiz desplaza a Sevilla en el último tercio del siglo XVII como punto de partida y destino del comercio con las colonias americanas. En los viajes de retorno, los mercantes de la Compañía Guipuzcoana de Caracas recalaban obligatoriamente en este puerto.

Imagen: Vista de Cádiz según estampa del siglo XVIII.



sobre todo, favorecer el tráfico mercantil mediante la desgravación de los productos españoles y coloniales. Estas medidas quedaron confirmadas en el arancel de 1782.

Tales disposiciones favorecedoras del libre comercio influyeron negativamente en el devenir de la Compañía de Caracas, volviendo a cuestionar radicalmente la viabilidad de la empresa, porque al quedarse sin privilegio no pudo hacer frente al alza de los precios de compra y a la baja de los de venta. A ello hubo que añadir también los conflictos derivados de la Guerra de la Independencia americana (1779-1783). La alianza franco-española en la lucha de los colonos británicos por la independencia condujo a la guerra contra Inglaterra en abril de 1779, lo cual dañó seriamente los intereses de la Guipuzcoana. En este sentido, cabe mencionar los acontecimientos acaecidos a principios de 1780, cuando un convoy de 27 navíos zarpó desde el puerto de Pasajes rumbo a Venezuela el 1 de enero, sin que las noticias de la presencia de seis embarcaciones inglesas en el Cantábrico ni la falta de algunos tripulantes en las distintas naves impidieran la salida. La expedición guipuzcoana no llegó a su destino, ya que los ingleses, estratégicamente situados en las costas asturianas, la atacaron, apresando, entre otros, el navío *La Asunción*, el barco más importante de todos ellos. A partir de este momento la situación de esta sociedad

empeoró notablemente. Sin naves, con grandes pérdidas por los géneros que llevaban las embarcaciones interceptadas, con las rutas habituales expuestas a nuevos ataques de los enemigos, así como con la competencia ejercida por comerciantes particulares en la misma Venezuela, la Guipuzcoana “dio muestras de una falta de coherencia en su quehacer y en su política económica”²²⁷.

Poco después del desastre de enero fue apresada también la balandra *Nuestra Señora de la Concepción*, lo cual obligó a cambiar el itinerario de los viajes a Caracas, optando por realizar sus viajes vía Francia o vía Holanda, siendo, sobre todo esta última,

la más utilizada. Incluso, las operaciones de fletar navíos de otra nacionalidad o enviar los propios a través del extranjero fueron muy normales en un tiempo caracterizado por la incertidumbre y la guerra. Aunque no sólo había problemas a la hora de llevar los géneros a Venezuela, sino también en el momento de los retornos. Los obstáculos para salir a la mar obligaron a numerosas embarcaciones de la Guipuzcoana a permanecer en puerto, con el consiguiente deterioro tanto del barco como de la mercancía en él almacenada. Además, los varios apresamientos que tuvieron lugar, obligaron a la sociedad a buscar otras rutas, así como a utilizar navíos y nombres foráneos para los viajes de retorno²²⁸.

A los efectos desastrosos provocados por la guerra contra Inglaterra y al duro golpe que supuso para el comercio comisionista o redistribuidor guipuzcoano la Real Orden de 17 de mayo de 1779, la cual implicaba prácticamente la aplicación del reglamento de libre comercio, hubo que añadir la conversión de Bayona en puerto franco por decreto de 4 de julio de 1784, situación que perduró hasta el 11 nivoso del año III (31 de diciembre de 1794). El hecho coincidió con el final de la existencia de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y trajo consigo una clara etapa de prosperidad para la ciudad del Adour, cuyos repletos almacenes comenzaron a abastecer a los distintos puertos del Cantábrico, con las negativas implicacio-

nes que esto tenía para San Sebastián. El panorama para esta última ciudad se ensombreció aún más cuando, en su escalada de medidas restrictivas, el Estado, siguiendo las indicaciones del juez de contrabando de esa localidad, prohibió el tránsito hacia Navarra del cacao, azúcar y otros coloniales procedentes de San Sebastián²²⁹.

En semejante contexto la situación de la Compañía no resultaba en modo alguno halagüeña. Además de las pérdidas de navíos y mercancías ocasionadas por la guerra, hubo que añadir igualmente que numerosos hombres de esa sociedad fueron hechos prisioneros en cárceles británicas, siendo socorridos gracias a suscripciones realizadas en los pueblos de la provincia. Aquellos llegaron a sus destino gracias, en gran medida, a los buenos auspicios del comerciante de San Sebastián Antonio Tastet²³⁰. Así las cosas, el declive de la Guipuzcoana condujo a su reconversión de la mano del comerciante francés establecido en España Francisco Cabarrús. En efecto, la junta de accionistas decidió constituir en 1784 la denominada Compañía de Filipinas, la cual debe ser vista como un intento por salvar la Guipuzcoana de Caracas, cuyos activos fueron transferidos a la nueva sociedad, que vio la luz al año siguiente. Con todo, no fue hasta la junta general de 5 de diciembre de 1789 cuando los accionistas aprobaron la liquidación de aquella, aunque el proceso no se terminó por completo hasta 1796. A la nueva Compañía se le concedió la exclusividad del tráfico con Filipinas y Asia por los 25 años de su duración, tanto en lo que se refería al tráfico directo desde España, como desde los puertos de América del sur. No hay que olvidar que, para Cabarrús, esta sociedad debía dedicarse a la unión del comercio de América con el de Asia a través de las Filipinas²³¹.

Por consiguiente, entre los bienes que la Compañía de Filipinas recibió de la de Caracas estaba la factoría que ésta tenía en San Sebastián y el puerto “del Pasaje”, de forma que los rectores de la nueva empresa decidieron utilizar el astillero que allí existía. Tal es así que muchos barcos destinados al comercio con Filipinas se construyeron en Pasajes y, en muchos casos, partieron de allí mismo rumbo al archipiélago. Es más, tal como ha demostrado recientemente la profesora Díaz-Trechuelo, los hombres de Guipúzcoa “tuvieron una presencia activa en ella

como accionistas, funcionarios, capitanes y tripulantes de sus barcos”²³².

Así, por lo que al tráfico marítimo por San Sebastián-Pasajes se refiere, y para este período que va de 1778 a 1793, es decir, los últimos años de existencia de la Guipuzcoana y los primeros de la de la Compañía de Filipinas, contamos con un trabajo de Isabel Miguel sumamente interesante, por las reconstrucciones realizadas de entradas y salidas²³³. En lo que a estas últimas se refiere, la Compañía de Caracas alcanzó en 1778 unos valores que posteriormente nunca lograría. Después del impacto de la guerra se inició un leve ascenso en 1781 y en los años centrales del período, entre 1784 y 1789, se recuperó a la mitad del nivel inicial, tendencia que se quebró a comienzos de los años noventa, si bien en 1792 se sintió algo del estímulo que alentó a los puertos habilitados. La nueva situación bélica y la invasión francesa dificultaron y más tarde estrangularon las relaciones comerciales mantenidas con el continente americano. En cuanto a los retornos, los valores de 1778 fueron superados en 1785. Con todo, el valor de lo desembarcado se vio afectado, lógicamente, por el impacto de la guerra de las colonias norteamericanas, aunque en menor medida que otros puertos de la costa cantábrica, ya que entre 1781 y 1783 la cuantía se recu-

En el siglo XVIII aumentó notablemente el consumo de chocolate en Europa y el cacao se convirtió en un apreciado y costoso producto. En San Sebastián, contando con el excelente cacao venezolano, se pusieron en funcionamiento en ese siglo gran número de pequeñas fábricas de chocolate. La afición al consumo de este producto en la ciudad se remonta a épocas anteriores a la fundación de la Compañía, aunque parece que estaba limitado a las capas altas de la sociedad. Su popularización debió producirse ya para mediados del siglo XVIII.



peró gracias al comercio a través de países neutrales. Pero al final del período, a diferencia de lo que ocurrió en los demás puertos peninsulares relacionados con América, las importaciones por Pasajes descendieron notablemente.

En cualquier caso, un análisis de este comercio con América debe completarse con las influencias que el mismo tuvo en el desarrollo económico guipuzcoano de esos años. Ya se han mencionado los porcentajes más bien bajos de exportaciones de productos siderúrgicos vascos, siendo esta industria, precisamente, la más importante del País. Para el período 1778-1795, pero también para las décadas anteriores, la oferta siderúrgica vasca, que gozó de un tratamiento fiscal diferencial respecto a los demás productos de este territorio,

presentó, no obstante, una posición menos relevante que los textiles extranjeros y los alimentos extraídos en los envíos a América²³⁴. Mientras la demanda de indianas reactivó el sector manufacturero catalán y sus tejidos ocuparon el mercado colonial, el hierro vasco no tuvo la misma suerte. Sus elevados costes de producción, motivados fundamentalmente por el alto precio del carbón, hacían difícil no ya su victoria en el mercado americano, sino incluso en el español, de manera que durante la segunda mitad del siglo XVIII las voces a favor de medidas proteccionistas aumentaron. Paralelamente, no hay que olvidar que el hierro sueco aceleraba progresivamente su penetración en los mercados del sur de Europa²³⁵. Por consiguiente, la actividad mercantil de la Compañía no sirvió de estímulo favore-

cedor del desarrollo industrial del País Vasco, donde se optó preferentemente por la protección. Quizás aquí la excepción que habría que hacer es la de la industria de la construcción naval, ya que un número nada desdénable de las naves de la Compañía, 28, se construyeron en los astilleros de Pasajes²³⁶. En concreto, en el Pasaje de San Sebastián se ubicó el astillero Público o del Sableo, cuya actividad se centró en la construcción de naves de mediano y gran tamaño para la Compañía de Caracas y para el rey²³⁷.

Esto no quiere decir, sin embargo, que una empresa comercial de tales características no tuviera importantes repercusiones en el devenir económico de la provincia, sobre todo de San Sebastián. En efecto, el comercio de tránsito proporcionó a los habitantes de esta ciudad unas oportunidades excepcionales. Pero, además, los flujos generados por la propia actividad de la Compañía de Caracas no se limitaron al tránsito de mercancías, ya que demandaban también marineros y capitanes, pilotos y escribanos de navíos, maestros y calafates, empleos cubiertos, en gran medida, por los propios guipuzcoanos. Así mismo, esta sociedad demandó directores, factores, secretarios, contadores, tesoreros, oficiales, veedores y escribientes, reclutados fundamentalmente en Guipúzcoa.



Una de las funciones de la Compañía de Caracas fue la lucha contra el contrabando de cacao que se efectuaba sobre todo a través de barcos holandeses. Armó para ello una flota corsaria que tuvo un alto grado de eficacia.

Imagen: Estampa del siglo XVIII.



El éxito comercial de la Compañía de Caracas se sustentó en una flota cuantificada en 85 navíos que lograron conducir, sólo a España, casi 100.000 toneladas de cacao legalmente registrado, en más de 270 expediciones marítimas.

La flota mercante de la Compañía estaba constituida en su mayor parte por navíos y fragatas. El navío de gran porte fue la unidad naval fundamental de la empresa.

*Imagen: Fragata y navío según dibujo del manuscrito del *Viaje de reconocimiento de las islas de Chiloé* (1790), obra de José de Moraleda, marino, natural de Pasajes San Pedro. Museo Naval, Madrid.*

Por lo tanto, se podría afirmar que la acumulación de capital por algunos individuos durante los años de funcionamiento de la Compañía fue una realidad. Pero, aunque no todos, la mayoría de estos capitales se dirigieron de nuevo hacia el comercio de tránsito, aprovechándose de las posibilidades y oportunidades que el puerto donostiarra ofrecía entonces. Las operaciones comerciales a comisión entre mercaderes donostiarras y casas mercantiles francesas, holandesas, inglesas o portuguesas, la participación en expediciones al continente americano con otros hombres de negocios situados en los puertos habilitados españoles o bien extranjeros, etc., fueron actuaciones que caracterizaron a la burguesía de San Sebastián del siglo XVIII²³⁸. En este sentido, sí se podría hablar de una acumulación de capital en la burguesía mercantil guipuzcoana del siglo XVIII, donostiarra principalmente, aunque no de un tránsito de un capitalismo comercial a otro industrial, fenómeno que tuvo lugar en el siglo XIX.

Ahora bien, además de la Compañía Guipuzcoana de Caracas es preciso mencionar también la Real Compañía de La Habana²³⁹, fundada el 18 de diciembre de 1740 a propuesta del navarro Martín de Aróstegui, teniendo como principal objetivo el abastecimiento de tabaco a las reales fábricas de Sevilla. Establecida la sede principal de la empresa en La Habana, en la metrópoli contó con dos factorías, una en Cádiz, la prin-

cipal, y otra en San Sebastián. En concreto, la existente en el puerto donostiarra tenía la finalidad de asegurar el abastecimiento de herrajes a los astilleros reales de La Habana, de suerte que el factor de San Sebastián, cargo que recayó en Juan Bautista Zuaznábar, se ocuparía de adquirir de las ferrerías vascas el material necesario para los arsenales cubanos. Para llevar a cabo su cometido, se fijó un capital de un millón de pesos, aunque la suscripción de acciones duró más de cuatro años. La novedad respecto de la Guipuzcoana de Caracas radicó en que el reparto de capital se hizo entre interesados en la metrópoli y en la colonia prácticamente a partes iguales. Entre los accionistas y responsables de la Compañía, sobresalió, notablemente, un nutrido grupo de navarros y guipuzcoanos con residencia en la Corte unos y dirigiendo negocios mercantiles en San Sebastián, Cádiz o Sevilla otros. Para lo cual situaban a sus paisanos bien como factores, comisionados o agentes en los lugares estratégicos, formando un tejido perfectamente relacionado.

Junto al suministro de tabaco, renglón de actividad que proporcionó altos beneficios a la Compañía, ésta se dedicó igualmente a la adquisición de azúcares de la isla y productos tales como el cacao, los cueros y el café, entre otros. En cuanto a los géneros expedidos desde la metrópoli, la habanera se hizo cargo del abastecimiento de los presidios de Florida y Apa-

Entre los efectos positivos de la Compañía de Caracas en Guipúzcoa, destacaron la reactivación del comercio y la construcción naval. Los astilleros guipuzcoanos fabricaron para la Compañía navíos y fragatas de gran calidad naval que se mostraron incluso capaces de soportar las sobrecargas de contrabando de cacao efectuadas por los empleados, mandos y marineros de la propia Compañía.

Imagen: Fragata que participó en la expedición al Orinoco organizada en 1754 por José de Iturrriaga, marino que había desempeñado los cargos de Diputado General y primer director de la Compañía de Caracas. Dibujo de Ignacio Milhau, Archivo Histórico Nacional, Madrid.



laches, de la venta de productos textiles, por los cuales obtuvo substanciosos beneficios, y del mencionado suministro de material de hierro para los astilleros reales de Cuba, haciéndose cargo igualmente de la venta de negros. De todas estas operaciones, en verdad, el mayor beneficiario fue el monarca, a quien se le garantizó un 15% por los adelantos de dinero que hacía a la Compañía para que ésta adquiriera el tabaco de la isla. Le seguían los acreedores de la sociedad y después los accionistas, quienes cobraron de una sola vez entre 1740 y 1752 un dividendo de un 2,5% anual. No se trataba de un beneficio muy elevado, ya que, en realidad, la Compañía había nacido hipotecada por el elevado peso que en ella tenía el grupo de Aróstegui, porque el capital recaudado no fue suficiente para todas las operaciones a realizar, por lo que hubo que recurrir a crecidos préstamos, y porque, mientras se criticaban los altos intereses que se pagaban a los acreedores de Cádiz y de Guipúzcoa, fundamentalmente, y cuyo valor máximo alcanzaba el 8%, se silenciaba el 15% que se pagaba al monarca.

En tales circunstancias, en 1752 una resolución de Fernando VI suspendía de sus empleos a los directores y ordenaba la revisión de todas las cuentas y operaciones de los años anteriores, iniciándose un

periodo de gran incertidumbre dentro de la Compañía, marcado, además, por el traslado de la sede a Madrid, por la pérdida en 1760 del asiento de tabacos, su principal actividad, y por la ocupación de La Habana por los ingleses en el verano de 1762, pasando sus bienes a manos británicas. A todo ello se unió que en 1765 la isla quedó abierta al tráfico y competencia de particulares, lo que vino a poner en tela de juicio su propia existencia. Así las cosas, si la habanera quería subsistir era necesario que emprendiera una nueva actividad. En efecto, en la década de los setenta y años posteriores el azúcar se convirtió en el principal producto de retorno a la metrópoli. En los géneros de ida, sin embargo, se mantuvo un esquema parecido al de los primeros años de la Compañía. Los cambios introducidos entonces la convirtieron en una empresa viable y con una más que aceptable rentabilidad. Más aún, el propio decreto de 1778 de libre comercio fue positivo para la empresa, al aprovechar la ocasión para ampliar sus ámbitos comerciales, aunque tuvo que hacer frente a la gran conflictividad vivida por España en el terreno internacional a partir de 1779. Fue precisamente desde principios del siglo XIX cuando la situación de la compañía empezó a declinar viéndose obligada a cerrar sus puertas en 1845,

dado que lo que le debían era mucho más de lo que tenía en su fondo social.

Por lo dicho hasta ahora cabe insistir en la posición privilegiada que mantuvieron San Sebastián y Pasajes dentro de la cornisa cantábrica respecto del comercio americano. Aunque los barcos de la Compañía de Caracas a menudo atracaban por motivos de carga, suministro o reparaciones en otros puertos cantábricos. No obstante, en los demás puertos del norte prácticamente todo su comercio exterior se hacía con los países europeos, sobresaliendo entre todos ellos el de Bilbao. Sólo a partir de la política de libre comercio del último tercio del siglo XVIII aumentaron sus tráficos comerciales los puertos de La Coruña y Santander. Así, la creación del Correo marítimo en La Coruña en la década de los años sesenta reforzó la integración de los puertos cantábricos. Al facilitar el comercio entre La Coruña, La Habana y Buenos Aires, el Correo atrajo comerciantes y capital hacia esa ciudad gallega procedentes de las provincias vascas y de Santander. Esta tendencia se vio reforzada cuando esta última ciudad fue autorizada a traficar con las Indias²⁴⁰, sin olvidar que la mitad de la flota matriculada en este último puerto era propiedad de vascos, en especial de Bilbao²⁴¹. Pese a ello, los comerciantes y corredores de Santander se fueron haciendo progresivamente importantes en la organización del creciente comercio costero que unía los puertos del norte con los tráficos a larga distancia, convirtiéndose Santander en un lugar de tránsito de los productos europeos destinados a la América caribeña²⁴².

3. Las actividades comerciales con el resto de Europa

Si bien es verdad que América fue el lugar privilegiado para el comercio español del siglo XVIII, lo cierto es que también podemos hablar de tráfico mercantil con el resto de Europa a lo largo de toda esta centuria. Así, en 1792 Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y Holanda eran los principales países con los que España comerciaba, manteniendo con la mayoría de ellos una relación deficitaria. En ese mismo año las exportaciones realizadas a los países europeos se centraron mayoritariamente en materias primas (67%) y alimentos (28%), con una escasa incidencia de las manufac-

turas (5%). Entre los productos expedidos sobresalieron la lana y el hierro y los vinos y aguardientes, los frutos secos y el aceite. En cuanto a las importaciones, los productos industriales ocuparon el 57%, los alimentos el 31% y las materias primas un 12%²⁴³. En el caso que nos ocupa, San Sebastián, es preciso señalar que las relaciones comerciales más intensas las mantuvo con los puertos franceses, destacando, sobre todo, los intercambios con Bayona. No debemos olvidar que a mediados del siglo XVIII España significaba el 60% de las transacciones totales de esta ciudad francesa, practicadas fundamentalmente por los puertos cantábricos²⁴⁴.

San Sebastián, muy vinculada a Bayona por la Compañía de Caracas, exportaba productos alimenticios (vino de Canarias, sardinas, queso, chocolate y aceite de pescado), productos coloniales (cacao), artículos manufacturados, generalmente derivados del hierro, velas, plomo en barras, pieles y mercancías diversas tales como cera, piedras talladas, etc. A su vez, importaba otros productos alimenticios (harinas de trigo, maíz, azúcar y bacalao), productos forestales y, sobre todo, artículos manufacturados (telas, sombreros, peines, papel, etc.)²⁴⁵. Por los datos disponibles, se puede decir que las medidas proteccionistas para la industria textil tomadas por el Gobierno español y los sistemas fiscales de las provincias vascas, además de los privilegios concedidos a Santander, no hicieron sino aumentar la competencia en unos tiempos en los que, por la legislación interior francesa, las cosas ya estaban bastante difíciles de por sí para el comercio bayonés. A ello habría que añadir, además, las concurrencias inglesa y holandesa²⁴⁶. Ahora bien, siendo las de Bayona, sin duda, las relaciones comerciales más importantes del puerto donostiarra, podemos hablar también, aunque en menor medida, de intercambios comerciales con otras ciudades francesas tales como Burdeos, Rouen o Le Havre, así como con Inglaterra, Hamburgo u Holanda²⁴⁷.



Caja de caudales que posiblemente perteneció al Consulado de San Sebastián. Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa.



Aunque la actividad comercial tenía puestos sus ojos de modo preferente en América, no cesó el tráfico mercantil con el resto de Europa. Las relaciones más intensas se mantuvieron con Francia y especialmente con el vecino puerto de Bayona.

Imagen: Fragata francesa. Detalle del óleo de Vernet La pêche au thon dans le Golfe de Bandol (1754). Colección Musée de la Marine, París.

REAL COMPAÑÍA DE LA HABANA

Al igual que la Compañía de Caracas, la Real Compañía de La Habana fue en origen una empresa mercantil de privilegio real que mantuvo fuertes vínculos con San Sebastián y Gipuzkoa. Ambas compartieron parcialmente el mismo accionariado.

Su sede principal estuvo inicialmente en La Habana para pasar años más tarde a Madrid. Contaba con factores o representantes en Cádiz y San Sebastián, entre otros puertos españoles.

Fundada en 1740, no tuvo una única línea de negocios. El abastecimiento de tabaco cubano para las reales fábricas de Sevilla fue la actividad más lucrativa de la historia de la Compañía.

En su primera época hubo de hacerse cargo también de la construcción de grandes barcos para la Armada en los astilleros reales de La Habana. Las ferrerías vascas produjeron importantes cantidades de herrajes, pernos y clavazón para surtir sus arsenales.

Finalizado el acuerdo con la Corona para el suministro de tabaco, la empresa orientó su actividad hacia el comercio azucarero, aunque también mantuvo un complejo entramado mercantil que incluía préstamos de dinero, negociación de letras, tráfico de cacao venezolano, etc.

Despojada de sus prerrogativas de compañía privilegiada, la habanera supo adaptarse al reglamento de libre comercio. Extinguida en 1845 fue la empresa mercantil por acciones de más larga duración, sobrepasando los 100 años de existencia.



Acción de la Real Compañía de La Habana, 1791. Aguafuerte de Luis Paret. Archivo Zavala.



Buena parte de la actividad de la Compañía de La Habana giró en torno al tabaco y el azúcar de Cuba.

Imagen: Cargamento de tabaco. Ilustración cartográfica de un mapa de Virginia, 1751.



Exvoto ofrecido a la Virgen Dolorosa de la iglesia parroquial de Deba por un tripulante del paquebote San Miguel, alias El Único, de la Compañía de La Habana en 1775.

El buque, al mando del capitán Joaquín de Larraguibel, hacía la ruta La Habana-Cádiz y estuvo a punto de naufragar en las Bermudas. Según figura escrito sobre el lienzo [transcripción libre] "el 7 de agosto hallándose a unas 68 leguas al oeste de la Bermuda le entró el Equinocio con tal furia que no es ponderable, el cual duró 48 horas sin amainar nada de su primer vigor antes por momentos se iba aumentando la tormenta: el día 9 parecía la mar una brasa de fuego, de modo que unidos los tres elementos de agua, viento y mar a cual más fuerte temimos se anegase el barco. En este conflicto no hallamos otro recurso que dar la popa al Viento y pedir a esta Divina Sra. se dignase aplacar la tormenta, pues nunca se veía el barco sobre el agua, sino combatido siempre bajo los golpes de Mar de suerte que a las 4 de la tarde fue preciso cortar el palo mayor: a las 9 de la noche entre muchos golpes de Mar vino uno tan furioso que le arrasó todo un costado, llevándose también toda la popa, alcázar, castillo, cubierta, artillería, lancha, bote, palos y respetos (...) y dos hombres, quedándose hecho una boya: en esta postura estuvo el barco debajo del agua arriba de 9 minutos hasta que desaguó por las portas de los cañones. El día 10 abonanzó el tiempo y hallándonos absolutamente sin tener de qué echar mano para armar una bandola, fue preciso cortar baos y tablas, con lo que determinamos arribar al puerto de Charlestown en la Carolina y entramos el 28 de dcho. y habiéndonos reparado allá del todo salimos para Cádiz el 31 de Enero de 76, a cuyo puerto llegamos el 28 de Marzo (...) día de esta imagen de DOLORES. ES VOTO a esta Virgen Dolorosa."



El tabaco fue el producto que generó más beneficios a la Compañía de La Habana. Grabado del siglo XVIII.

En su primera época, la Compañía de La Habana gestionó los astilleros de La Habana. Parte de su labor consistió en la contratación de clavos y herrajes para la construcción naval en las ferrerías guipuzcoanas y su posterior transporte.

Imagen: Forja de clavos. Dibujo del Álbum del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid.



REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

La desaparición de la Compañía Guipuzcoana de Caracas se debió en gran medida a la implantación del Reglamento de Libre Comercio de 1778, que derivó en poco tiempo en la pérdida del monopolio para el tráfico con la provincia de Venezuela. El comercio directo con las colonias americanas podía ya hacerse desde otros puertos españoles.

Francisco Cabarrús, accionista de la Compañía de Caracas y director del Banco Nacional de San Carlos, propuso en 1784 la creación de una nueva empresa privilegiada, la Real Compañía de Filipinas, a partir de los activos de la Guipuzcoana. Su capital pasaría a engrosar el fondo de la empresa recién creada. Los Cinco Gremios mayores de Madrid también participaron en la misma.



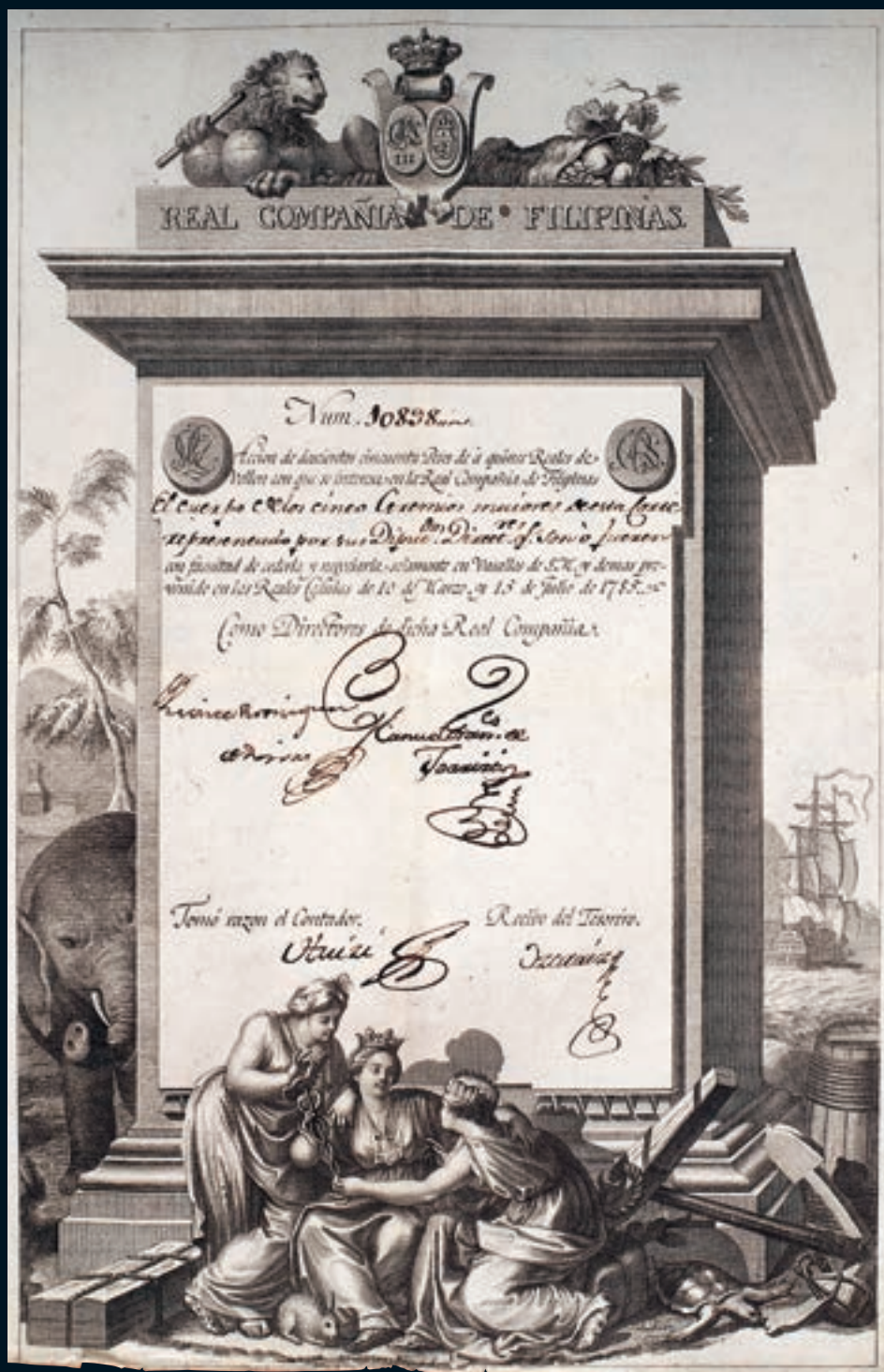
El objetivo principal de la Compañía de Filipinas era el desarrollo del archipiélago filipino estableciendo comunicación y comercio directo desde Cádiz. En la práctica mantuvo también intercambios directos con Venezuela (desde Pasajes), Perú, China e India.

La empresa se constituyó en buena parte sobre el accionariado, las estructuras y el personal de la Compañía de Caracas. La sede central de la empresa radicó en Madrid (al igual que la de la Guipuzcoana desde 1751). San Sebastián fue una de las bases más importantes de la nueva Compañía y en Pasajes se construyó una parte considerable de su flota.

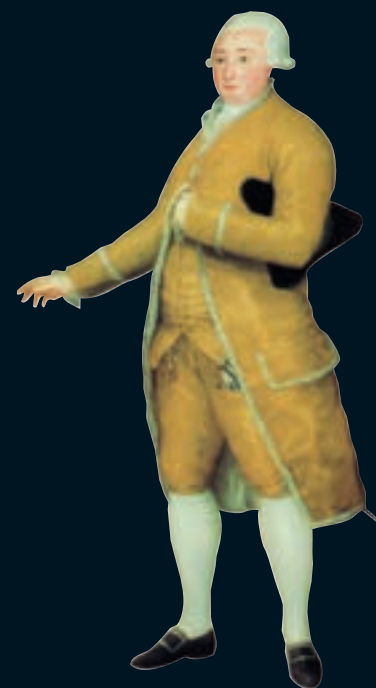
La Compañía de Filipinas sufrió los cambios políticos del absolutismo y el liberalismo y prolongó su existencia con dificultades hasta 1834.



Junta General de la Compañía de Filipinas en Madrid del 30 de marzo de 1815 presidida por Fernando VII y Miguel de Lardizábal. Óleo de Francisco de Goya, c. 1815. Museo Goya, Castres (Francia).



Acción de la Compañía de Filipinas, 1785.
 Aguafuerte de José Joaquín Fabregat.
 Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Francisco Cabarrús retratado por Goya en
 1788. Natural de Bayona, fue destacado
 consejero de Carlos III, fundador del Banco
 de San Carlos (antecesor del Banco de
 España) y tuvo un papel muy destacado en
 la puesta en marcha de la Compañía de
 Filipinas.

4. La crisis de la pesca de altura

Como se sabe, el País Vasco costero se caracteriza por ser agrícolamente pobre, de manera que la actividad pesquera se convirtió para sus habitantes en una fuente de ingresos fundamental. La pesca del besugo, atún y merluza, así como la de sardina y congrio, era en muchas localidades de la costa cantábrica un complemento o una salida profesional para los propios agricultores, a veces incluso un trampolín para lanzarse a las aventuras del tráfico comercial de las colonias²⁴⁸. Las especies, sin ser muy variadas, permitían, por la distribución estacional de su captura, mantener la producción todo el año. Aunque no todo el pescado se consumía “in situ” ni fresco. Una parte se expedía hacia el interior y otra se escabechaba o salaba, lo que originó el establecimiento de lavaderos, secaderos, colgadores y otras dependencias necesarias para esta actividad²⁴⁹.

Entre las actuaciones fomentadas por los gobiernos reformistas para fomentar la pesca sobresalen, en nuestro caso, la puesta en marcha de distintas iniciativas para potenciar la pesca de altura, que tanta trascendencia había tenido en la costa cantábrica durante los siglos anteriores. Cabe recordar, en este sentido, que la costa de Labrador y los caladeros de Terranova habían constituido en los siglos XVI y XVII un punto de atención e interés de especial importancia para los pescadores vascos. El bacalao y las capturas de ballenas habían ocupado a gentes de la costa e incluso de los pueblos del interior. El XVIII, sin embargo, no parece que fuera un buen siglo para la pesca de altura. Por ello, entre las medidas adoptadas, la fórmula preferida fue la creación de compañías privilegiadas²⁵⁰.

Así, en San Sebastián se fundó en 1732, a instancias del Consulado de San Sebastián, la Real Compañía Mercantil de Ballenas²⁵¹, nacida en un momento histórico un poco tardío, debido a que las potencias europeas habían desarrollado ya importantes imperios coloniales en los mares y además se había producido un destacado desarrollo de la actividad pesquera en esas colonias. Por ello, la Compañía tuvo que afrontar múltiples dificultades, siendo la principal de todas ellas la escasez de capital, aunque también tuvieron problemas a la hora de reclutar las tripulaciones para las tres embarcaciones con que inició su actividad en

1733. De hecho, al no conseguir allegar los capitales necesarios, su flota se mantuvo estable hasta la década de los cuarenta, en que llegó a perder dos navíos. Ante esta lamentable situación, la Guipuzcoana optó por intervenir, decidiendo en sus juntas de 1749 y 1752 apoyar los proyectos de aquella, interesándose en 60.000 pesos, aunque no llegó a desembolsar más que 40.000. No obstante, con esta operación la Compañía de Caracas se convertía en el mayor accionista de la Ballenera, obteniendo la gestión de la misma en 1749²⁵².

Por su parte, las Juntas Generales de Guipúzcoa acordaron aportar también 10.000 pesos a la Compañía de Ballenas, pudiendo así aprestar dos navíos para la pesquería en marzo de 1753, aunque su primera expedición fue un fracaso. A ello hubo que añadir igualmente la prohibición de comercio con Dinamarca como consecuencia de la ruptura de relaciones entre este país y España, por lo que tales circunstancias colocaron a la sociedad en una situación tan delicada que en 1757 la Compañía de Ballenas quedaba extinguida. De ahí que, en líneas generales, se podría decir que el XVIII no fue un siglo afortunado para la caza de este cetáceo.

Las causas del fracaso podrían ser varias. Primero, las interpretaciones británicas del derecho de pesca de los vascos en Terranova a partir del tratado de Utrecht (1713), lo que provocó importantes litigios y la crisis de la pesca de altura vasca. En opinión de Román Basurto, “la prohibición de faenar en Terranova constituyó un auténtico desastre social y económico para algunas localidades costeras del País Vasco”²⁵³. Segundo, porque, para Manuel de Larrañendi, la Compañía de Caracas aniquiló la pesca y los pescadores de los puertos guipuzcoanos. Con anterioridad a su fundación, en algunos de estos había 20 o 30 lanchas que practicaban la pesca de altura, pero, una vez constituida dicha sociedad, apenas quedaron embarcaciones de pesca ni pescadores en los puertos, empleados entonces en los navíos de la Compañía²⁵⁴. Posiblemente al jesuita andoaindarra no le faltara razón, pero ésa parece ser más una consecuencia de la primera causa indicada que un factor propiamente dicho. A su vez, a instancias de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, se constituyó en 1775 la Real Compañía de Pesca Marítima.



Las compañías comerciales privilegiadas del siglo XVIII absorbieron los recursos humanos del litoral guipuzcoano incluidos los del sector pesquero. La pesca de bajura decreció considerablemente y lo mismo ocurrió con la pesca de altura, aunque las causas de su decadencia fueron más complejas.

Imagen: Pesca de la sardina en las costas cantábricas. *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional* de Antonio Sáñez Reguart, 1791-1795.

Finalmente, Montserrat Gárate ha sacado a la luz los lamentos de los propios accionistas de la sociedad, quienes se quejaban de no contar con “las gracias que logran las compañías de ballenas en Francia e Inglaterra”²⁵⁵.

5. Proyectos de ampliación del puerto en el siglo XVIII

El proyecto de ampliación del puerto de San Sebastián data de 1770, cuando el Consulado trató de traer a esta ciudad la flota de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que recalaba en Pasajes. Según los responsables del Consulado, semejante traslado constituiría un ahorro económico para la Compañía, además de otras ventajas adicionales. No obstante, no fue hasta 1773 cuando los consultores de la Casa de Contratación y Consulado de San Sebastián encargaron al arquitecto Pedro Ignacio Lizardi el proyecto de la nueva dársena del puerto. El 9 de junio de ese mismo año Lizardi presentó el plan y presupuesto para su aprobación al Comandante General de la provincia, marqués de Basecourt, quien a su vez lo transmitió al ingeniero jefe Carlos Agustín Giraud, cuyo informe fue favorable. Muy pronto, el 15 de agosto, se expedía la Facultad Real, firmada por el marqués de Grimaldi, que daba su visto bueno a la realización de la obra. No obstante, Julián Arriaga, secretario de Estado y del Despacho Universal de la Marina e Indias, era partidario de que la dirección de las obras recayera en Julián Sánchez Bort (o Bortt), el ingeniero hidráulico más importante de la España de la época.

Éste llegó a San Sebastián en mayo de 1774 y para finales de agosto presentó un extenso plan que comprendía la edificación de un faro y la construcción de una dársena con mejoras de la bahía de La Concha, proponiendo el cierre de la boca occidental entre la isla e Igueldo por medio de una escollera y un gran paramento sobre ella. Presentaba, además, un gran muelle para el amarre de barcos al socaire de la isla²⁵⁶. El nuevo proyecto permitiría aumentar la entrada de buques en el puerto donostiarra, en especial de la Compañía de Caracas, y mejoraría notablemente la seguridad. De hecho, el Consulado acogió con satisfacción la propuesta, aunque muy pronto contó con



la oposición del cónsul Juan José Zuaznábar, pese a lo cual el 25 de mayo de 1775 se promulgó una Real Orden que aprobaba el proyecto de Sánchez Bort. Sin embargo, tal como se deduce del sistemático estudio de M^a Isabel Astiazarain, las divisiones existentes entre los miembros del Consulado, alentadas en buena medida por Zuaznábar, el elevado coste de la obra y el traslado de Sánchez Bort a los trabajos de la Acequia Real de Aragón hicieron que poco a poco su plan quedara marginado, de manera que la única construcción que finalmente se llevó a cabo fue el faro de Igueldo, puesto ya en funcionamiento en septiembre de 1777. Fracasado el plan de Sánchez Bort, José Odriozola llegó a plantear ese mismo año varias propuestas para mejorar el puerto donostiarra, pero ninguna de ellas salió adelante²⁵⁷.

Ahora bien, San Sebastián no sólo contaba con un puerto marítimo importante, sino también con otro fluvial en el río Urumea que llegó a desempeñar un papel nada desdeñable en lo que al comercio con la vecina localidad de Hernani se refiere. Así, además del tráfico tradicional que desde antiguo se había dado entre ambas poblaciones, en 1850 el Estado llegó a un acuerdo con las ferrerías de la villa de Hernani (Fagollaga, Picoaga y Ereñozu), naciendo de esta manera el Real Asiento de Anclas. Pero para hacer frente al compromiso, los ancoreros de Hernani multiplicaron la capacidad productiva recurriendo a subcontratos, de suerte que los encargos de la Corona se repartieron entre numerosas ferrerías de las proximidades. Los encargos oficiales mantuvieron a las ferrerías de Hernani volcadas en la Real Armada, por lo menos, hasta 1758. No obstante, finalizados los dos asientos de la Corona, la especialidad ancorera mantuvo su expansión, disfrutando de años de esplendor y exportando buena parte de su producción a Francia, Portugal y otras potencias del norte de Europa. Semejante actividad entró en crisis, sin embargo, a finales del siglo XVIII, primero con el estallido de la guerra de la Convención y más tarde con la invasión napoleónica, quedando aquella paralizada²⁵⁸. Esto conllevó, igualmente, un declive del propio puerto fluvial del Urumea.

En la producción siderúrgica guipuzcoana del siglo XVIII destacaron, por su calidad, las grandes anclas fabricadas por el donostiarra Juan Fermín de Guilisasti. Estas anclas eran embarcadas en el puerto de Donostia con destino a diversos países europeos.

Imagen: Ilustración francesa del siglo XVIII.

EL OCASO DE LA ACTIVIDAD BALLENERA

La política naval de los Borbones y los enfrentamientos bélicos de comienzos del siglo XVIII afectaron negativamente a las pesquerías trasatlánticas guipuzcoanas. El Tratado de Utrecht conduce a la desaparición de la pesca del bacalao. Por otro lado, la flota ballenera queda reducida a la mínima expresión tras la pérdida de seis buques balleneros requisados por la Armada en la batalla de Cabo Passaro contra los ingleses.

En 1732 el Consulado de la ciudad trató de reactivar la pesquería de ballenas promoviendo la Compañía Ballenera de San Sebastián. La empresa inició su funcionamiento con tres navas construidas con el apoyo de la Corona, la Diputación de Guipúzcoa y la Compañía de Caracas. Pero las expectativas fundacionales no se cumplieron pese a contar con determinadas ventajas fiscales. La competencia internacional se sumó a la mala fortuna y a la escasa motivación inversora de armadores y comerciantes que estaban más interesados en el negocio del cacao. La disolución de esta Compañía se produjo tras dos décadas de actividad intermitente.

Aún hubo un último intento de restablecer la pesquería de la ballena. Fundada en 1789 la Real Compañía Marítima apresta en Pasajes dos fragatas que trataron de encontrar en el extremo sur del continente americano las ballenas que se le negaban en el Atlántico Norte. Pero, acaso por la larga duración de las campañas, la iniciativa no llegó a prosperar.

Con esta empresa concluía la brillante historia ballenera donostiarra y guipuzcoana. En lo sucesivo, las capturas fueron ocasionales y siempre en las proximidades de la costa vasca.



Arponero vasco según ilustración de la obra de Duhamel du Monceau, *Traité Général des Pesches*, Paris, 1769.



Biscayenne, petite Chaloupe des batimens qui vont à la Pesche de la Baleine. Guercule fec. 6.

Arponeo de ballena desde la chalupa denominada "biscayenne" (vizcaína). De la recopilación de Pierre-Jacob Guercout Du Pas, 74 vues de tous les differents bâtimens de la mer Méditerranée et de l'Océan, Paris, 1711.



Captura de una ballena franca y de su ballenato en aguas de Castro Urdiales el 27 de noviembre de 1739. Aguafuerte anónimo publicado en 1740 en la revista semestral Relationis Historicae Continuatio editada en Francfort. La estampa incluye las más antiguas representaciones realistas impresas de la ballena franca, aunque muestran alguna incorrección anatómica. Barthelmess Whaling Collection, Cologne, no. 1296 [Documentación y texto: Klaus Barthelmess].

(X)
NOTICIA
 DE LA COMPAÑIA FORMADA
 EN LA CIUDAD
DE SAN-SEBASTIAN,
 PARA LA PESQUERIA
 DE BALLENAS,
 LA QUAL SE HACE PUBLICA,
 à fin de que los Naturales de este
 Reyno, que quisieren interessarse
 en ella, se hallen enterados
 de sus circunstancias.
SU Magestad (Dios le guarde) se
 sirvió de mandar, que fuesen
 pagados los credits debidos à
 los Armadores, ò Habiadores, y Apref-
 tadores de los siete Navios, afitados
 A en

Folleto publicado en 1732 con el propósito de captar accionistas para la Compañía Ballenera de San Sebastián. Archivo Untzi Museoa-Museo Naval.

Detalle del plano manuscrito de San Sebastián realizado por el teniente coronel Juan de Landaeta en 1724. La traza del puerto que ofrece resulta esquemática y meramente aproximativa pero tiene el mérito de informar de la existencia en caí-arriba (letra R) de una "casa donde derriten la ballena". Servicio Histórico Militar, Madrid.



El decreto por el que se autorizaba en 1778 el libre comercio con América incidió negativamente en el devenir de la Compañía de Caracas. El panorama comercial de San Sebastián se ensombreció aún más con la guerra contra Inglaterra, las posteriores invasiones francesas (guerra de la Convención y de la Independencia) y la pérdida del puerto de Pasajes. Pese a todo, el tráfico mercantil no llegó a desaparecer en las primeras décadas del siglo XIX. En esos años la ciudad reivindica la habilitación de su puerto para el comercio con América y Asia y el traslado de las aduanas del interior a la costa y a la frontera.

Imagen: Carlos III firmando el decreto de libre comercio. Pintura mural de Pedro Pablo Montaña para la antigua Aduana de Barcelona.



6. Tiempos de crisis para el comercio donostiarra, 1800-1842

Los acontecimientos políticos vividos en la década de los noventa del siglo XVIII como consecuencia de la Revolución Francesa y las sucesivas guerras de la Convención y de la Independencia contra el país vecino no hicieron sino perjudicar aún más al comercio donostiarra. Pero, pese a ello, durante las primeras décadas del siglo XIX los tráficos mercantiles no llegaron a desaparecer, aunque su volumen descendió sensiblemente respecto de las cifras de mediados del siglo XVIII. Sin duda, esta postración debe ser contextualizada en el marco general de la crisis del Antiguo Régimen, que, en nuestro caso, se plasmó en una fuerte polémica entre la burguesía mercantil donostiarra y la Provincia. Así, podríamos resumir diciendo que las principales reivindicaciones de los comerciantes de San Sebastián fueron dos, la habilitación de este puerto para el comercio con América y Asia y el traslado de las aduanas del interior a la costa y a la frontera. Ambas medidas eran consideradas fundamentales por los donostiarras para lograr la recuperación económica de Guipúzcoa, pero el inconveniente radicaba en que iban en contra del mantenimiento intacto del sistema foral que querían

preservar los representantes del resto de la provincia. Por ello, las disputas entre los partidarios de ambas posturas fueron constantes durante estas primeras décadas del siglo XIX²⁵⁹.

En el trasfondo de la polémica es posible vislumbrar la lucha entre las nuevas ideas liberales, por un lado, y las viejas ideas defensoras del orden establecido, por otro. Con el triunfo de las primeras durante el Trienio de 1820 a 1823 las reivindicaciones solicitadas por los comerciantes de San Sebastián fueron concedidas, aunque por poco tiempo, ya que con la vuelta de Fernando VII quedaron suprimidas. No obstante, estas diferencias se agravaron a principios de los años treinta, destacando, entre los escritos existentes, la *Memoria Justificativa de lo que tiene espuesto y pedido la Ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa*, folleto editado en

1832 en el que se recogen sistemáticamente las peticiones y los argumentos de esta burguesía comercial. Una vez más, sin embargo, los notables de la provincia insistieron en la inmutabilidad de los fueros, lo que no impidió que, merced a las gestiones de los donostiarras en Madrid, el Gobierno promulgara un Real Decreto el 14 de noviembre de 1832 habilitando al puerto de San Sebastián para introducir productos coloniales. Aunque el triunfo de San Sebastián fue efímero, ya que el 29 de marzo del año siguiente el Gobierno suspendía la habilitación atendiendo a las presiones ejercidas por la Provincia.

El estallido de la Primera Guerra Carlista a finales de ese mismo año de 1833 hizo que la polémica quedara en segundo plano, no siendo casualidad que mientras San Sebastián apoyaba a las fuerzas cristinas, la mayor parte de Guipúzcoa se proclamara partidaria de Don Carlos. En premio de semejante lealtad, el 16 de enero de 1836 el Gobierno ratificó la medida adoptada el 14 de noviembre de 1832. Además, la ley de 17 de septiembre de 1837 ordenaba el traslado de las aduanas interiores a la costa y a la frontera. Se satisfacían así las dos aspiraciones planteadas por los comerciantes donostiarras, aunque la situación bélica impidió que estas disposiciones pudieran aplicarse. A ello hubo que

sumar igualmente el hecho de que el Convenio de Vergara del 31 de agosto de 1839, además de poner fin a la guerra en el norte, implicaba el compromiso del Gobierno de respetar los fueros vascos. En semejante situación, la Junta de Comercio de San Sebastián reinició sus gestiones para conseguir una vez más la traslación de las aduanas, en un momento en que la independencia de las colonias continentales de América habían restado gran parte de su valor a la habilitación del puerto donostiarra para semejante tráfico.

Esta vez el definitivo traslado de las aduanas a la costa y a la frontera no se produjo hasta el decreto de 29 de octubre de 1841. Al tomar como excusa una revuelta conservadora que tuvo su foco más activo en las provincias vascas y en Navarra, Espartero decidió el desplazamiento de las aduanas, de suerte que, además de satisfacer a los comerciantes de San Sebastián, se dio un paso decisivo en la unificación del mercado nacional. De esta manera se abrían nuevas posibilidades a los productores guipuzcoanos, que ahora podrían vender sus artículos en el resto de España sin tener que pagar derechos aduaneros.

Así pues, el término de la guerra y el mencionado decreto debieron marcar el inicio de un nuevo desarrollo económico en Guipúzcoa, lo cual tuvo su refle-



jo en el propio comercio donostiarra. En este sentido, Fernández Albaladejo considera que ambos hechos pusieron fin a lo que los comerciantes consideraban como el mayor obstáculo para la expansión de su actividad, de manera que entre 1845-46 y 1860-61 la tasa anual de crecimiento del valor de las aduanas guipuzcoanas fue del 7,78%²⁶⁰. En consecuencia, según este mismo autor, entre 1840 y 1860 el capital comercial local había rehecho en buena medida la difícil situación en que se encontraba a finales del siglo XVIII y primer tercio del XIX²⁶¹.

A tenor de lo dicho, es necesario reconocer el difícil panorama imperante durante la primera mitad del siglo XIX para el tráfico comercial de San Sebastián, lo cual, sin embargo, no fue óbice para que familias tales como los Alcain-Garro, Bermingham, Brunet,

En 1794 las tropas del gobierno revolucionario francés de la Convención tomaron Donostia. Pese a que un sector de la población simpatizaba con las ideas de la Revolución Francesa, los ocupantes mantuvieron la ciudad en estado de guerra casi durante un año, efectuando actos de saqueo que causaron grandes daños.

Imagen: Detalle de la estampa de 1800 que representa la entrada del ejército de la Convención en Bilbao.



Ataque a San Sebastián en 1813. Detalle de acuarela de Pasquieri, 1829. Colección J.M.U.

Las guerras napoleónicas trajeron consigo la ocupación francesa de San Sebastián en 1808. Después de cinco años de convivencia forzosa con las tropas de Bonaparte llegó el asedio anglo-portugués. Tras varios asaltos fallidos, los aliados lograron traspasar las murallas y finalmente se produjo el saqueo e incendio de la ciudad con numerosas víctimas en la población civil sometida a violaciones, torturas y asesinatos. A las pérdidas humanas se sumó la destrucción de la mayor parte de la ciudad, incluida la casa consistorial. [Más información sobre la imagen en pág. 306].

En 1805 tuvo lugar la segregación del puerto de Pasajes mediante un Real Decreto. Este hecho supuso una gran pérdida para la economía marítima donostiarra. La ciudad intentó recuperar en 1814 la jurisdicción sobre este enclave portuario, fuente de poder y de ingresos, pero no tuvo éxito en el empeño.

Imagen: Embarque del General Lafayette en Pasajes. Óleo de Hubert Robert, 1800-1803. Fundación José y René de Chambrun, París.



Collado, Echagüe, Queheille o Serres-Laffite, grandes comerciantes de la ciudad, continuaran manteniendo sus operaciones mercantiles. En este sentido, América fue, sin duda, uno de los grandes destinos. De hecho, pese a la desaparición de la Compañía de Caracas, los intercambios con Venezuela (Caracas y La Guaira) no cesaron. Cuba, aún en poder de la metrópoli, fue la isla con la que más activamente se relacionaron estos grandes negociantes donostiarras. Además, ciudades como Guayaquil, Lima y algunos enclaves del sur de Estados Unidos fueron también objeto de atención. Así pues, pese a las continuas negativas para habilitar el puerto de San Sebastián para el comercio americano hasta 1841, este tipo de movimiento mercantil pervivió de manera regular. Bien a través de Cádiz, bien de barcos y puertos franceses, los comerciantes de San Sebastián consiguieron conservar sus negocios. Tampoco fue excepcional que se

juntaran varios mercaderes para alquilar navíos con el fin de transportar los productos comprados en ultramar. Junto al continente americano, un segundo ámbito de los traficantes guipuzcoanos de estas décadas fue Europa, en especial Francia. En concreto, se mantuvieron importantes relaciones mercantiles con Bayona y Burdeos. Incluso varios comerciantes de estas ciudades eran de origen peninsular. A su vez, varias casas donostiarras eran apoderadas de otras bordelesas o bayonesas y viceversa²⁶². También algunas firmas comerciales de Bayona se instalaron en San Sebastián nada más decretarse el traslado de aduanas²⁶³.

Por eso, durante la primera mitad del siglo XIX el comercio donostiarra intercambió una gran variedad de productos debido a su situación intermediaria entre ambas orillas del océano. De hecho, pese a la inhabilitación de San Sebastián, los coloniales adquirieron una gran relevancia, por encima de cualquier

otra clase de mercancías. Los productos ultramarinos con los que más se traficaba eran los siguientes: azúcar cubano, en bruto o depurado; tabaco, importado generalmente de la misma isla; cacao, de Guayaquil y de Caracas; canela, de China y de Manila; cuero y añil, de La Guaira; pimienta, nanquines, algodón, braman-tes, etc. En contrapartida, desde San Sebastián se expedían bienes de Europa, del resto de España y algunos propios del País. Aunque, por lo que respecta a estos últimos, cada vez fue más difícil vender los productos de hierro vascos debido a la falta de competitividad

en comparación con los mismos géneros elaborados en el norte de Europa con nuevas técnicas industriales. Existía, además, un tráfico de granos, generalmente procedentes de Navarra, y de otros productos



San Sebastián, ciudad que se había sumado a la causa liberal y se encontraba en pleno proceso de reconstrucción, sufrió un nuevo asedio en 1823. “Los cien mil hijos de San Luis”, ejército francés al servicio del absolutismo, que repuso a Fernando VII en el trono, tomó la ciudad dando paso a una ocupación que se extendió hasta 1828.

Imagen: El ejército absolutista repele un intento de contrataque el 9 de abril de 1823. Litografía de V. Adam/Delpech, 1824. Colección particular.

básicos, así como de artículos tales como la sal y los textiles catalanes y europeos de alta calidad, productos químicos, propios de una industria papelera incipiente, etc.²⁶⁴.



La Habana. Detalle de un óleo anónimo de 1851. Biblioteca Nacional, Madrid.

Las demandas de los comerciantes de San Sebastián para que su puerto pudiera establecer legalmente intercambios mercantiles con América y lograr el traslado de las aduanas a la costa y a la frontera no fueron realidad consolidada hasta unos años después de la Primera Guerra Carlista. Se abría paso a una recuperación del tráfico mercantil que perduró hasta mediados de los años sesenta. Sin olvidar el intercambio con países como Francia o Inglaterra, en general América y en particular Cuba y Puerto Rico fueron destino preferente de los veleros mercantes donostiarras. Entre los productos ultramarinos de importación figuraban el azúcar, el tabaco, el cacao y la canela.

7. Nuevos proyectos para el puerto donostiarra

Siendo San Sebastián una ciudad cuya historia había estado estrechamente ligada al mar, tras el incendio de 1813 uno de los temas pendientes, además de la propia reconstrucción de su caserío, era la mejora del puerto. Así, una Real Provisión de 7 de marzo de 1818 aprobaba unos arbitrios sobre las mercancías descargadas en el puerto por una duración de 16 años, tiempo que se consideraba suficiente para llevar a cabo las reformas necesarias. De esta manera el Consulado decidió el cierre del boquete de la isla de Santa Clara a Igueldo, encargándosele el proyecto al arquitecto Silvestre Pérez, quien optó por un murallón con cimentación sobre escollera, inspirándose en el propio proyecto de Julián Sánchez Bort. Las obras dieron comienzo en enero de 1821, pero fueron suspendidas al año siguiente por problemas económicos, ya que la escollera había sido proyectada tan sólo de 23 pies y, dadas las fuertes mareas de septiembre, se vio la necesidad de ampliarla hasta 50.

Hubo que esperar a los años cuarenta para que volvieran a plantearse nuevas propuestas para la mejo-

ra del puerto donostiarra. En efecto, una Real Orden de 30 de abril de 1847, a instancias de la Delegación de Obras Públicas, solicitaba la redacción de un plan de mejoras para el puerto donostiarra. El responsable de llevarlo a cabo fue Manuel Peironcely, quien presentó un estudio el 10 de mayo de 1848, formulando unas reformas cuyos objetivos principales eran aminorar las resacas para facilitar la entrada y dar mayor seguridad al fondeadero del puerto, asegurar la estabilidad de los muelles y aumentar algo el fondo²⁶⁵. La propuesta, sin embargo, se consideró insuficiente, por lo que no tuvo más remedio que elaborar otro plan, enviado a Madrid en 1851. En él Peironcely se mostraba partidario de centrar las reformas en los muelles, demasiado pequeños para el futuro tráfico del puerto. En la bahía limitaba las mejoras al aumento de cuerpos muertos y, a lo sumo, a la construcción de un pequeño muelle en la isla de Santa Clara²⁶⁶. Esta vez sí gustó su proyecto, encargándosele, por Real Orden de 14 de septiembre de ese mismo año de 1851, un estudio con mayor amplitud de las distintas correcciones que deberían llevarse a cabo tanto en los muelles como en la bahía de San Sebastián. Peironcely insistió en tres aspectos fundamentales, a saber: la construcción de una dársena, la rectifi-

El puerto de San Sebastián después de la ampliación y reformas efectuadas entre 1851 y 1858. El aumento del tamaño de los barcos con la llegada del vapor, la pérdida del puerto de Pasajes y el buen momento comercial condujeron a la remodelación, pero las dársenas siguieron siendo de reducidas dimensiones.

Imagen: Detalle de litografía de Fidel Múgica. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



cación y el ensanche de los antiguos muelles y la erección de un rompeolas²⁶⁷. Además, según Izaguirre, llegó a plantear también las posibles obras que podrían llevarse a cabo para convertir la bahía en un puerto de refugio para buques de gran calado, construyendo un rompeolas de 200 metros de largo en dirección sur-sudeste, y estableciendo en Santa Clara un muelle amplio. Otra reforma que podría llevarse a cabo era la construcción de una dársena en los Juncales del Antiguo. Ahora bien, esta posibilidad suponía, a la postre, un coste enorme, así como perturbar los intereses económicos existentes al trasladar el movimiento comercial al otro lado de la bahía²⁶⁸.

El contratista de las obras del puerto de San Sebastián fue Fermín Lasala Urbieto, quien, para septiembre de 1850 convocó a los capitalistas, comerciantes y propietarios de la ciudad para llevar a cabo la ejecución de las mismas, formándose una sociedad por acciones²⁶⁹. El propio Lasala presentó una propuesta de mejora de los muelles donostiarra al Gobierno, el cual la aprobó el 12 de mayo de 1851 bajo un presupuesto de 3.101.814 reales. El 15 de junio se celebró la correspondiente subasta sin que se presentara ningún otro licitador que mejorara la propuesta de Lasala, de manera que unos días más tarde, el 22, le fue otorga-



da la concesión de dichas obras por la cantidad estipulada pagadera en veinte anualidades, dando comienzo las obras ese mismo año de 1851²⁷⁰. Muy poco después de la adjudicación de la obra fue redactado un proyecto complementario, según Real Orden de 14 de septiembre, que aumentaba en tres pies el calado de cimentación con un coste adicional de 972.498 reales²⁷¹. Años más tarde, cuando las obras estaban muy avanzadas, una Real Orden de 15 de septiembre de 1856 aprobaba el proyecto de recalce y ensanche de Caiburu, consistente en la construcción de un muro exterior de mampostería ligado al antiguo muelle con paredes transversales, terraplenando con arena el espacio existente entre ambos. Además, se colocaron unas compuertas en la bocana de la llamada dársena comercial para contener el agua en la vaciante y evitar que los barcos quedaran en seco durante las bajamares²⁷². Por fin, los trabajos concluyeron en septiembre de 1858, debiendo señalar que entonces el contratista formuló un pliego de obras realizadas fuera del presupuesto que ascendió a 550.683,16 reales de vellón. Se puede

Bergantín-goleta *Cid Campeador*, velero propiedad de V. Aurochea que hizo en muchas ocasiones la travesía San Sebastián-La Habana. Óleo de C. L. Weyts, 1870. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Según los datos que aportó Pascual Madoz, hacia 1850 la flota donostiarra estaba compuesta por 4 corbetas y 10 bergantines como buques mayores, además de 7 lugres, 3 quechemarines, 25 lanchas fletadas, 21 lanchas de pesca y 30 botes y botecillos.

El puerto de San Sebastián después de las reformas efectuadas por Manuel Peironcely a mediados del siglo XIX. (Detalle del plano de San Sebastián de Antonio Cortázar, c. 1862. Servicio Histórico Militar, Madrid). Posteriormente existieron nuevos proyectos de ampliación, pero no llegaron a efectuarse por resultar incompatible la actividad portuaria de gran intensidad con la toma de baños y por el papel protagonista que fue adquiriendo el puerto de Pasajes en la actividad comercial.





Nafragio del bergantín Felisa que tuvo lugar en La Concha en febrero de 1850. Óleo de Laureano Gordón, 1850. Colección Museo San Telmo.





Naufragio del Bergantín FELISA en el Puerto de S^t. Sebastián,
al 6 de Febrero de 1850.

*Naufragio del bergantín Felisa.
Aguada de Laureano Gordón,
hacia 1850. Fundación Kutxa.*

decir que, en un momento en que el puerto de Pasajes se encontraba prácticamente anegado, estas obras realizadas en la década de los cincuenta en el puerto de San Sebastián fueron las tareas de reforma más notables llevadas a cabo en Guipúzcoa en este apartado.

Ahora bien, el proyecto del ferrocarril del Norte hizo que las mejoras que se estaban realizando en el puerto donostiarra fueran consideradas insuficientes. En efecto, el ingeniero francés Wissocq, encargado del tendido ferroviario, estudió la ampliación del puerto comunicándolo con el de Santa Catalina, en el río Urumea, permitiendo una dársena cerrada capaz de albergar buques de 700 a 800 toneladas. El plan, trazado en 1856, fue expuesto al ministro de Fomento Francisco Luxán, pero finalmente no salió adelante porque se pretendían ocupar unos terrenos destinados al ensanche de la ciudad. Otra propuesta también ligada a la llegada del ferrocarril en la capital guipuzcoana fue la presentada en 1859 por el ingeniero Manuel

Estibaus, cuyo plan, en realidad, seguía el diseño trazado por Wissocq. Con gran demora y tras una reclamación realizada por el propio Ayuntamiento de San Sebastián, la conformidad para la ejecución de las obras se dio en marzo de 1864, es decir, justo un mes antes de la publicación del real decreto que mandaba derribar las murallas de la ciudad. Las autoridades municipales seguían apostando por la reforma portuaria, pero este planteamiento resultaba incompatible con el proyecto de ensanche urbano. En noviembre de 1864 se volvió a pedir al Gobierno la ampliación del puerto y la creación del fondeadero de Santa Clara. El estudio de este último recayó en Francisco Lafarga, quien lo finalizó para septiembre del año siguiente, sin que se llevara a cabo. Poco más tarde, en febrero de 1866, se pidió al mismo ingeniero un anteproyecto basado en el plan de Estibaus, pero respetuoso con el trazado de ensanche de Antonio Cortázar. Lafarga presentó un proyecto pensando en un comercio suma-

Puerto de San Sebastián. Aguada de Didier Petit de Meurville realizada entre 1857 y 1873. Colección Diputación Foral de Gipuzkoa.



mente activo, algo que en ese momento no era real, por lo que él mismo llegó a abandonar la idea.

Finalmente, en 1869, quedó aprobado el proyecto del fondeadero de Santa Clara, encargándose al ingeniero Pablo de Alzola. Ahora bien, debido a las discrepancias mantenidas con las autoridades de Marina, Alzola quedó eximido de continuar el estudio a finales de 1870 y fue sustituido por Lafarga. Así, en abril de 1872 el Ministerio de Fomento aprobó el cierre total de la boca occidental, de suerte que la memoria se terminó en noviembre de 1873. La Segunda Guerra Carlista interrumpió el proyecto, en un momento, además, en que cada vez se veía más claramente la importancia que habría de tener el puerto de Pasajes. En 1880 el puerto de San Sebastián fue clasificado de interés general de segundo orden, haciéndose cargo de sus obras a partir de entonces el Estado. Éstas no comenzaron, sin embargo, hasta bien avanzada la década de los ochenta, suspendiéndose el 8 de diciembre de 1889, por la incompatibilidad de esta actividad con la toma de baños y porque, dentro de la redistribución económica del espacio del entorno de San Sebastián, Pasajes había asumido ya el gran protagonismo portuario²⁷³.

8. La recuperación del comercio exterior

Por supuesto, estas obras de mejora que se hicieron en el puerto de San Sebastián debemos situarlas en un momento de ascenso del tráfico marítimo de esta plaza. Así, por lo que se refiere a los años centrales del siglo XIX, si tenemos en cuenta los datos suministrados por Félix Bona, y considerando su carácter más bien orientativo²⁷⁴, se puede observar en el movimiento comercial exterior del puerto de San Sebastián dos períodos bien diferenciados. Uno primero que iría de 1854 a 1863 y un segundo desde ese año a 1872, inicio de la Segunda Guerra Carlista, aunque en cada uno de estos es posible detectar, además, algunos ciclos cortos. En concreto, para mediados de los cincuenta dos hechos marcan el movimiento comercial de estos años, las expediciones de trigo durante la guerra de Crimea y la crisis de subsistencias de 1857. Durante dicha conflagración, las salidas de cereales por los puertos cantábricos aumentaron notablemente, de suerte que en San Sebastián, según las cifras



dadas por Félix Bona, se pasó de los 17.547.816 reales de vellón en 1854 a 43.152.555 en 1855²⁷⁵. Posteriormente las malas cosechas en España obligaron a adquirir trigos foráneos, siendo autorizadas las primeras adquisiciones en 1856, lo que tuvo ya su reflejo en 1857. Superada la depresión de los cincuenta, España vivió un período de cierta prosperidad económica truncada pocos años más tarde por la grave crisis de mediados de los sesenta.

Por lo que al destino de este comercio se refiere, predominaron los tráficó con Europa, en especial con Francia e Inglaterra. En el primer caso, sobresalieron los puertos de Bayona, Burdeos y Le Havre, en especial el primero²⁷⁶. Aunque a partir de 1857 se observa un incremento del comercio con Inglaterra, relacionado precisamente con los primeros pasos del proceso de industrialización que estaba experimentando la provincia. Para Fernández Albaladejo, el ascenso de los tráficó comerciales entre San Sebastián e Inglaterra entre 1857 y 1860 está probablemente relacionado con la importación de material ferroviario²⁷⁷. Además, hay que mencionar igualmente el comercio con América, cuyo movimiento entre 1851 y 1860 aumentó, al pasar de las 3.822 toneladas de registro a 6.070, pasando por las 7.661 de 1855 o las 7.138 de 1859. El 78% de este comercio se realizaba

Aspecto del puerto de San Sebastián según aguada de Petit de Meurville (1857-1867). Diputación Foral de Gipuzkoa.

En la imagen se observan las casetas de vigilancia aduanera. El decreto de Espartero de 1841, por el que se ordenaba el traslado de las aduanas del interior a la costa y a la frontera, favoreció la prosperidad del comercio marítimo donostiarra que se mantuvo, al menos, hasta 1863.

Cuadro 1. Principales partidas del movimiento comercial del puerto de San Sebastián entre 1860 y 1863

IMPORTACIONES (kgs.)			
	1860	1862	1863
Azúcar	2.189.462	3.119.412	2.753.803
Cacao	420.210	640.431	816.485
Bacalao	744.372	1.195.219	854.568
Canela	20.680	26.857	25.685
Café		63.261	139.221
Ceras		128.558	139.096
Carbón mineral		16.675.139	13.547.971
EXPORTACIONES (litros/kgs.)			
	1860	1862	1863
Vinos	218.740	208.064	186.745
Harinas	1.617.406	2.260.143	3.524.319

Fuente: FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: "Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad", en JIMÉNEZ DE ABERÁS-TURI, J. C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián, 1982, pág.88, cuadro III.

Vista del puerto. Aguada de Petit de Meurville (Diputación Foral de Gipuzkoa). Se observa en ella el bloque de casas porticadas construido para los pescadores hacia 1855. Hasta entonces la única edificación habitable situada en el puerto fue la Casa-torre del Consulado.



con Cuba y Puerto Rico y el resto con Estados Unidos y Terranova con un 10% cada uno²⁷⁸.

En cuanto a los productos objeto de este comercio sobresalen a principios de los años sesenta, en primer lugar, los vinos y las harinas, renglón prácti-

camente inédito el primero de ellos en 1840 y de mucha menor importancia el segundo. Durante estos años el papel de la siderurgia tradicional guipuzcoana en las exportaciones debió disminuir notablemente. Un proceso similar debió darse en los tejidos en el apartado de las importaciones, mientras que los coloniales se mantuvieron crecientes, haciendo su aparición las ceras y el carbón mineral.

Ahora bien, la segunda mitad de los años sesenta del siglo XIX estuvo marcada en España por una crisis generalizada, tanto en lo económico como en lo social y lo político. Entre 1865 y 1870 se vivió una gran depresión, la cual se reflejó, indudablemente, en el comercio exterior. Se inició entonces un período de descenso del tráfico comercial exterior por los puertos del Cantábrico, y muy especialmente por el de San Sebastián, que inició entonces una etapa de languidez de la que no volvió a recuperarse. Con motivo de la crisis de subsistencias que assolaba el país se produjo en los puertos cantábricos un incremento de las exportaciones, espectacular en los casos de Bilbao y Santander, pero no tanto en el de San Sebastián. En cuanto a las importaciones, éstas se habían mantenido en unos niveles aceptables en 1865 y 1866 (más de cin-

cuenta millones de reales), originándose una etapa de descenso hasta 1872, sólo interrumpida brevemente en 1870. Sumido ya en una fase de gran decadencia, el puerto de la capital guipuzcoana posiblemente no pudo resistir la competencia ejercida por Bilbao y Santander. Así, mientras en San Sebastián el movimiento comercial exterior descendió en prácticamente un 50% entre 1866 y 1872, en Santander se incrementó en un 40% y en Bilbao en un 85%²⁷⁹. Pero, además, San Sebastián no reunía las condiciones necesarias para las perspectivas de crecimiento económico existentes entonces en la provincia, por lo que fue en ese momento cuando se empezó a plantear la alternativa de Pasajes como el futuro puerto de San Sebastián y de Guipúzcoa²⁸⁰.

9. El comercio de cabotaje por el puerto de San Sebastián entre mediados del siglo XIX y comienzos del XX

Junto al exterior es necesario analizar igualmente el comercio de cabotaje practicado entonces por el puerto de San Sebastián, ya que constituiría el tercer ámbito comercial apuntado por Celia Aparicio. En general, Esperanza Frax ha señalado que el crecimiento experimentado entre 1857 (año de la primera estadística de cabotaje) y 1920 en el movimiento total de mercancías por cabotaje en España se sitúa muy próximo al 450%. El puerto donostiarra estaría incluido dentro de la por ella denominada zona vasco-santanderina, la cual englobaría también Zumaya, Pasajes, Bilbao y Santander. Pues bien, salvo en San Sebastián, con un 399,41%, el incremento de los restantes puertos de este área sobrepasaría la media mencionada (450%). La zona septentrional, incluida Galicia, superaba la media nacional, manteniéndose con un crecimiento inferior San Sebastián y El Ferrol²⁸¹. Las posibles causas mencionadas por esta autora para explicar este crecimiento del cabotaje en el septentrion de España fueron básicamente dos, a saber: los bajos niveles de los que se partía y la especialización de los puertos del norte en el comercio de materias primas. Mientras, el Levante y Andalucía quedaban por debajo. Incluso algunos puertos importantes presentaban tasas muy inferiores a la media, como los de Málaga y Cádiz, lo que no viene sino a ratificar la pérdida de importancia económica de la zona meridional española frente al conjunto nacional²⁸².

Según Frax Rosales, en las series de valor del comercio de cabotaje, el crecimiento total entre 1857 y 1920 se situó alrededor del 115%. Dentro de la zona vasco-santanderina una vez más San Sebastián presentaba la nota discordante con un -23,86%. Exceptuando la capital guipuzcoana, los puertos de esta zona presentaron un crecimiento fuerte y mantenido, que les llevó, poco a poco, a ocupar una posición más sig-



nificativa dentro del conjunto nacional. El desplazamiento de San Sebastián quedó claramente puesto de manifiesto con el incremento que vivió Pasajes, lo cual no es sino un síntoma más de la pérdida de relevancia de la actividad portuaria de la capital guipuzcoana dentro de su estructura económica²⁸³.

Para la evolución del comercio de cabotaje entre 1857 y 1913, Esperanza Frax ha llegado a distinguir dos períodos. El primero iría de 1857 a 1890, presentando una ligera tendencia al alza a través de grandes oscilaciones cíclicas hasta 1880 con muchas variaciones anuales, lo cual viene a ser característico, apunta esta autora, de una economía poco estable. Entre 1880 y 1890 detecta un cambio interesante, de forma que el comercio parece estabilizarse, siendo así que las diferencias anuales se atenuaron y el crecimiento se mantuvo, aun-

Impreso de la cigarrería de J. Maestre. Finales del siglo XIX. Colección Andrés Otermin.



Puerto de Donostia. Foto de Laurent, hacia 1888. Albúmina sobre cartón. Colección J.M.U.

que moderado²⁸⁴. En lo que se refiere al volumen de intercambio, en el puerto de San Sebastián los años 1857-1859 son de los más bajos de todo el período, siguiendo la tónica general española del momento. La causa residiría, como ya se ha dicho, en la crisis de subsistencias de 1857. Desde 1860, sin embargo, se inició un ciclo expansivo que se prolongó hasta 1868, destacando principalmente las entradas de productos, que pasaron de 128.229 quintales métricos a 208.567.

A partir de 1870 se observa un ciclo de descenso, sobre todo en las entradas, tocando fondo en 1874, en plena Segunda Guerra Carlista. En 1875 comenzó una larga etapa hasta 1894, caracterizada por los numerosos vaivenes formados por pequeños ciclos de crecimiento y de crisis que pueden ser un reflejo de la consolidación del capitalismo en Guipúzcoa. Desde 1895 se detecta una fase de descenso hasta 1899-1900. En 1905 principió un nuevo período de crecimiento hasta 1910, año

Cartel anunciador de la salida del vapor *Perseverancia* que hacía la ruta Cádiz-San Sebastián. Mediados del siglo XIX. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

a partir del cual se produjo una progresiva bajada, lo que viene a poner de manifiesto la cada vez menor importancia de la actividad comercial de San Sebastián, en un momento en que Pasajes se había convertido ya en el gran puerto industrial y mercantil de la provincia de Guipúzcoa.

Por lo que se refiere al valor de este tráfico en pesetas corrientes, hay algunas matizaciones que es necesario mencionar. A partir de 1865 se inició una fase de descenso que se prolongó hasta 1873. Entonces se inauguró una etapa de larga caída hasta 1886-87. Tras este bienio se constata un período de descenso hasta los años de entresiglos, con el único repunte de 1892, consecuencia del arancel proteccionista del 31 de diciembre de 1891, uno de cuyos objetivos era, precisamente, el reforzamiento del comercio nacional. Con todo, no podemos olvidar tampoco la sensible devaluación que la peseta experimentó durante los años finales del siglo XIX, que, como se sabe, posiblemente favoreciera las exportaciones, pero no así las importaciones, con lo cual, indirectamente, se pudo beneficiar al comercio interior de cabotaje. A partir de 1902, sin embargo, comenzó una nueva fase de descenso que se mantuvo hasta 1920, con la excepción de un cierto repunte en los años 1905-1907.

Por último, en el análisis de productos, las *Estadísticas Generales del Comercio de Cabotaje en Espa-*



ña, elaboradas por la Dirección General de Aduanas, distinguen inicialmente entre los efectos extranjeros y coloniales y los del reino, así como si procedían del Mediterráneo o del Océano. Por lo tanto, en lo que a las entradas se refiere, en 1860 sobresalieron, en primer lugar, el carbón mineral proveniente de Asturias, el mineral de hierro que venía fundamentalmente de Vizcaya, una partida importante de cereales, sobre todo maíz, y pescado salado del Atlántico. Cabe hablar también de productos coloniales tales como el cacao y el azúcar, así como del bacalao y del aguardiente.

construcción y de las de azúcar. En las salidas sobresalieron los materiales de construcción y el jabón común, seguidos a distancia de artículos como la harina de trigo, el papel para escribir e imprimir, típicos productos de la industria donostiarra en particular y guipuzcoana en general, y madera sin labrar y labrada. En definitiva, el puerto de San Sebastián, como ya se sabe, había perdido gran parte de su importancia anterior en favor de Pasajes, centrando su actividad básicamente en el comercio de cabotaje con otros puertos cantábricos, con vistas, fundamentalmente, al abastecimiento de ciertas materias primas



Puerto de San Sebastián.
Foto de Neurdein, 1891-1898. Albúmina.
Colección J.M.U.

La fuerte depresión que afectó a la economía española en la segunda mitad de los años 60 afectó muy especialmente a San Sebastián. Se inició así una etapa de languidez en el comercio marítimo de larga distancia de la que no volvió a recuperarse. El comercio de cabotaje logró mantenerse con sucesivos vaivenes.

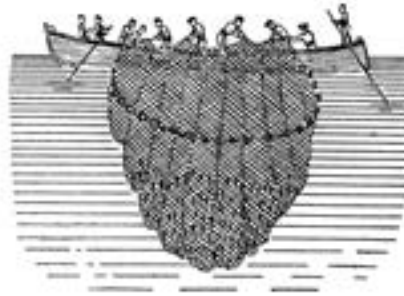
En cuanto a las salidas de este año, destacaron, con diferencia, tres mercancías: la cal hidráulica, las harinas y las duelas para la fabricación de toneles. Estas expediciones se dirigieron, sobre todo, hacia los puertos atlánticos, con excepción de la cal hidráulica, que encontró buena salida también en el Mediterráneo.

En 1900, por su parte, las entradas de carbón mineral continuaban siendo las principales de este comercio de cabotaje, seguidas de lejos de las de materiales de

industriales y de artículos básicos de consumo y a la expedición de productos manufacturados de la propia provincia. Sin olvidar, además, que la estructura económica de la ciudad había quedado ya bien definida²⁸⁵. Con todo, el hecho de la capitalidad provincial, su propio crecimiento demográfico (de 14.633 en 1857 a 35.583 en 1900²⁸⁶) y su conversión en localidad turística, hicieron que el comercio, en general, siguiera teniendo especial importancia en la economía local.

10. El sector pesquero en el siglo XIX

La recuperación y modernización de la flota pesquera donostiarra no se produjo, en verdad, hasta el último tercio del siglo XIX, pudiendo afirmar que, durante el resto de esa centuria, la actividad pesquera tuvo una importancia más bien modesta. Una prueba de ello podría ser la propia trayectoria de la Cofradía de Mareantes durante esas décadas. Después de la destrucción de la ciudad en 1813 la cofradía logró sobrevivir gracias a la protección otorgada por el Ayuntamiento y el Consulado. A partir de entonces aquella institución se mantuvo prósperamente hasta la década de los sesenta, cuando la actividad portuaria de San Sebastián descendió considerablemente. Entró entonces en un período de grave crisis, propiciada por “la desidia, luchas internas y decaimiento, hasta que al fin, por diferentes causas administrativas y políticas se disolvió”²⁸⁷. En este sentido, no debemos olvidar tampoco la Real Orden de 10 de julio



Trainera recogiendo la pesca de un cerco de jareta. Ilustración del libro de B. Rodríguez Santamaría y A. Álvarez, *Cartilla de oceanografía, pesca...*, 1929. Biblioteca Untzi Museoa-Museo Naval.

de 1864 por la que se decretaba la abolición de las cofradías de mareantes, fruto del antigremialismo liberal que impregnó toda la centuria. No obstante, las cofradías vascas pervivieron y ello se debió, según Erkoreka, a la inexistencia en el sector de una dinámica económica de carácter industrial²⁸⁸. Sin embargo, cuando esta dinámica triunfó en San Sebastián a partir de los años ochenta, la Cofradía de San Pedro había desaparecido hacía unos años, volviéndose a restablecer precisamente en el momento de implantación de los vapores de arrastre, tal como más adelante se verá. Una segunda prueba de la modestia de la pesca durante estas décadas sería lo exiguo de las capturas efectuadas en los años centrales del siglo XIX.

Pese a todo, el pescado que arribaba al puerto de San Sebastián tenía varias salidas. La primera de ellas era el consumo en fresco en la misma ciudad y en los pueblos cercanos, a donde era transportado a pie o en caballerías. Precisamente en la venta del pescado al detalle las mujeres e hijas de los pescadores



Chalupa bonitera pescando a la cacea. Acuarela de J. C. Arbex, 1996. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Hasta finales del siglo XIX Donostia mantuvo una actividad pesquera más bien modesta sustentada en una flota de bajura compuesta por embarcaciones propulsadas a remo y vela como la chalupa bonitera o la trainera.

jugaron un papel fundamental. Así, antes de la construcción del ferrocarril, aquellas salían a media noche de sus casas “para recorrer distancias de 20 y 30 kilómetros de ida y otros tantos de vuelta, descalzas y con la cesta en la cabeza, corriendo en competencia las unas con las otras, para abastecer los pueblos del interior”²⁸⁹. En efecto, casi todos los días las pescadoras de San Sebastián llegaban de esta manera hasta Tolosa y si no lograban vender el pescado en esa localidad se internaban más adentro hasta despachar toda la mercancía. La segunda de las modalidades de venta era en conserva o en escabeche, de manera que el pescado así perduraba más y podía ser vendido en zonas del interior. Aunque en San Sebastián esta modalidad fue más bien reducida. De hecho, la capital donostiarra no sobresalió por su número de fábricas de conservas y escabecherías. Para Rafael Aguirre, cuatro serían las causas de ello, a saber: dificultades del puerto para ubicar un tipo de actividades que requiere mucha mano de obra y amplios espacios para depósito y elaboración de la materia prima; falta de terreno en los alrededores del muelle; una buena demanda de pescado fresco; y el hecho de que el escaso volumen de las conservas en relación con su alto precio posibilita la ubicación de las fábricas en zonas relativamente alejadas de los centros de transporte, ya que éste incide poco en el costo final del producto²⁹⁰.

A mediados del siglo XIX la comercialización en fresco se basó fundamentalmente en las especies siguientes: anchoa, sardina, besugo y bonito o atún. Las otras especies capturadas tenían difícil salida y normalmente eran repartidas entre la tripulación. Los barcos de sardinas y anchoas faenaban en las proximidades de la costa, mientras que la pesca del bonito se hacía en los caladeros de la plataforma y en el talud continental. En la época de la vela eran los mismos hombres los que efectuaban los dos tipos de pesca²⁹¹. Durante los meses de verano se capturaban a la cacea los túnidos desde las grandes chalupas boniteras, prolongándose la faena hasta octubre o noviembre. Entre noviembre y marzo se pescaba el besugo y a partir de marzo hasta junio la anchoa. La pesca de la merluza, sin embargo, abarcaba prácticamente las cuatro estaciones del año.

La situación cambió notablemente desde la aparición del vapor como propulsor mecánico, ya que,



además de darle una mayor independencia, motivó que un mismo tipo de embarcación pudiera dedicarse a diversas modalidades de pesca. Esta versatilidad posibilitaba el poder faenar a cualquier distancia del puerto, en cualquier campaña a lo largo del año y el utilizar los pertrechos y aparejos de pesca más variados. También, al realizar el barco a vapor todas las costeras, las tripulaciones se fueron consolidando. Pero, además, la difusión del vapor estuvo asociada con las artes intensivas de pesca, de manera que el barco a vapor arrastrero se convirtió en el principal protagonista de estas décadas. Sin duda, entre sus principales consecuencias cabe mencionar el importante incremento de las capturas, una progresiva expansión del consumo de pescado fresco gracias al papel desempeñado por el ferrocarril en el transporte y el hielo en la conservación, una creciente concentración de gran parte de la flota en pocos puertos y la aparición del proletariado marítimo o del llamado obrero del mar, en la medida en que fueron apareciendo firmas de carácter netamente capitalista²⁹².

La primera difusión exitosa de estos sistemas en España se produjo en San Sebastián, donde tanto el vapor como el arrastre supusieron una novedad en todos los aspectos²⁹³. En efecto, tras varios intentos practicados en Andalucía en la década de 1860, la definitiva implantación de estas nuevas técnicas no se produjo hasta finales de los setenta y principios de los ochenta en la capital donostiarra, teniendo como protagonista a la sociedad colectiva “Mercader e Hijos”,

Pescando besugo sobre el caladero. Ilustración de J. C. Arbex para el libro *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos*, 1991.



Antes de la llegada del ferrocarril, las mujeres e hijas de los pescadores recorrían grandes distancias a pie descalzo para abastecer de pescado al interior. Detalle de litografía del siglo XIX de F. Berain.



Ignacio Mercader Echániz. A finales del siglo XIX, por iniciativa de este armador donostiarra, se constituye en San Sebastián una flota arrastrera de vapor, pionera en España en la implantación de este tipo de pesca. Sus vapores, de nombre *Mamelena*, abrieron una vía de explotación intensiva de los recursos pesqueros que fue secundada por otros armadores de San Sebastián.

Imagen: Detalle de retrato por Alejandro Irureta, 1900. Colección particular.

fundada el 30 de mayo de 1856 entre Manuel Mercader y sus hijos Luciano Mercader Minondo e Ignacio Mercader Echániz. Se dedicaba a toda clase de negociaciones mercantiles y era dueña del buque *Manuel*²⁹⁴. En 1867 murió Manuel Mercader, reconstituyéndose la sociedad el 12 de junio de 1869, formada ahora exclusivamente por los dos hijos²⁹⁵.

Como consecuencia de una fuerte galerna que acabó con la vida de cerca de 200 pescadores el 20 de abril de 1878, Ignacio Mercader presentó una instancia al Ministerio de Marina pidiendo permiso para utilizar al vapor *Comerciante*, propiedad de “Mercader e Hijos”, para remolcar las embarcaciones pesqueras hasta las calas de pesca y devolverlas a puerto. El citado barco se utilizó así por primera vez en el invierno de 1878-1879 en la costera del besugo. Los resultados fueron buenos en lo que a seguridad se refiere, pero no así en lo económico, pese a lo cual Mercader vio la posibilidad de poder dedicar vapores para la pesca, toda vez que pudo comprobar los avances que en este sentido se habían producido en las costas del Canal de la Mancha y en los puertos del mar del Norte. Precisamente en su periplo por Inglaterra encargó a los astilleros de David Allan, de la localidad de Leith, la construcción del primer buque a vapor dedicado a la pesca en España. Así, a finales de 1879 llegaba a San Sebastián el *Mamelena n°1*, el cual primeramente fue empleado en faenas remolcadoras de diez o doce lanchas besugueras ese mismo invierno²⁹⁶ y luego empezó a utilizarse en pruebas de pesca de arrastre con *perchas*²⁹⁷, al estilo atlántico, aunque

con resultados poco satisfactorios. Lejos de amedrentarse, la casa Mercader encargó un segundo vapor a Inglaterra, el *Mamelena n°2*, que pronto se uniría al anterior. Dispuesto a abandonar las pruebas de arrastre con *perchas*, hizo traer un redero andaluz para que adiestrara a las tripulaciones en la práctica del *Bou* o *parejas de Bou*²⁹⁸. El éxito de esta técnica fue la llave que abrió la puerta al arrastre en la costa vasca.

Una vez que Ignacio Mercader consiguió el permiso de las autoridades de Marina para poder utilizar artes de arrastre a treinta millas de la costa, el camino hacia el desarrollo de un sector pesquero industrial quedó despejado. En 1882 “Mercader e Hijos” incorporaba el *Mamelena n°3*, hasta llegar a un máximo de 12 en 1901. Según López Losa, la de esta casa constituyó la mayor parte de la flota de arrastre guipuzcoana hasta principios de la segunda década del siglo XX y fue durante mucho tiempo el máximo exponente de la pesca de arrastre en la costa vasca en particular y en la española en general²⁹⁹. De hecho, una publicación de la época calculaba para 1901 una plantilla de 851 personas entre fijos y auxiliares³⁰⁰.

El propio López Losa ha llegado a distinguir tres períodos entre 1879 y 1936 para el crecimiento de la flota arrastrera guipuzcoana, interesándonos en este apartado por el primero de ellos, el que iría desde el primer año mencionado hasta principios del siglo XX. Fue una fase de rápido crecimiento, ralentizándose a medida que se fue acercando a 1904. Sin duda, la casa Mercader fue la firma protagonista, aunque habría que añadir que la sociedad “Mercader e Hijos” quedó disuel-

Vapor con red de arrastre, sistema de pesca que tuvo un gran desarrollo en San Sebastián entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. El arrastre de la red se efectuaba en dos modalidades diferentes: en pareja (dos vapores traccionando la red al unísono), utilizada por los *Mamelena*, o mediante un único vapor (sistema “de puertas”) implantado algo más tarde por José María de Aristeguieta.

Imagen: Arrastre con un sólo vapor. Ilustración del libro de B. Rodríguez Santamaría, *Diccionario ilustrado... para la pesca marítima en las costas del Norte y Noroeste de España*, 1911. Biblioteca Untzi Museoa-Museo Naval.





explotación de esta industria, así como al servicio de remolque. Por su parte, más importancia tuvo la casa “Cámara y Erquicia”, que en 1885 contaba con tres vapores y en 1901 con cinco. Por su parte, los Mercader poseían 9 y 12 embarcaciones, respectivamente, en las fechas señaladas³⁰⁴. Por su parte, en 1899 quedó registrada la sociedad comanditaria “Otermín y cía.”³⁰⁵, de la que sabemos que, poco antes de inscri-

**Vapor arrastrero *Mamelena*.
Acuarela de J. C. Arbex, 1996.
Colección Untzi Museo-Museo Naval.**

Para 1901 la casa “Mercader e Hijos” contaba ya con una flota de 12 vapores de arrastre y una plantilla de 851 personas entre hijos y auxiliares.

ta en noviembre de 1886³⁰¹, momento en que fue constituida “Mercader e Hijo”³⁰² entre el propio Ignacio Mercader y su hijo Manuel Mercader Vidaurre. La compañía perduró hasta julio de 1903, disolviéndose a consecuencia del fallecimiento de Ignacio Mercader el 29 de julio de 1901.

Junto a ésta hay que mencionar también la sociedad comanditaria “Nicolás Urgoiti y cía.”³⁰³, que se constituyó en 1882, disolviéndose en 1888. Con un capital de 120.000 pesetas, del cual una parte importante lo representaba el valor del vapor de madera a hélice denominado *María Milagros*, su objeto social era la adquisición de embarcaciones destinadas a la pesca y a la

Explotación de esta industria, así como al servicio de remolque. Por su parte, más importancia tuvo la casa “Cámara y Erquicia”, que en 1885 contaba con tres vapores y en 1901 con cinco. Por su parte, los Mercader poseían 9 y 12 embarcaciones, respectivamente, en las fechas señaladas³⁰⁴. Por su parte, en 1899 quedó registrada la sociedad comanditaria “Otermín y cía.”³⁰⁵, de la que sabemos que, poco antes de inscri-

birse en el Registro, Félix Zuazola adquirió para esta firma una casa, cuatro vapores de pesca y el arrendamiento de una villa y un terreno en Ulía por el precio de 322.432 pesetas, cantidad que figuraba como capital social de la misma. Se hizo cargo de la administración José María Aristeguieta Amilibia, quien, al disolverse la sociedad en 1902, formaría su propia compañía. En efecto, el 22 de noviembre de 1902 se registraba la sociedad comanditaria “José M^a de Aristeguieta y cía.”³⁰⁶, cuyos socios eran el mencionado comerciante de San Sebastián y el propietario de Madrid Rodrigo Figueroa de Torre, marqués de Tovar. Se fijó un capital social de 250.000 pesetas, de las cuales el



Vapor pesquero en la Zurriola. Óleo de Ricardo Manzanet que decoraba el despacho del armador Ignacio Mercader. Finales del siglo XIX. Colección de Pablo Cárdenas.

Pesquero de arrastre frente a la antigua Casa-torre del Consulado. Óleo de Miguel Altube, 1892. Colección Museo San Telmo.

La Casa-torre del Consulado era a finales del siglo XIX una dependencia del Ministerio de Obras Públicas que además prestaba servicio de auxilios marítimos. Al fondo se observa un edificio de viviendas en cuyos bajos estuvo instalado el taller mecánico y herrería de Javier Luzuriaga. A la izquierda, la caseta del carpintero de ribera Félix Gamboa.



marqués, como socio comanditario, aportaba 200.000, quedando las otras 50.000 en manos de Aristeguieta. En la escritura de constitución se declaraba que éste había adquirido para la sociedad los vapores *María*, *Teresa* y *Amelia* y otro en construcción. Las dos primeras embarcaciones habían sido adquiridas en Bilbao y estuvieron dotadas de un nuevo sistema de arrastre conocido como *Otter Trawl* o “de puertas”, cuyas principales ventajas residían en el empleo de un único barco y en la posibilidad de poder utilizar redes más grandes. Por su parte, entre 1903 y 1906 tenemos en funcionamiento otra sociedad de pesca, la comanditaria “Ramón Barrena y cía.”³⁰⁷, que empezó a operar con un capital

de 85.000 pesetas. Barrena cedió a la compañía los derechos y obligaciones que le asistían por el convenio con la casa “Velton S. Ingeniering & Slipuag” de Rotterdam para la construcción de dos vapores de pesca y por causa de una entrega de 13.672 pesetas. Según consta, esta firma se disolvió en 1906 por pérdidas, lo que pare-

ce confirmar esa fase de estancamiento que López Losa ha señalado que se inició entre 1906 y 1908, a la que más tarde nos referiremos.

La aplicación del vapor y la creación de estas sociedades constituyen un síntoma de la reactivación de la actividad pesquera en San Sebastián no exenta de ciertos problemas, debido al enfrentamiento que este nuevo sistema generó con las técnicas tradicionales de pesca. Frente a esta nueva realidad productiva que significaba el arrastre estaban las pesquerías tradicionales, los denominados pescadores libres, organizados en las históricas cofradías de mareantes. Una prueba evidente de esta confrontación fue que, cuando Ignacio Mercader solicitó permiso para pescar al

arrastre con embarcaciones de vapor, todas las cofradías de la costa vasca, además de la de Castro Urdiales, respondieron al Ministerio de Marina pidiendo su prohibición por los grandes perjuicios que esta técnica habría de suponer. Otra demostración se produjo cuando en una propuesta enviada al Congreso de Pesca Marítima de 1901 los pescadores vizcaínos y cántabros pidieron la prohibición de la pesca de arrastre mediante vapores o, en su caso, el establecimiento de períodos de veda³⁰⁸.

La ley de 22 de marzo de 1873 declarando libre el ejercicio de las industrias marítimas supuso para las cofradías la pérdida de todo el privilegio y control que hasta entonces habían ejercido sobre el acceso y los sistemas de explotación del recurso. Desde su entrada en vigor fue la Administración la encargada de regular esos aspectos, quedando el recurso nacionalizado. A partir de ese momento cabía la posibilidad de que cualquiera, respetando la legalidad vigente, pudiera acceder a su aprovechamiento. Una vez que el acceso estuvo libre y las cofradías perdieron el monopolio de su explotación, la posibilidad de utilizar sistemas diferentes en las pesquerías quedó ya planteada, de suerte que con la difusión de los sistemas de arrastre, en el mundo pesquero vasco surgieron dos realidades o estructuras productivas diferenciadas. Por un lado, una tradicional, organizada en torno a las cofradías, en la que el pescador solía ser propietario de todos o de parte de los

En el barrio de la Jarana, grabado de Bernardo Rico sobre dibujo de Joaquín Sorolla. La Ilustración Española y Americana, 8 de julio de 1892.



medios de producción y el sistema de retribución empleada era el conocido como “a la parte”. Por otro, una estructura de claro tinte capitalista, en la que la separación entre capital y trabajo era clara, pasando el pescador a ser un obrero asalariado. Junto a esto, habría que señalar también otras fuentes de conflicto como era la gran diferencia en los niveles de productividad entre ambas técnicas o la competencia que los arrastreros supusieron para los pescadores libres en sus mismas áreas de pesca, cuyo resultado final fue el desplazamiento progresivo de aquellos en la captura de merluza y besugo, lo que implicó no sólo una pérdida de control sobre estas especies, sino también pérdidas económicas, ya que hasta la fecha estas dos especies ofrecían mayor rentabilidad para el pescador por su alto valor. Además, otra consecuencia del arrastre fue el descenso de los precios del pescado, debido al incremento de las capturas por este sistema intensivo, lo cual también repercutió negativamente en los pescadores libres³⁰⁹.

Precisamente, en este contexto de enfrentamiento entre ambos modelos debemos situar los esfuerzos realizados a principios de la década de los noventa para reconstituir la antigua cofradía de mareantes de San Sebastián. En efecto, en noviembre de 1892 se creó una comisión especial en el seno del Ayuntamiento para tal fin y en enero del año siguiente se celebró una reunión entre patrones de lanchas del puerto donostiarra con el mismo objetivo, coincidiendo a su vez con una exposición dirigida a la municipalidad por un notable número de interesados solicitando la reconstitución de la antigua cofradía³¹⁰. Gracias a todas estas presiones, el 2 de febrero de 1894 se restablecía la Cofradía de San Pedro, la cual, por problemas internos, quedó disuelta a los pocos meses, el 12 de octubre, aunque se volvió a reorganizar poco tiempo después³¹¹. La formación de esa cofradía puede ser interpretada como la única vía posible de defensa de los pescadores libres de San Sebastián. Prácticamente durante un cuarto de siglo había desaparecido esa institución y las cosas en ese tiempo habían cambiado sensiblemente en la actividad pesquera donostiarra, tal como ya se ha expuesto. Es posible, por lo tanto, que el restablecimiento de la cofradía se viera como un posible instrumento para hacer frente a la nueva situación, en sintonía con las del resto del Cantábrico.

11. Una nueva mirada al mar. Nacimiento y consolidación del turismo de ola en San Sebastián

Como ha venido a demostrar Alain Corbin, la literatura antigua había presentado el mar como un lugar enigmático por excelencia, de manera que tradicionalmente había persistido una imagen de miedo y repulsión a lo largo de los siglos, reforzada porque a menudo las aguas marinas arrojaban en las orillas de las playas gran cantidad de desechos. Por lo tanto, con independencia de que, desde el punto de vista pesquero, se pudiera ver en él una auténtica fuente de riqueza, como así era, la mayor parte de la población mostraba hacia el mar rechazo, cuando no repugnancia, sentimiento especialmente arraigado entre las gentes del interior. De hecho, esta percepción subsistió hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando la embrionaria corriente higienista empezó a revalorizar las aguas como fuentes de vida y de salud. Así, podemos considerar al higienismo como esa tendencia desarrollada por diferentes médicos desde finales del siglo XVIII consistente, sobre todo, en otorgar una gran influencia e importancia al entorno social y ambiental en la génesis y evolución de las enfermedades. De esta forma, en el ámbito de la medicina, los higienistas se ocuparon del medio natural y de su

Vista de la casa de baños construida para Isabel II en la playa de San Sebastián. Litografía y dibujo de G. Carpenter, mediados del siglo XIX. Colección particular.

Aunque los inicios del turismo de ola en San Sebastián se remontan, al parecer, a los años veinte del siglo XIX, la toma de baños de Isabel II en San Sebastián para tratarse de una afección cutánea en 1845 dio realce a la ciudad como playa de moda. Su prestigio alcanzó proyección internacional con la visita, algunos años después, del emperador de Francia, Napoleón III, y de su esposa Eugenia de Montijo.



posible conexión con los problemas patológicos del individuo. Sin duda, no es casualidad que se diera en esa época, coincidiendo precisamente con la Revolución Industrial británica.

Por otro lado, tampoco se puede entender el surgimiento del higienismo sin tener en cuenta los avances que se produjeron en la medicina en el período ilustrado. Embargados por el racionalismo de la época, distintos intelectuales y médicos se sintieron atraídos por las ciencias útiles, publicando numerosos tratados sobre la bondad de las aguas, tanto minerales como marinas. Al mismo tiempo es necesario reconocer los progresos que se dieron en el terreno de la química, los cuales contribuyeron decididamente a esta nueva valoración de las aguas minerales, gracias a los análisis de las mismas. Por consiguiente, en este contexto de revalorización de las aguas es donde debemos situar esa progresiva pérdida del temor y la repulsa hacia las aguas marinas, de manera que poco a poco un mayor número de personas comenzó a ver estas aguas de forma totalmente distinta a como hasta entonces habían sido percibidas.

Así, durante la primera mitad del siglo XIX fue extendiéndose por toda Europa la confianza en la propiedades salutíferas de las aguas en general. No sólo las termales, sino también las aguas marinas empezaron a ser concebidas como beneficiosas para la salud. A ello contribuyó decididamente el hecho de que en Occidente se extendiera la llamada teología natural o físico-teología entre 1690 y 1730, que insistía en la idea de que la belleza de la naturaleza demostraba el poder y bondad del Creador. Se descubrió, entonces, el placer, hasta entonces desconocido, de un entorno convertido en espectáculo, lo que implicaba, a la postre, un cambio de actitud respecto del océano y del agua marina. Por lo tanto, los estudios y las teorías sobre los poderes benéficos del agua del mar se multiplicaron y numerosos médicos empezaron a recomendar los baños de ola. En definitiva, del mar se esperaba que remediase los males de la civilización urbana³¹². De ahí que las brisas y las aguas frías del Océano empezaran a ser cada vez más valoradas y para el último cuarto del siglo XIX el modelo higienista se halla plenamente expandido entre las diversas capas de la sociedad española.

Vista de la bahía. Aguada de Petit de Meurville, 1857-1863. Colección Diputación Foral de Gipuzkoa.

Tal como se aprecia en la imagen, el turismo de playa ya era una realidad antes del derribo de las murallas que se efectuó entre 1863 y 1865.



Fue precisamente San Sebastián una de las ciudades que más se benefició de esta nueva concepción de las aguas marinas, convirtiéndose para mediados del siglo XIX en la capital del veraneo nacional¹³¹. No debemos olvidar que para esos años había un cierto número de bañistas que acudía a los balnearios existentes en Guipúzcoa. Por lo que no es de extrañar que estos agüistas pronto empezaran a frecuen-

mos olvidar que el fenómeno turístico de estos años era aún muy minoritario, alimentado fundamentalmente por la aristocracia y la alta burguesía, por lo que la presencia de la familia real constituía en sí mismo un atractivo.

Pero hubo otro elemento que resultó también trascendental para el afianzamiento de la capital guipuzcoana como centro turístico. Nos estamos refi-



tar las diferentes localidades costeras de la provincia, en especial Deva, Zumaya, Zarauz y, sobre todo, San Sebastián, dándose el mismo fenómeno que en el resto de la fachada atlántica europea. De hecho, para los años veinte del siglo XIX esta ciudad se debió convertir ya en la estación de baños fríos favorita de la sociedad madrileña. No obstante, fue Isabel II la que realmente puso de moda la playa donostiarra entre las clases privilegiadas de Madrid. En este sentido, la visita que hizo la reina en 1845 a San Sebastián fue de gran importancia para su progresiva consolidación como centro de veraneo, a donde ya empezaban a acudir turistas franceses e ingleses. Por lo demás, a su fama internacional contribuyó también la presencia de los emperadores de Francia, Napoleón III y Eugenia de Montijo, en el verano de 1859. No debe-

riendo, evidentemente, a la revolución que en el campo de los transportes supuso el ferrocarril. Pues bien, en 1864 quedó inaugurada la línea entre Madrid y París con parada en San Sebastián. De esta forma no sólo quedaba comunicada directamente con la Corte, sino también con Francia, convirtiéndose así en obligado lugar de paso. Esta mejora en las comunicaciones terrestres implicó un progresivo aumento de bañistas en la playa de La Concha. A los alicientes que de suyo presentaba la ciudad, se unía ahora un buen medio de acceso, lo que implicaba una mayor comodidad, una reducción considerable de tiempo y un precio más barato.

No obstante, durante la Segunda Guerra Carlista Santander se convirtió en el principal centro turístico del país, sabiendo beneficiarse del estado de guerra que

Baños en San Sebastián, 1864. Acuarela anónima. Colección Rafael Munoa.

La inauguración en 1864 de la línea ferroviaria Madrid-París, con parada en San Sebastián, sería un factor clave para su consolidación como centro de recreo estival y para el desarrollo de su vida comercial e industrial.

Estampa publicada en *La Ilustración Española y Americana*, revista editada en Madrid, 15 de agosto de 1883. Grabado de Bernardo Rico sobre dibujo y composición de José Riudavets.

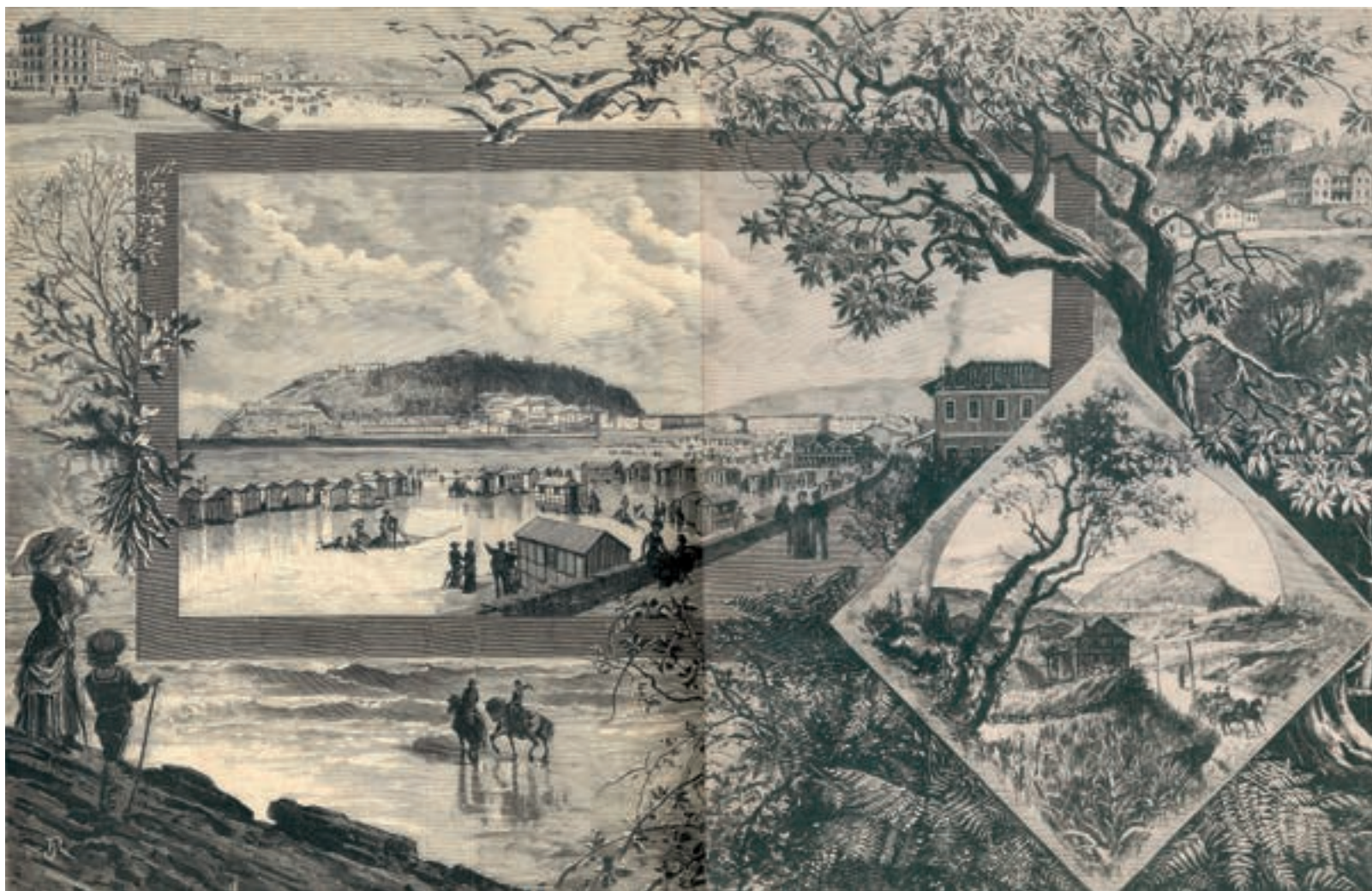
En el mismo número se incluía un comentario que informaba sobre los temas presentes en la imagen: "En el centro aparece una vista general de la ciudad y La Concha con el monte Urgull y el famoso castillo de La Mota, las casetas de baños en la playa y el establecimiento balneario denominado La Perla del Océano; a los lados, en la parte superior, la perspectiva de La Concha desde el parque de Alderdi y los lindos hoteles de Mira-Concha, y en la parte inferior, el precioso panorama que se extiende en lontananza hasta los picos de los montes y las ondulaciones de los cercanos valles, y la célebre playa de la Zurriola con mar agitado".

El anónimo comentarista señalaba además que "San Sebastián es una estación veraniega jovial, sonriente, simpática (...), la reina de las estaciones veraniegas de la costa cantábrica, y si ha hecho esfuerzos supremos para conquistar el cetro, los hará también para que nadie se lo arrebatase".

vivían entonces las provincias vascas y de sus buenas comunicaciones con la capital madrileña. Pero esta primacía cántabra no duró mucho, ya que, una vez finalizada la contienda, San Sebastián recuperó el pulso perdido, iniciándose en ese momento una auténtica etapa de esplendor. Una vez más la capital donostiarra volvió a contar con la presencia de la familia real, siendo especialmente destacadas las estancias de María Cristina, quien frecuentó asiduamente San Sebastián desde 1887, hasta el punto de hacerse construir en la bahía de La Concha el palacio de Miramar. Los veraneos de la reina en San Sebastián contribuyeron a reafirmar la capitalidad turística de esta ciudad, superando con creces los malos años vividos durante la guerra carlista. Precisamente, en un momento de claro despegue eco-

nómico, el turismo fue convirtiéndose poco a poco en un subsector en el que invertir.

Durante estos años también las diversiones constituyeron un motivo de atracción de turistas. Así, el 1 de julio de 1887 el Gran Casino de San Sebastián abrió sus puertas. Ahora bien, junto al juego, otras actividades que también se patrocinaron fueron las corridas de toros, las regatas, los partidos de pelota, las carreras de caballos y de coches, así como espectáculos culturales tales como el teatro o los conciertos. Se trataba de impulsar todo este tipo de actividades para lograr que un cada vez mayor número de visitantes se acercara a esta capital, en un momento, además, en que el número de miembros de la burguesía deseosa de tomar las aguas aumentaba. Tampoco hay





Turistas en San Sebastián, 1886. Detalle de litografía de J. Palacios sobre dibujo de D. Perea y Bordanova publicada en la revista *La Lidia* de Madrid. Colección J.M.U.

que olvidar que entre finales del siglo XIX y principios del XX el paradigma higienista entró en crisis. En este sentido, la fiebre amarilla y el cólera que asolaron Europa durante todo el siglo XIX demostraron que las teorías existentes sobre las enfermedades contagiosas eran inadecuadas y las medidas profilácticas propuestas resultaban ineficaces. Al mismo tiempo, los adelantos que se habían producido desde el último cuarto del siglo XIX en la bacteriología y en la inmunología, gracias, principalmente, a los descubrimientos de Pasteur y de Koch, apuntaban en la misma dirección³¹⁴. Fue precisamente entonces cuando la asistencia a los balnearios empezó a descender al tiempo que los centros playeros aumentaban el número de visitantes, ya que en ellos, además de los baños de ola, se ofrecían cada vez más y mejores entretenimientos. El caso de San Sebastián constituye, sin duda, un ejemplo paradigmático³¹⁵.

12. El declive comercial del puerto donostiarra

A lo largo de estas páginas hemos podido comprobar cómo San Sebastián había sido una plaza eminentemente comercial, donde el puerto había jugado un papel determinante. Tal es así que, como ya se ha dicho, a mediados del siglo XIX éste empezó a quedarse pequeño y se pensó en la posibilidad de adecuar el de Pasajes al tráfico marítimo, como así fue, teniendo como consecuencia la cada vez mayor pérdida de importancia de San Sebastián en lo que a este aspecto se refiere. Por consiguiente, para 1914 las exportaciones apenas existían y casi todas las mercancías que arribaban lo hacían en cabotaje. En concreto, para ese año, hablamos de 65.194 toneladas, mientras que las que llegaron de Europa sólo alcanzaron las 9.871 toneladas. Casi todo lo llegado por cabo-

Durante la primera mitad del siglo XX el puerto de San Sebastián mantuvo una reducida actividad comercial, limitada fundamentalmente al tráfico de cabotaje. No obstante, llegaron a constituirse algunas navieras que tuvieron como base Donostia y Pasaia. Entre ellas destacó la Compañía Marítima Guipuzcoana, activa en San Sebastián entre 1916 y 1945.

Imagen: Postal de comienzos del siglo XX. Colección Untzi Museo-Museo Naval.



taje era carbón asturiano y el resto sal común, ladrillos, maderas, maquinaria, aceites y grasa, bacalao, etc. De Europa apenas llegó otra cosa que carbón de Inglaterra, maquinaria y artículos sanitarios y refractarios. Por su parte, las salidas por cabotaje fueron de 24.080 toneladas en 1914, con productos tales como cemento, harina, galletas, almidón, papel, jabón, bujías, etc.³¹⁶.

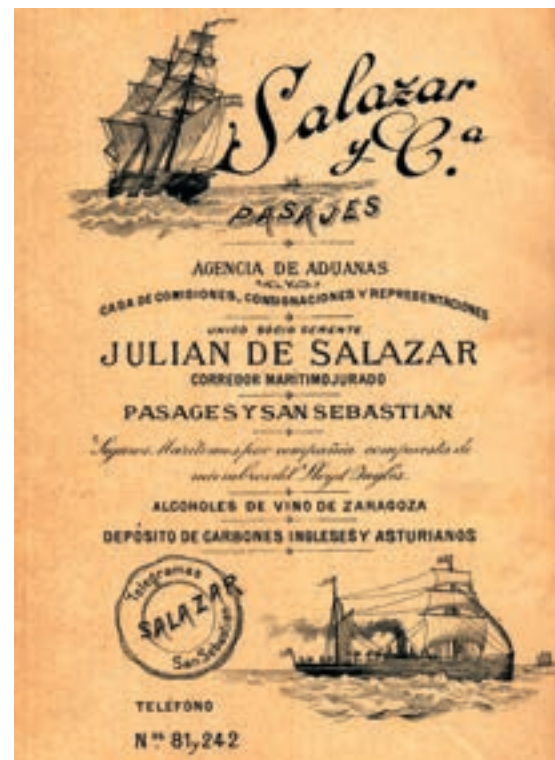
Tal como señalaba Serapio Múgica, varias eran las casas navieras encargadas de este negocio, aunque sobresalían especialmente tres, a saber: “Hijos de F. Azqueta”, poseedora de tres vapores empleados en el tráfico de cabotaje y en el de altura, principalmente con Inglaterra; “Hijos de Julián Salazar”, especializada en el negocio de carbones nacionales y extranjeros al por mayor, aunque poseía también una agencia de aduanas y era consignataria de importantes empresas; y “Viuda y sobrinos de Manuel Cámara”, que se dedicaba a toda clase de asuntos derivados del comercio marítimo, además de ser consignataria de grandes compañías trasatlánticas francesas diferentes³¹⁷.

Durante la Primera Guerra Mundial se produjo una expansión de este subsector al calor de la nueva coyuntura internacional. Siendo cierto que Vizcaya concentró la mayor parte de este auge del comercio marítimo, la verdad es que en San Sebastián, entre 1916 y 1920, se constituyeron varias compañías navieras con mayor o

menor éxito. Sus características fundamentales fueron el contar con capitales elevados, allegados por inversores bilbaínos y locales, fundamentalmente, y el durar poco

A caballo entre San Sebastián y Pasajes, la casa naviera Salazar y Cía. se dedicó al negocio de carbones nacionales y extranjeros al por mayor, contando con vapores propios para su transporte. Contaba también con agencia de aduanas actuando como consignataria de importantes empresas españolas.

Imagen: Publicidad incluida en el libro de Julián de Salazar *Acaecimientos de un diario de navegación*, editado en San Sebastián en 1869. Biblioteca Untzi Museo-Museo Naval.



tiempo, debido a la demanda de tipo coyuntural imperante en el momento. De todas las que se crearon entonces sobresale, sin duda, la “Compañía Marítima Guipuzcoana”, la cual comenzó a operar en 1916, prolongando su existencia en Guipúzcoa hasta 1945, año en que trasladó su sede a Bilbao. Al año siguiente se constituían varias compañías dedicadas a la compra-venta de buques de vapor y de vela, así como al transporte marítimo. Por ejemplo, la “Compañía Naviera Mundaca” y la “Compañía Marítima Euzkalduna”, constituida en agosto de 1917 en Bilbao y trasladada a la capital guipuzcoana en octubre de ese mismo año. En 1918 se fundaron “Iraola y Ugalde”, la “Marítima Pasajes” y la “Compañía Industrial”, entre otras. Todavía en 1919 surgieron nuevas compañías, como la “Sociedad Naviera Elcano”, la “Marítima Cantábrica” y la “Compañía Naviera Zubía”. No obstante, la



Vapor *Arichachu* de la naviera Easo. Gouache, hacia 1930. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

conclusión de la Gran Guerra marcó también el final de aquella expansión, de suerte que apenas se constituyeron nuevas empresas navieras después de 1920³¹⁸.

En cualquier caso, el puerto de San Sebastián había perdido ya ese carácter comercial e industrial que aún mantenía a mediados del siglo XIX para ceder su posición a Pasajes, convertido desde hacía años en el puer-



La dársena comercial de San Sebastián cesó su actividad de cabotaje el 7 de marzo de 1975 quedando reservada a las embarcaciones de recreo. Se rompía así una trayectoria de siete siglos de comercio marítimo, una actividad que había marcado la personalidad histórica de la ciudad hasta el auge turístico de finales del siglo XIX.

Imagen: Cementos Rezola nº 2, uno de los buques de mayor eslora que entró en el puerto de Donostia. Hacia 1950. Foto Museum Cementos Rezola.

to más importante de la provincia, acaparador de la gran mayoría del tráfico marítimo guipuzcoano del siglo XX. No obstante, en 1925, según la *Memoria* de ese año de la Cámara de Comercio, mantenía aún un reducido comercio exterior, consistente en la importación fundamentalmente de carbones de Inglaterra y en la exportación de cemento a Portugal. Para el año siguiente, sin embargo, había desaparecido ya prácticamente, perviviendo, eso sí, el tráfico de cabotaje, siendo sus dos grandes protagonistas el carbón en lo que a las entradas se refiere, proveniente de Asturias, sobre todo, y el cemento en las salidas. Esta actividad se mantuvo incluso a mediados del siglo XX, aunque poco a poco fue perdiendo peso. Mientras las entradas disminuyeron drásticamente, las salidas se mantuvieron gracias a las expediciones de cemento, tan necesario para la reconstrucción del país después de las destrucciones masivas originadas por la Guerra Civil³¹⁹.

13. La pesca en el siglo XX

A principios de esta centuria, y más concretamente entre 1906-1908 y 1914, se puede hablar de una fase de relativo estancamiento de las capturas totales en Guipúzcoa y de un importante retroceso en la aportación del arrastre. Así, a pesar de que San Sebastián fue pionera en España en este tipo de pesca, su participación en el conjunto de la flota arrastrera nacional fue disminuyendo progresivamente. El fuerte crecimiento que esta técnica experimentó en Galicia a partir de 1904 y la paulatina difusión de las “parejas”

en el resto del país hicieron que, hacia 1915, la flota guipuzcoana quedara en un segundo plano, frente al importante impulso gallego o malagueño³²⁰. Cabe recordar, en este sentido, las disoluciones de “José M^a de Aristeguieta y cía.” y “Ramón Barrena y cía.” en 1906.

Los estudiosos del sector pesquero parecen estar de acuerdo, pues, en que aquél sufrió una importante crisis a principios del siglo XX, lo que avivó aún más las tensiones entre los arrastreros y los pescadores tradicionales, algo que se puso de manifiesto especialmente en 1907. Éste fue un año bastante conflictivo con numerosas manifestaciones y huelgas en contra del arrastre por toda la costa cantábrica, culminando con un gran mitin-manifestación celebrado en Bilbao en noviembre y al que acudieron miles de personas y en el que se denunció que la pesca por medio de vapores que se venía practicando desde hacía años era la responsable de la destrucción de crías y pastos del pescado y, por consiguiente, de la escasez del mismo. Con estos argumentos, el presidente de la Cofradía de mareantes donostiarra se dirigió al Ayuntamiento de San Sebastián en busca de auxilio, siendo su petición estudiada por las comisiones de Gobernación y Hacienda. Así, el dictamen evacuado el 30 de diciembre estimaba que las autoridades municipales no podían acceder a las pretensiones de los pescadores, ya que era una cuestión de Estado, sin que se pudieran olvidar igualmente las inversiones realizadas en las flotillas de vapores y que muchas familias vivían ya de la pesca de arrastre. Por lo tanto, el consejo de los comisionados fue el de no cursar las peticiones de la cofradía³²¹.

Al mismo tiempo, en 1910 se inscribía en el Registro Mercantil la sociedad anónima “Mamelena”³²², cuyo capital era de 200.000 pesetas y sus socios fundadores Manuel Mercader Vidaurre y los ingenieros José Gorostidi Bidaguren y Luciano Abrisqueta Monzonis. En 1915 se procedió a la ampliación del capital hasta 250.000 pesetas y dos años más tarde hasta un millón. Sin embargo, la historia de la empresa fue más bien corta, ya que llegó a

Pesquero de arrastre con redes llamadas “de puertas” a comienzos del siglo XX. Fototeca Kutxa.

A diferencia del sistema de arrastre por parejas utilizado por los *Mamelena*, el sistema “de puertas”, que permitía pescar con un solo buque, fue implantado en San Sebastián por la empresa de José María de Aristeguieta en 1904.

Las limitaciones de espacio del puerto donostiarra hicieron que los arrastreros fueran trasladándose a Pasajes a comienzos de los años veinte.



perder sus navíos en circunstancias bien diversas. A su vez, en 1914 se fundó “P. Ciriza y cía.”³²³, dedicada igualmente a la pesca de arrastre, siendo su gran promotor Pedro Ciriza, quien llegaría a desempeñar un destacado papel en esta actividad en los años posteriores.

Fue entonces cuando una parte de esta actividad se trasladó a Trintxerpe. La construcción de nuevos muelles e instalaciones en Pasajes hicieron de éste el más moderno puerto de pesca de la península con el de Vigo³²⁶. De esta forma, el puerto de San Sebastián quedó progresivamente reservado a los pesqueros de bajura,



Tripulación de un arrastrero en Donostia, hacia 1916. Fototeca Kutxa.

Con la pesca de arrastre surge un sector pesquero industrializado ajeno a los viejos esquemas de funcionamiento gremial de las Cofradías. El pescador de arrastre era un proletario del mar que cobraba un salario por su trabajo.

Ahora bien, los años transcurridos entre la Primera Guerra Mundial y la Guerra Civil pueden considerarse como una etapa de definitiva expansión del arrastre, de manera que a partir de 1918 la flota guipuzcoana recuperó gran parte del peso perdido, convirtiéndose en una de las más importantes de España a finales del decenio de los veinte. Hacia 1927 Guipúzcoa poseía la segunda flota del país, sólo por detrás de Vigo, y en vísperas de la Guerra Civil la primera en buques de más de cien toneladas³²⁴. Este crecimiento se reflejó perfectamente en el importante número de sociedades mercantiles dedicadas a esta actividad³²⁵. Tal es así que, a principios de los años veinte, este proceso de crecimiento se encontró con un cuello de botella, una limitación que no iba a ser ni biológica ni tecnológica, sino espacial, debido a la insuficiencia del pequeño puerto donostiarra para acoger a tanto barco.

mientras las grandes compañías y sociedades armadoras se instalaron en Pasajes. Lo cual no fue óbice para que la PYSBE, la principal empresa de pesca de bacalao de España, trasladara definitivamente su sede social de Pasajes a San Sebastián en 1930, permaneciendo en esta ciudad hasta su quiebra en 1974³²⁷.

De hecho, buena idea de la importancia de San Sebastián como centro pesquero nos la pueden dar la inauguración en 1912 de su Escuela de Pesca, la primera en su género de España, la Primera y Segunda Feria de Industrias del Mar de 1928 y 1930, respectivamente, el hecho de ser elegida como sede de la celebración de la Asamblea de Pesca Marítima Vasca de septiembre de 1925, la celebración del Congreso Nacional de Pesca en 1928 y la creación de la primera comisión pesquera de España en el seno de la corporación provincial en 1936.

Vapores de la flota de bajura hacia 1920. Foto Enrique Guinea. Archivo Municipal de Vitoria.

A comienzos del siglo XX Donostia contaba con una nutrida flota de lanchas tradicionales y pequeños vapores de bajura. Su puerto mantuvo la primacía en el sector de bajura guipuzcoano desde 1918 hasta la Guerra Civil.



Cuadro 2. Buques inscritos en la matrícula del puerto de San Sebastián hacia 1916

Propietario	Nombre del buque	Carga (Tm)	Año matriculación
F. Azqueta	Bazán	850	1880
	Antonio	-	1902
	Ana	500	1903
M. Mercader	Mamelena nº3	64	1882
	Mamelena nº5	50	1882
	Mamelena nº9	60	1886
	Mamelena nº11	45	1888
	Mamelena nº2	78	1899
	Mamelena nº6	80	1899
	Mamelena nº7	62	1899
	Mamelena nº4	80	1909
	Mamelena nº8	160	1909
	Mamelena nº10	160	1909
M. Cámara	Sixto Cámara	-	1892
	Josepa Antoni	200	1895
Ana Huarte	B.	-	-
Otermín y cía.	Anita	250	1900
	Elcano	200	1902
F. Salazar	Izár	320	1901
L. Lamigueiro	General Gordón	300	1905
	Reina Victoria	150	1907
	Alfonso XIII	3.200	1907
Cía. Vapores C. Fernando Póo	Elobey	350	1906
Vida de Albizu y cía.	Ruda	335	1909
Naviera del Norte	Marcela	160	1913
Capero y Ciriza	Luisito	-	-
	Felisín	-	-
	Otro	-	-
Arcelus (Javier)	Dos buques	-	-

Fuente: MÚGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa*, vol.4 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona, s.a., pág.666.

Entre 1929 y 1940 el sector pesquero donostiarra experimentó una notable crisis, de manera que la década de los treinta fue para este ramo una época de notables dificultades de muy diversa naturaleza, lo que provocó el cierre y desaparición de muchas sociedades pesqueras y casas armadoras. Hubo que esperar a la década de los cuarenta para poder hablar de un segundo “boom” de la industria pesquera guipuzcoana. Siendo verdad que Pasajes fue el puerto base de esta nueva

expansión, lo cierto es que el de San Sebastián, centrado fundamentalmente en la pesca de bajura, también fue copartícipe de este desarrollo. Más aún, buena parte de los capitales invertidos en el sector eran donostiarra³²⁸. Tras la Guerra Civil se produjo una serie de cambios técnicos que aumentaron notablemente la capaci-



Manifestación de pescadores guipuzcoanos de bajura contra la pesca de arrastre en San Sebastián. *Novedades*, 16 de noviembre de 1913. Foto Tart.

La pesca intensiva llevada a cabo por esta flota causó una sobreexplotación de los caladeros cercanos afectando, sobre todo, a la merluza y al besugo. La situación desencadenó numerosas protestas y reclamaciones del sector de bajura.

dad productiva de las unidades pesqueras de bajura. En concreto, podemos hablar de la sustitución de vapores por embarcaciones movidas con combustibles líquidos y de un aumento progresivo del tonelaje y la potencia media de cada barco, en especial, gracias a las ayudas públicas, sobre todo, a partir de la ley de 1961. Podría-



Pescadores de bajura reparando palanques. Foto cedida por Carmen Iraola.

Enfrentándose a la pesca intensiva de los arrastreros, los pescadores de bajura consolidaron la Cofradía y se movilizaron en defensa de sus intereses.

La importancia de San Sebastián como centro pesquero se ve reflejada en la celebración de la Primera y Segunda Feria de Industrias del Mar en 1928 y 1930, respectivamente. También en esta ciudad se celebraron la Asamblea de Pesca Marítima Vasca (1925) y el Congreso Nacional de Pesca (1928). Donostia contó además con la primera Escuela de Pesca que existió en España, fundada a iniciativa de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa en 1919.

Imágenes: A la izquierda, cartel de Joaquín Tellecha, 1925. A la derecha, cartel de Eduardo Lagarde, 1930. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Carmenxo, pesquero con casco de acero del armador Julio Ciganda. Aguada de Montes, 1930. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Bacaladero *Galerna*, de la flota de PYSBE, 1928. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

La gran empresa bacaladera PYSBE tuvo su principal base operativa en Pasajes San Juan, pero su sede social se mantuvo en San Sebastián hasta su quiebra en 1974.



La dársena pesquera hacia 1950. Impreso de Gráficas Valverde. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Cuadro 3. Producción de pesca en Guipúzcoa entre 1945 y 1975 (en toneladas)

	1945	1950	1955	1958	1968	1970	1975
S. Sebastián	11.378,0	5.398,20	8.480,8	8.734,0	9.673	8.403	5.859
Pasajes	38.137,9	27.401,6	26.395,2	23.870,7	37.244*	38.692*	42.924**
Idem-Pysbe	3.622,3	10.021,3	13.265,3	8.124,0			
Fuenterrabía	3.055,40	1.720,80	2.155,7	1.876,2	2.050	3.411	2.908
Guetaria	810,3	1.648,90	2.889,7	2.467,8	11.279	7.478	8.625
Motrico	487,3	935,3	1.220,4	1.376,9	1.507	847	1.670
Zumaya	16,2	10,7	11,9	4,4			
Otros		11,0	47,0	18,1			125
TOTAL	57.307,9	47.147,8	54.460,0	46.472,1	61.754	8.831	62.111

* Excluido bacalao verde y pescado congelado / ** Sólo pescado fresco.

Fuente: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa: *Memoria comercial* de 1945, 1950, 1955, 1958 y 1970, San Sebastián, y Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa: *Economía guipuzcoana 1975*, San Sebastián.

mos citar también la generalización del uso de los tanques viveros para la pesca al cebo vivo, la utilización desde finales de los cincuenta y principios de los sesenta de las redes de nylon, la difusión de los haladores mecánicos desde principios de los sesenta y la adopción de gonios y ecosondas. En fin, un conjunto de cambios técnicos que favorecieron el incremento de la producción pesquera de todos estos años³²⁹.

Ahora bien, desde mediados de los años setenta este subsector entró nuevamente en crisis, descendiendo hasta 749,6 las toneladas desembarcadas en el puerto donostiarra en 1985. Las principales causas de esta crisis fueron la limitación de la libertad de los mares con la fijación de 200 millas de aguas jurisdiccionales;

el agotamiento de algunos caladeros como consecuencia de una explotación irracional; el aumento en los costes de explotación debido al incremento de los precios del petróleo, de los salarios, de los materiales usados y de las distancias recorridas; la mala estructura del sector pesquero; y los deficientes canales de comercialización. Por otro lado, el ingreso de España en la CEE (1986) supuso la imposición de limitaciones al ejercicio de la pesca, la reestructuración de la flota y la reducción del número de unidades³³⁰. De hecho, en el puerto de San Sebastián no se volvieron a alcanzar las 2.000 toneladas hasta 1996, habiendo sido el desembarco en el año 2001 de 2.388 toneladas, cifra bastante alejada de las de mediados del siglo XX³³¹.

Las mujeres e hijas de los pescadores, además de coser las redes, realizaban múltiples actividades en el puerto: presentación del pescado para subasta, cobro de su precio en la Cofradía, pago a los tripulantes, etc. Eran conocidas bajo el término de pisoneras (*pishonerak*).

Imágenes: A la izquierda, grupo de pisoneras envasando y contabilizando las cargas (Fototeca Kutxa). A la derecha, las rederas Luisi y Manoli Uresberueta. Foto realizada hacia 1963 por un turista dominicano que la remitió por correo a las retratadas. Colección particular.





Tarjeta postal editada en 1969. La flota de bajura conoció una época de gran crecimiento y renovación desde la década de los 50 hasta comienzos de los 70.

En los años sesenta se produce un aumento progresivo del tonelaje y la potencia de los barcos de bajura. Se introduce, también en esos años, un conjunto de mejoras técnicas (redes de nylon, gonios, ecosondas, haladores mecánicos, viveros para la pesca al cebo vivo) que, en conjunto, contribuyeron al aumento de la productividad pesquera.



Vista de la dársena pesquera en 2008. A consecuencia de la política seguida tras la crisis de los años 70 y el ingreso en la Comunidad Europea, la flota de bajura donostiarra, al igual que la vasca en general, sufre una drástica reducción. Los pesqueros dedicados al cerco y cebo vivo, es decir, los de mayores dimensiones, han pasado de 20 a 4 unidades desde finales de los años ochenta a la actualidad. Por el contrario, las embarcaciones dedicadas a las artes menores han pasado en el mismo periodo de 4 a 18.



Cartelón informativo de servicios playeros. Hacia 1930. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Panorámica de La Concha a comienzos del siglo XX. Impreso de foto de G. González Galarza. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



14. El turismo en el siglo XX

Durante las primeras décadas del siglo XX la consolidación de San Sebastián como el centro turístico más importante de España constituye una realidad. Como ya se ha comentado, el hecho de que la reina María Cristina eligiera la capital guipuzcoana como residencia de verano de la Casa Real y se hiciera construir el Palacio Miramar (inaugurado en 1893) contribuyó decididamente a ello. María Cristina acudió todos los veranos a San Sebastián, con excepción de 1898, hasta 1928. Esto constituyó, sin duda, un elemento de promoción de la ciudad de primer orden, a pesar de los intentos de Santander por atraerse la presencia del rey Alfonso XIII. Por otro lado, en unos años en que las teorías higienistas iban poco a poco perdiendo fuerza y la distracción y el ocio iban ganando terreno, centros playeros como San Sebastián atraían a gran cantidad de personas, sobre todo, por la cada vez mayor oferta de ocio existente. Ya se ha mencionado más arriba la inauguración del casino en 1887, al que seguirían nuevas atracciones a principios de la siguiente centuria, como la apertura en 1903 de la plaza de toros del Chofre. Así, en 1902 se registró la sociedad anónima “Fomento de San Sebastián” bajo el patrocinio del Ayuntamiento, preocupado por impulsar el veraneo en la ciudad. De hecho, sus dos grandes logros fueron la construcción del teatro Victoria Eugenia y del Hotel María Cristina, inaugurados ambos en 1912.

También a principios de siglo las inmediaciones de la capital pasaron a ser objeto de atención con vistas a la promoción turística de la ciudad y así el monte Ulía comenzó a urbanizarse, llegándose a establecer

tanto un ferrocarril como un trasbordador. Igualmente, en la zona de Loyola se abrió en 1910 un parque de atracciones de tono aristocrático³³². Aunque, como ha señalado Castells, ambos espacios no pudieron soportar la competencia del monte Igueldo, que abrió su funicular en 1912 y un casino-restaurante con su teatro, convirtiéndose, sin duda, en una de las zonas de recreo más visitadas. Por esas mismas fechas, se aprovecharon asimismo las potencialidades de Lasarte, tan próxima a la capital, y se inauguró el hipódromo en 1916, un golf y el circuito automovilístico (1916)³³³. La organización de festejos durante el verano, y más aún en septiembre para alargar la temporada, fue una constante. Pero, sin duda, una de las obras más emblemáticas de la ciudad fue la construcción del Kursaal, que fue inaugurado en 1922, aunque en 1924 se vio afectado por el decreto de prohibición de los juegos de azar dado bajo la dictadura de Primo de Rivera.

Con todos estos atractivos y con la amplia oferta de alojamiento existente, San Sebastián logró captar un turismo de élite de gran poder adquisitivo y capaz de pasar una larga temporada fuera de su residencia habitual. Esto fue así hasta los años veinte, en que ya se detecta un importante cambio en la composición de los veraneantes, de manera que si bien es cierto que las capas altas de la sociedad continuaron yendo a la capital donostiarra, también es verdad que cada vez más sectores de la clase media empezaron a practicar el veraneo, haciendo que el número de visitantes volviera a aumentar. Esta tendencia se fue consolidando en los años treinta y posteriormente, aunque es preciso señalar que los acontecimientos políticos de la Segunda República y la grave crisis eco-



Playa de La Concha en 1915 y 1922. Photo Carte. Fototeca Kutxa.

El fenómeno turístico fue en el siglo XIX muy minoritario y estaba básicamente compuesto por la aristocracia y la alta burguesía. Durante la segunda y tercera década del siglo XX se aprecia una apertura del turismo a sectores de clase media, aunque el turismo de élite se mantuvo.



Cartel de Carlos Landi, hacia 1925.
Colección Maya Aguiriano.

Durante las primeras décadas del siglo XX San Sebastián reafirma su prestigio en el panorama del turismo europeo. Explora sus recursos paisajísticos construyendo el Paseo Nuevo y facilitando el acceso a los montes Igueldo y Ulía.

nómica ocasionaron un descenso significativo de veraneantes, afectando gravemente al sector, algo que vería su prolongación, por supuesto, durante la Guerra Civil y los primeros años del franquismo.

Precisamente, el 10 de julio de 1939 el general Franco acudió por primera vez a San Sebastián, retomando así la costumbre establecida por los anteriores Jefes del Estado. Su presencia mantuvo a San Sebastián en un lugar privilegiado dentro del turismo español. En verdad, la composición de los visitantes locales tampoco varió mucho respecto de los años veinte y treinta. Incluso perduró su clientela tradicional, es decir, la proveniente del interior, en especial de Madrid y de Aragón. Sí se observa, sin embargo, un aumento considerable de la llegada de turistas extranjeros a partir de mediados de los años cincuenta. Es necesario señalar que la implantación de las vacaciones pagadas supuso un paso cualitativo dentro de la historia del turismo, ya que permitió que un número cada vez mayor de personas se sumara al veraneo, de tal manera que a mediados del siglo XX surgió lo que conocemos como el turismo de masas. Por otro lado, dentro de la propia evolución de este turismo, o más bien, de sus formas de consumo, el tomar el sol y el broncearse empezaron a ser cada vez más demandados, por lo que los países cálidos gozaban ahora de una clara ventaja comparativa.

Así, España era un evidente ejemplo de lo que estamos diciendo y, al señuelo de la “Sunny Spain”, numerosos turistas británicos y de otros países europeos se dejaron ver por San Sebastián. Sin duda, los precios más baratos contribuyeron a ello, como lo demuestra la continua presencia de visitantes franceses. Pero pronto se vio que la climatología donostiarra no respondía al eslogan turístico, de tal manera



que otros destinos, sobre todo, Andalucía y el Mediterráneo, empezaron a ser cada vez más demandados³⁵⁴. Por lo tanto, si en el siglo XIX el clima fresco había sido la gran baza de la ciudad para erigirse en el centro turístico más importante de España, en la nueva moda del broceado este mismo clima se convirtió en su enemigo. Un enemigo al que se aliaron eficazmente la conflictividad política de la transición hacia la democracia, la crisis económica, el final del atractivo que suponía cruzar la frontera y el propio fenómeno terrorista. Por lo tanto, el período comprendido entre 1975 y 1983 puede ser calificado como la “época más negra” del turismo donostiarra³⁵⁵, iniciándose a partir de entonces una etapa con sucesi-



Cartelón informativo de la Policía de Playa, 1931. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

vos vaivenes en cuanto a la afluencia de visitantes, dependiente en todo caso de aspectos tales como las crisis económicas, las coyunturas internacionales y la convulsa situación política vasca, entre otros. Ahora bien, desde el punto de vista que aquí nos interesa, y como aspectos positivos, se puede concluir mencio-

nando el saneamiento de la costa que se ha producido en los últimos años y la habilitación de la nueva playa de Gros y la construcción del nuevo Palacio de Congresos y Auditorio de Moneo en este mismo barrio, con lo que ello supone de recuperación turística de ese pedazo del litoral donostiarra.



Dos tarjetas de una serie editada por Manipel en 1966. Colección particular.

Desde mediados de los años 50 se entra en un proceso de masificación turística que deriva de la generalización de las vacaciones remuneradas en Europa.

CARTELES DE PROMOCIÓN TURÍSTICA



1



2



3



4

1. G. Hastoy-A. Ángel. Impreso por Litografía Mateu, Madrid, 1900. Colección particular.

2. José Mongrell, 1909. Colección particular.

3. K-Hito, 1929. Gráficas Laborde y Labayen. Colección J.M.U.

4. Anónimo. Años 20. Impreso por A. Trub y Cía., Suiza. Colección particular.

5. Anónimo, c. 1930. Unión Gráfica S. L. Tolosa. Colección J.M.U.

6. Rafael Penagos, 1929. Gráficas Laborde y Labayen. Colección J.M.Tuduri.

7. Prieto, c. 1935. Colección Fundación Sancho el Sabio.

8. H. Hidalgo de Caviedes, c. 1925. Litografía Mateu, Madrid. Colección particular.

9. Prieto, c. 1930. Gráficas Laborde y Labayen. Colección particular.

10. Anónimo, 1956. Colección particular.



5



6



7



8



9



10



Presencia romana en San Sebastián

Milagros Esteban Delgado

La situación de Gipuzkoa, territorio encrucijada al pie del Pirineo, entre el mar Cantábrico y el *Mare Nostrum*, el Mediterráneo, propició su incorporación al marco territorial de dominio romano y la implicación de este espacio y de sus pobladores en la dinámica del Imperio, con las consiguientes transformaciones en sus modos de vida.

Los cambios políticos, económicos y sociales, así como los distintos modelos aplicados en la organización romana a lo largo de los cinco primeros siglos de la Era, supusieron adaptaciones de las comunidades que habitaban este pequeño espacio, apendicular dentro del gran Imperio de Roma, al compás de las necesidades y directrices del estado romano.

La valoración del espacio y su ocupación experimentó modificaciones. De hecho, el poblamiento de época antigua guarda una interesante relación con las rutas y especialmente, su franja costera, con la vía marítima en el *Oceanus Atlanticus* y el *Sinus Aquitanicus*³³⁶. Los condicionantes geográficos orientaron la ubicación de estos asentamientos.

Debemos prestar atención a las características geomorfológicas de la franja costera, integrada por la propia costa y el prelitoral, dada la incidencia que tienen en la ocupación y desarrollo de ese espacio a lo largo de la historia. La costa guipuzcoana es de tendencia rectilínea. En ella se alternan los acantilados formados por potentes bancos de arenisca que se adentran en el mar y se han modelado con la acción del oleaje y del viento (cabo de Higer en Hondarribia, e islote de San Antón en Getaria), con las suaves colinas de lutitas, margas y areniscas, que integran la cadena montañosa costera que se extiende a lo largo del sector prelitoral.

La continuidad de la franja costera se ve interrumpida por una serie de fracturas producidas por los cursos fluviales que nacen en el interior y trazan su cauce perpendicular a la costa, abriendo brechas en la franja costera. Junto a ellos hay otros elementos en el paisaje costero: playas-estuarios (Hondarribia,

Orio...), ensenadas (Zarautz y Mutriku) y formaciones mixtas como la de la bahía de San Sebastián, que acen-túan, dada su escasa longitud, los contrastes morfológicos peculiares en la costa guipuzcoana.

En torno al cambio de Era, el proceso de arenamiento y sedimentación no había colmatado los tramos inferiores de los ríos. Así profundas rías y estuarios ramificados con caudales regulares de agua, que propiciaban las condiciones climáticas oceánicas y las periódicas mareas que inundaban sus desembocaduras y tramos inferiores tuvieron un papel primordial en la red de comunicaciones y de intercambios y, en consecuencia, en el establecimiento de nuevos núcleos de población.

El análisis del espacio, los modelos de asentamiento antiguos coordinados con los testimonios arqueológicos y la propia dinámica histórica romana nos permiten afirmar, sin género de dudas, que existió un espacio habitado en época antigua en el entorno del Bajo Urumea y proponer una aproximación al proceso histórico que experimentó este espacio y sus habitantes en la antigüedad³³⁷.

Los elementos claves que van a sustentar la propuesta son los excelentes valores de los que dispone el medio físico en el curso bajo del Urumea y la existencia de restos arqueológicos de época romana al pie del monte Urgull y de la edad del Hierro en la cima de Santiagomendi (Astigarraga).

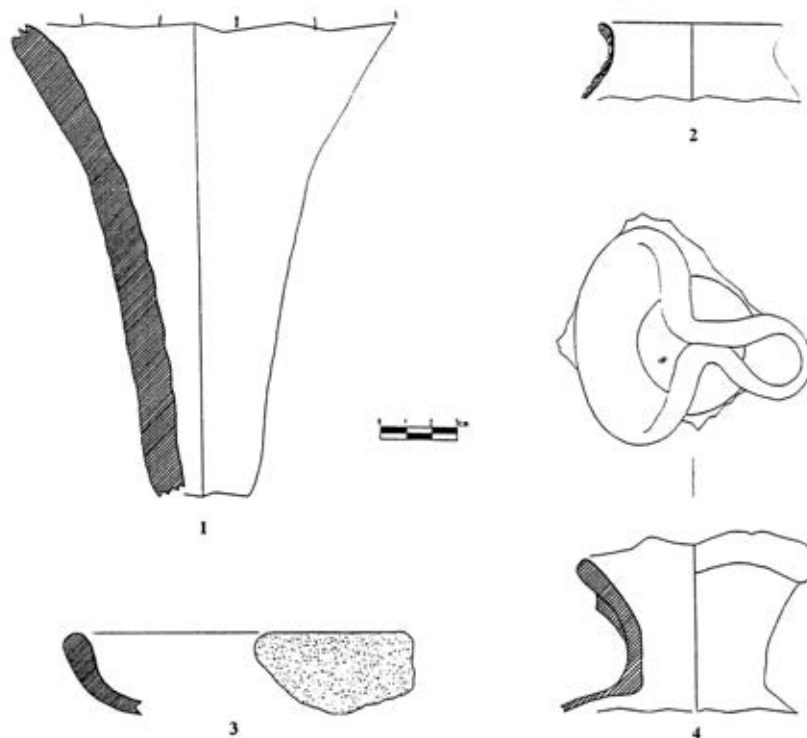
El espacio: una protegida lengua de tierra en el Cantábrico, entre una bahía y un río

La primitiva desembocadura del Urumea ancha, ramificada y profunda, era un estero de arena que cíclicamente se anegaba con las mareas. Las aguas del río llegaban al Cantábrico entre los montes Ulía y Urgull, antiguo islote que había quedado unido con la franja litoral, a la colina costera de San Bartolomé, debido a la deposición de arenas, dando lugar a la formación

Milagros Esteban Delgado, Doctora en Historia por la Universidad de Zaragoza, especialidad de Arqueología. Profesora titular de la Universidad de Deusto. El área de investigación en que ha desarrollado sus trabajos es la época romana en Gipuzkoa. Desde 1990 dirige el programa de investigación "El poblamiento antiguo y medieval en Gipuzkoa" en el que participan investigadores en distintas disciplinas. Los proyectos realizados han permitido encontrar nuevos yacimientos y mediante su estudio arqueológico tratar de desentrañar la historia guipuzcoana de los primeros siglos.

◀ Dibujo de moneda de la época de Augusto (34-37 d. C.).

Restos cerámicos de época romana localizados en los fondos submarinos de la bahía de La Concha: 1) Pivote de ánfora; 2) Fragmento de olla de cerámica común torneada; 3) Escudilla de cerámica común no torneada; 4) Jarra trilobulada de cerámica común torneada. Dibujo: Maider Teiletxea.



de un tómbolo. Esta lengua de arena que se había formado al sur del monte Urgull, en el piedemonte, bien protegida de los vientos predominantes del norte y oeste, a la vista del mar en la bahía y controlando el discurrir del Urumea en su último tramo, poseía todas las ventajas requeridas en época romana para la creación de un asentamiento.

Contaba en el ámbito marítimo con la bahía delimitada por Urgull y la colina costera de Igeldo/Mendizorrotz, y protegida por la isla de Santa Clara. La posición y orientación de Urgull creaba un fondeadero natural bien resguardado que tradicionalmente y hasta la actualidad ha sido utilizado como puerto.

En el ámbito fluvial, este emplazamiento disponía en el extremo occidental de la bahía de un pequeño río, Añorga/Gorga, que desembocaba al pie de la elevación montañosa costera de Igeldo/Mendizorrotz. Sus aproximados 7 Km. de recorrido poseían recursos piscícolas y eran en gran parte navegables. Su curso se adentraba hacia el suroeste, a la cuenca del río Oria, ya que en la divisoria de los actuales términos de Lasarte-Oria y San Sebastián estaba su nacimiento. En el extremo oriental, tras la elevación de Urgull, desembocaba el río Urumea, después de haber recorrido alrededor de 55'32 Km. de longitud desde

el alto de Ezkurra (Navarra). En época antigua sus características diferían de las actuales. No existían presas que detrayeran agua de su cuenca media (Goizueta/Ereñozu) y, en consecuencia, el caudal y la riqueza piscícola eran muy superiores a las actuales. La actividad ferrona y carbonera y la repoblación con otras especies no habían modificado la vegetación autóctona de hayas en altura, robledales acidófilos a menor cota y alisos en las proximidades del cauce. En la cuenca baja (desde Ereñozu, Hernani) numerosas regatas y arroyos incrementaban el caudal del Urumea y la riqueza piscícola y la navegabilidad eran características en este tramo³³⁸. La navegación fluvial la tenemos testimoniada en documentación escrita de época medieval y moderna y una serie de puertos son citados a lo largo del curso bajo³³⁹.

Testimonios arqueológicos que evidencian su ocupación durante siglos

Disponemos de testimonios arqueológicos en el curso bajo del Urumea, en el piedemonte de Urgull y en la bahía³⁴⁰, que nos corroboran la existencia de unos pobladores que habitaron en el interior de la franja



Pivote de ánfora procedente de la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).

litoral en el primer milenio, en una colina sobre el cauce del río y del vado que hoy conocemos como Ergobia, así como de otros establecidos junto al mar en época romana.

El Bajo Urumea, la colina de Santiagomendi, Astigarraga. En este lugar, la arqueóloga M.T. Izquierdo ha venido desarrollando un proyecto de investigación arqueológica entre los años 1997 y el 2005 dentro del programa de investigación del poblamiento antiguo y medieval en la franja litoral de Gipuzkoa³⁴¹. Fruto del concienzudo trabajo de esta arqueóloga ha sido la localización y estudio de un núcleo de ocupación a lo largo del primer milenio antes de Cristo.

Los trabajos realizados entre el 2002 y el 2004 han puesto al descubierto un espacio de habitación en el que se ha encontrado cerámica celtibérica y otras variedades modeladas a mano, como son los recipientes tipo olla de borde más o menos inclinado que recuerdan y se aproximan a las ollas de borde inclinado (tipo 702) de la variedad común no torneada localizada en distintos yacimientos altoimperiales en el País Vasco peninsular y en Aquitania meridional. Los trabajos de campo realizados –excavación, prospecciones superficiales y con catas, etc.– en la parte superior de la colina y en los alrededores indican que este espacio se abandonó hacia el siglo I d.C.³⁴²

En el piedemonte de Urgull han sido recuperados restos en distintos puntos³⁴³. En la Alameda del Boulevard durante la excavación integral realizada en 1997-98, fueron hallados dos fragmentos de borde de cerámica común no torneada, variedad muy significativa de la época romana en el norte de la península Ibérica y en Aquitania meridional. Uno de los fragmentos corresponde a una olla de borde

plano horizontal de sección triangular (tipo 701 a) y el otro a una segunda olla de borde plano horizontal (tipo 701). Ambos fragmentos aparecieron desconcontextualizados en niveles de relleno con restos de época medieval y postmedieval.

En la calle Embeltrán nº 3 se hallaron en el sondeo previo a la excavación, en un depósito de relleno, un fragmento de cuerpo de *Terra Sigillata* Hispánica de los talleres riojanos de Tricio, forma Hispánica 37a, con decoración metopada, fabricado entre los años 75/80 y 125 d.C.

Los trabajos de excavación posteriores, a 3'40 m. de profundidad respecto al nivel actual de la calle, en una unidad estratigráfica sedimentaria recuperaron una moneda romana bajo imperial, quizá del siglo IV y fragmentos de cerámica común no torneada. Se trata de una olla de borde vuelto curvo (tipo 704) característica de los siglos IV y V d. C.

El control arqueológico llevado a cabo en 1992 en el solar de la calle Esterlines nº 12 aportó, en un estrato con estructuras constructivas y restos óseos de animales, espinas de pescado y fragmentos de cerá-



Boca de jarra trilobulada de cerámica común torneada localizada en la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).



Localización de restos arqueológicos de época romana en San Sebastián, sobre una reconstrucción hipotética de su medio físico. Base cartográfica: Diputación Foral de Gipuzkoa. Modificaciones: Milagros Esteban y Miren de Miguel.

Puntos arqueológicos: 1) Playa de La Concha; 2) Bahía de La Concha; 3) Embeltrán, nº 3; 4) Esterlines, nº 12; 5) Mercado de La Brecha; 6) Convento de Santa Teresa; 7) Alameda del Boulevard.

micas de época moderna y contemporánea, fragmentos de cerámica común romana torneada correspondientes a un pequeño vasito de una variedad cerámica con una larga vigencia de producción, desde el último tercio del siglo I d.C. al siglo IV. Así como un fragmento de borde plano horizontal de sección triangular (tipo 701 a) de una olla de la variedad cerámica no torneada.

En el Mercado de La Brecha, en el sótano del edificio de la Pescadería, en un nivel de relleno de cronología reciente, fue recogido un pivote de ánfora vinaria y algún otro resto del mismo tipo en el edificio del mercado.



Sestercio del emperador Adriano (134-138 d.C.) recogido en la playa de La Concha, que actualmente se encuentra en paradero desconocido. En el anverso figura la efigie de Adriano mientras que en el reverso se representa a Adriano levantando a Acacia (o África).



El yacimiento más significativo al pie del monte Urgull es el convento de Santa Teresa, donde se han llevado a cabo sucesivas campañas de excavación dirigidas por M. A. Gereñu y que han aportado el mayor y más importante conjunto de testimonios arqueológicos romanos: material constructivo, restos de cerámicas tanto torneadas *-terra sigillata-* como no torneadas, vidrio y piezas metálicas de época altoimperial.

La Bahía y la playa de La Concha han aportado distintos testimonios. Los primeros restos fueron hallados en las inmediaciones de la isla de Santa Clara³⁴⁴. Se trata del cuello, hombros y arranque de asa de un ánfora vinaria del siglo II d.C., actualmente en paradero desconocido, y posiblemente algunas anclas líticas de forma triangular recuperadas en la bocana del puerto y en la zona de entrada a la bahía.

Las prospecciones submarinas realizadas por el grupo Insub han aportado distintos testimonios. Destacaremos los restos de cerámica común torneada: el

borde de una jarra de boca trilobulada (tipos Santrot 498 o 502) y fragmentos de dos ollitas. La variedad no torneada está presente con fragmentos de cuerpo y base correspondientes a dos ollas y un borde de una escudilla (tipo 201). Los fragmentos de ánforas son poco significativos desde el punto de vista cronotipológico, se trata de algunos pivotes y trozos de cuerpo procedentes del sector de la bahía localizado entre la bocana del puerto y la zona de fondeos del club náutico³⁴⁵.

Como procedente de la playa de La Concha, un particular prestó una moneda de bronce romana para que fuera clasificada. Se trataba de un sestercio del emperador Adriano acuñado en Roma entre el 134-138 d.C.³⁴⁶

Los testimonios arqueológicos que de forma sucinta acabamos de enumerar, y a pesar de que desconocemos una parte importante procedente del yacimiento arqueológico de Santa Teresa, hacen factible proponer la existencia de dos núcleos de población de épocas distintas que se suceden en el tiempo. Estuvieron situados en un área geográfica común, el Bajo Urumea, pero con emplazamientos en el espacio y horizontes culturales distintos.

Una aproximación a la época antigua: propuesta de interpretación

Vamos a utilizar como soportes de nuestra interpretación los dos elementos que en páginas anteriores hemos tratado: la idoneidad del espacio para cumplir la función de fondeadero bien protegido de los vientos del norte y del noroeste y con unos cauces fluviales que permitan la navegación y el establecimiento de embarcaderos; y la existencia de testimonios arqueológicos que corroboren su ocupación. Ambos soportes, para que cobren sentido, deben ensamblarse en el contexto histórico, en la lógica del estado romano, que a su vez irá modificándose de acuerdo con los cambios sociales, económicos y políticos a lo largo de los cinco primeros siglos de nuestra Era. Nos ayudaremos en nuestra aproximación con la información que nos transmiten autores de la

época, que utilizan, en ocasiones, fuentes de información anteriores.

Todos estos elementos colaborarán en la propuesta de interpretación que articularemos en tres etapas: Define la primera la reestructuración del poblamiento en la Vardulia costera a mediados del siglo I d.C. En la segunda se aprecia la implicación en las redes de intercambio debida a la puesta en valor de las provincias occidentales del Imperio y, en consecuencia, los cambios que se producen en la población y en el territorio, desde el último tercio del siglo primero a mediados del siglo II. Y finalmente, conforma la tercera, en el periodo bajoimperial (finales del siglo III y siglo IV), la participación del bajo Urumea en la política imperial interviniendo en las redes de distribución pero en demarcaciones administrativas nuevas en torno al Atlántico y con otros objetivos a cumplir en la política romana.

Los poblados de la segunda edad del hierro, del **periodo prerromano**, más cercanos a la costa están situados en el extremo interior de la franja litoral guipuzcoana: Santiagomendi (Astigarraga), Buruntza (Andoain), Akutu (Bidegoian-Errezil), Munoaundi (Azkoitia-Azpeitia) y Moru (Elgoibar). Desde aquí hasta la costa el número y la consistencia de las evidencias arqueológicas propias de estos siglos anteriores al cambio de Era se reducen significativamente. Los restos más reseñables son dos denarios acuñados en la ceca *Bascunes* recuperados en la cueva de Amalda (Zestoa), la estela discoidea hallada fuera de contexto en el monte Garate (Getaria), fragmentos de recipientes cerámicos de características protohistóricas localizados con cerámicas romanas en la prospección con catas realizada en Urtiaga Zahar (Zumaia) y los restos hallados en la excavación de Santa M^a la Real (Zarautz), en proceso de estudio.

La imagen que se desprende de esta distribución de los núcleos de población, situados en el fondo interior de la franja litoral pero a cierta distancia del mar y ubicados en colinas se altera a juzgar por los datos aportados tanto por los restos arqueológicos como por los textos clásicos.

En torno al cambio de Era comienza a plasmarse otro escenario donde, además, apuntan nuevos intereses.

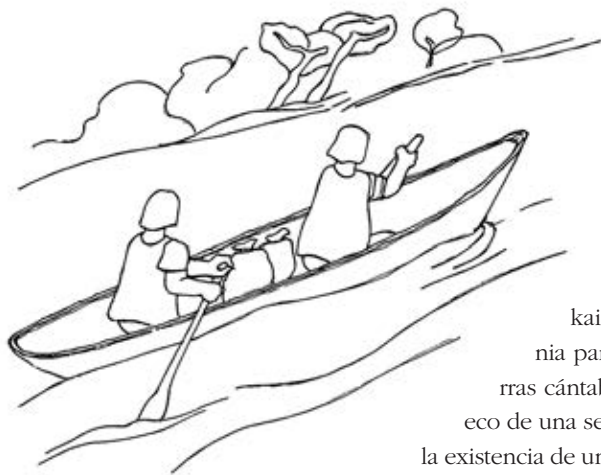


La obra *Geografía* de Estrabón escrita antes del año 18 d.C. con información de autores más antiguos (siglos I y II a.C.)³⁴⁷, se refiere de forma genérica a la franja septentrional de la península Ibérica, a sus pobladores y a sus costumbres. Sitúa en el sector oriental a *ouaskones* y *várduloi* antes llamados *bardietai*. En distintos párrafos de su libro III espigamos interesantes datos que van a ir dibujando la nueva imagen. Alude a innovaciones en las embarcaciones y en las técnicas constructivas, diciendo que además de las tradicionales embarcaciones construidas con cuero, utilizadas en estuarios y lagunas norteños hasta la época de Bruto (138-137 a.C.), se estaban utilizando embarcaciones talladas a partir de un solo tronco de árbol.

Se refiere en otro párrafo al trigo procedente de Aquitania para avituallar al ejército que intervenía en el frente cántabro-astur, información que será completa-

Ruta comercial marítima durante el alto imperio romano.

La imagen del litoral cantábrico en época romana como espacio aislado y tenebroso se desvanece conforme avanzan las investigaciones arqueológicas. Los materiales localizados en el estuario del Bidasoa, en Getaria, Zarautz y San Sebastián dan testimonio del asentamiento y la presencia romana en Gipuzkoa. Son también elocuente reflejo de una apreciable actividad de transporte y comercio por vía marítima.



Según Estrabón los pueblos del norte de la Península Ibérica utilizaban pequeñas embarcaciones de cuero o canoas elaboradas mediante la talla y vaciado de un único tronco.

Imágenes: Arriba, canoa según dibujo de T. Hernández Mendizábal, 2007. Abajo, embarcación de cuero dibujada por S. Machado, 1996.



da por el historiador latino Floro y mucho después por el historiador y teólogo P. Orosio, quienes citan a fuerzas militares navales que por el golfo de Bizkaia vienen desde Aquitania para intervenir en las guerras cántabras. Asimismo, se hace eco de una serie de novedades como la existencia de una vía terrestre que enlazaba a *Tarrakón* (Tarragona) en el Mediterráneo, a través de *Caesaraugusta* (Zaragoza) y *Pompaelo*, núcleo principal de los vascones (Pamplona), con los *ouáskones* del borde del Océano, donde estaba situada la polis de *Oidasouna* (Bajo Bidasoa, Irún).

Las alusiones al mar, a la mejora de las embarcaciones, a las relaciones con Aquitania y a la existencia de una polis en el borde del Océano que es terminal de una vía que enlazaba centros neurálgicos como *Pompaelo*, capital de los vascones, *Caesaraugusta*, nudo de comunicaciones donde confluyen vías de primer orden, y *Tarraco*, la capital de la provincia y puerto hispano de referencia en el Mediterráneo, dibujan ese nuevo escenario de relaciones y ponen en evidencia otros intereses.

El nuevo escenario está al borde del mar y los intereses que ahora se perciben son la inclusión del espacio y de sus pobladores en el engranaje Imperial. Para lo cual son imprescindibles infraestructuras de comunicación que faciliten la transmisión de directrices desde la capital del Imperio y la movilidad de personal y de bienes.

Los restos arqueológicos corroboran ambos hechos. Las cerámicas cronotipológicamente significativas de *Oidasouna* (*Terra Sigillata* Itálica y Sudgálica de Montans) de la etapa augustea y julio claudia indican el ámbito de relación aquitano dentro de la red comercial gestionada por el gran puerto de *Burdigala* (Burdeos). Poco después, el flujo desde el valle del Ebro se va evidenciando a través de testimonios como las cerámicas engobadas producidas en talleres del Ebro y cada vez con más solvencia con la *terra sigillata* de los talleres riojanos.

La agilidad en las comunicaciones constituyó un factor capital para articular un imperio territorial tan extenso y tan diverso. Augusto diseñó una red que, teniendo como referencia Roma, enlazaba con los centros administrativos provinciales y con las ciudades principales. En relación a estas vías, fueron naciendo nuevos asentamientos dentro del modelo organizativo romano, como es el caso de *Oidasouna*.

En las décadas siguientes, la política de conquista romana se llevará a cabo en Germania y en Britania. Claudio en el año 43 conquista la zona sur, Domiciano llegará hasta Escocia, donde en el año 84 mandará construir una muralla, expresión material del dominio romano en el norte.

El Atlántico norte, el hasta entonces “temido Océano”, será recorrido por las naves romanas, se producirá un crecimiento de las redes de comunicación y una aceleración en los intercambios marítimo-terrestres y con ello la mejora de los establecimientos existentes y la creación de otros nuevos. Los nuevos enclaves costeros servían de apoyo al sistema de relaciones diseñado dentro del modelo de gestión del estado romano altoimperial, en el que la *Urbs* por excelencia, Roma, era el centro de referencia.

Con el fin de generar una red eficaz, se combinó la navegación de altura, la de cabotaje y las rutas interiores aprovechando antiguas sendas, caminos, vados y cursos fluviales. Se priorizó la creación de asentamientos en lugares donde existían bahías resguardadas y espacios protegidos por islotes, penínsulas y colinas, verdaderos fondeaderos naturales que, junto a rías y vados fluviales, permitían enlazar ambas costas Atlánticas y éstas con el Mediterráneo.

Los recién creados establecimientos eran fondeaderos de apoyo que posibilitaban, en circunstancias críticas, el refugio desde el mar en la navegación de altura a las grandes y pesadas naves como el *ponto*, muy utilizado en el Atlántico. Además tuvieron el papel de enclaves costeros de recalado en el cabotaje para el comercio regional, donde las embarcaciones de menor porte pero de mayor agilidad bordeaban la costa y remontaban las rías extendiendo la red de distribución en el interior del territorio. Los establecimientos costeros vincularon al territorio circundante, que aportaba recursos, y a sus pobladores que iban, poco a poco, incorporándose a esta dinámica, convirtiéndose en con-

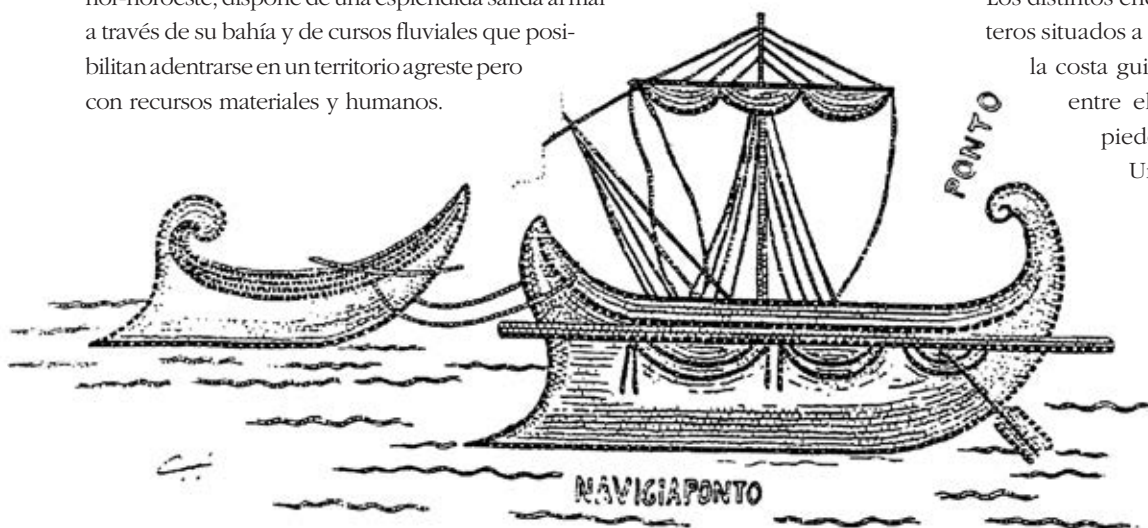
sumidores de productos y manufacturas que por medio de esta red llegaban de muy distintas procedencias y también en colaboradores aportando sus recursos. Las nuevas actividades y funciones propiciaron cambios en los modos de vida y costumbres de los *várduloi*.

En este nuevo contexto, alrededor de mediados del siglo I d.C., pudo llevarse a cabo la reestructuración en el poblamiento del sector litoral várdulo y de manera significativa en el Bajo Urumea. Santiagomendi, que había sido ocupado a lo largo de un milenio, es abandonado y se crea un nuevo enclave al borde del mar, en un lugar con una serie de características físico-morfológicas idóneas para los nuevos cometidos a cumplir. El nuevo asentamiento está situado al pie del montículo costero de Urgull, que lo resguarda de los vientos dominantes del nor-noroeste, dispone de una espléndida salida al mar a través de su bahía y de cursos fluviales que posibilitan adentrarse en un territorio agreste pero con recursos materiales y humanos.

por Estrabón, enumera los asentamientos, *oppida* várdulos *Morogi*, *Menosca* y *Vesperies*³⁵⁰.

La puesta en valor de las provincias occidentales con la dinastía flavia y los primeros emperadores antoninos (69-161 d.C.) aceleró los cambios que todavía percibimos con mayor nitidez con Ptolomeo³⁵¹. Su nomenclátor de núcleos de población y ciudades del mundo antiguo escrito antes del 178 d.C., evidencia un conocimiento de la morfología costera guipuzcoana, de las rías navegables y de la distribución territorial de sus habitantes. Tras mencionar a los autrigones y su *Nervae fluvii ostia* (Nervión) y *Flaviobriga* (Castro Urdiales), cita el puerto del río *Divae* (Deba) de los caristios, de los várdulos *Menosca* y de los vascones *Oiasso polis* ...³⁵²

Los distintos enclaves costeros situados a lo largo de la costa guipuzcoana, entre ellos el del piedemonte de Urgull, que han sido constatados



La inexistencia en Santiagomendi de materiales arqueológicos que rebasen mediados del siglo primero y la presencia de restos arqueológicos al pie de Urgull de esos mismos años hacen verosímil esta propuesta y la refuerzan los restos de la costa guipuzcoana, entre los que podemos señalar los del interfluvio Oria-Urola, con su enclave Getaria-Zarautz, y los de la ría del Deba³⁴⁸.

De hecho, la imagen que nos transmite Plinio el Viejo, anterior al año 77 d.C. en su recorrido costero cantábrico, contiene una sucesión de núcleos de población de los que no teníamos noticia. Tras los vascones y su ciudad de *Olarso*³⁴⁹, de los que sabíamos

arqueológicamente, incluso los aludidos por su nombre y mostrada su distribución y configuración física por Plinio y Ptolomeo, de los cuales no es fácil precisar su situación, nos sugieren la presencia de naves *onerariae* en las aguas de la bahía y de ligeras embarcaciones en los ríos Urumea y Gorga.

El último tercio del siglo II presenta signos que anuncian la desestructuración del sistema altoimperial. Tales signos son percibidos y transmitidos en sus obras por autores como Dión Casio. La peste que se extiende por todo el imperio, con el consecuente descenso de población, la presión y ruptura del *limes* danubiano por marcomanos, cuadros y sármatas en

En sus navegaciones por el Atlántico los romanos utilizaban grandes embarcaciones mercantes denominadas "ponto". Representación del mosaico de Althuburus (Túnez), siglo III d.C.

tiempos de Marco Aurelio, la crisis política durante la autocracia de Cómodo, los cambios en las estructuras de poder con el primer miembro de la dinastía severa y las dificultades económicas son síntomas del agotamiento en que se está sumiendo el sistema organizativo altoimperial.

En el **siglo III**, los signos se convierten en evidencias explícitas. La política exterior resulta inválida para contener la frontera renano-danubiana y al nuevo imperio persa en las provincias orientales. La descomposición interna se manifiesta en las pretensiones de poder del soberano y de control por parte del estado sobre sus súbditos, rasgos que van acompañados de usurpaciones y de la aparición de imperios independientes en las provincias, que supusieron gravísimos problemas, para cuya resolución era imprescindible la intervención de



Embarcación mercante romana representada en un fresco del puerto de Ostia. Museo Vaticano.

la milicia. El peso del ejército y el valor de lo militar implicó la desaparición de la tradicional estructura de poder y con ella de la sociedad altoimperial. Las debilidades estructurales de la economía con base en las ciudades y en su territorio obligaron a modificaciones

irreversibles en el sistema y en la gestión económica. Todos estos cambios concatenados daban lugar a conflictos sociales que ahondaban en la desarticulación del orden romano³⁵³. Los emperadores soldados del último tercio del siglo III lograron cierta estabilidad y Diocleciano y sus sucesores promovieron una serie de medidas administrativas, económicas y militares que darían lugar a un nuevo orden.

El sistema tetrárquico intentó evitar las usurpaciones de poder y facilitar un mecanismo de sustitución pacífica e incruenta del soberano. Se basaba en la colegialidad del poder dentro de una jerarquía: dos augustos, uno ellos de mayor dignidad, y en segundo rango dos césares.

El Imperio fue reorganizado en provincias de menor tamaño y más fáciles de controlar, agrupadas en distritos administrativos, diócesis, y éstas en pre-

fecturas. El objetivo era flexibilizar la administración. Italia perdió su condición privilegiada y pasó a ser una provincia más.

La reforma monetaria y fiscal, la estabilidad y la inversión pública fueron fundamentales para la recuperación de las actividades productivas y del comercio. La industria intensificó su producción, dedicada en gran parte al ejército, el cual fue organizado en tropas de frontera (*limitanei*) y de interior (*comitatenses*) con una nueva distribución por áreas.

Las ciudades, aunque algunas vivieran una época de florecimiento, no parecen jugar el papel de centros de dinamización económica como en el modelo altoimperial. En el nuevo modelo económico existen otros agentes particulares con nuevos regímenes en la propiedad de la tierra y de los bienes, otros sistemas de explotación y distinta situación de la mano de obra que están ejerciendo gran parte de esa función.

El norte peninsular durante la baja romaneidad sigue teniendo un importante papel en la política global del estado romano, a juzgar por el amurallamiento de ciudades, la distribución de tropas y la reparación y mantenimiento de las vías de comunicación.

A lo largo del septentrión, de oeste a este, una serie de ciudades son fortificadas a fines del s. III o principios del s. IV: *Asturica Augusta* (Astorga), *Bracara Augusta* (Braga), *Lucus Augusti* (Lugo), *Legio VII* (León), Gijón, *Veleia/Iruña* (Trespuestas, Alava)..., continuando por el suroeste de la Galia en dirección norte: *Lapurdum* (Bayona), *Burdigala* (Burdeos)... La *Notitia Dignitatum* (XLI,1 ,25), obra que menciona la situación de tropas en Hispania probablemente a fines del siglo IV-comienzos del V, señala a las unidades militares *legio VII Gemina*, *cobors Lucensis*, *cobors I Gallica* acantonadas en León, Lugo e *Iruña* (Trespuestas), así como la *cobors Novempopulanae* en Bayona.

Esta conjunción de hechos pudo guardar relación directa con la recaudación de impuestos para satisfacer la *annona militaris* y con el transporte de dicha *annona* hasta los destacamentos militares fronterizos que puntualmente debían ser bien abastecidos³⁵⁴. Obtener productos de consumo, cereales, aceite, vino, además de manufacturas y *iumenta* y hacerlos llegar en plazo razonable, sin problemas ni merma, hasta las tropas que controlaban las fronteras imperiales en Germania y en Britania es uno de los objetivos prioritarios del estado.

La recaudación de la *annona* era llevada a cabo por las ciudades en su marco territorial. En consecuencia, se produce una descentralización fiscal y administrativa, labores que ahora recaerán en los responsables regionales. Asimismo, deberán crearse infraestructuras para el almacenaje, trasiego y gestión del impuesto, reparar las vías en uso durante varios siglos, reforzar los núcleos viarios principales y secundarios, mantener los puertos exteriores de embarque, los enclaves costeros de apoyo y los puertos fluviales subsidiarios.

En este contexto, los testimonios de que disponemos en la costa guipuzcoana cobran pleno sentido. El registro arqueológico a fines del siglo III y primera mitad del IV resulta muy significativo en la costa vándula. Los asentamientos del siglo I y II parecen experimentar una reactivación, como es el caso del enclave Getaria/Zarautz, a juzgar por los restos recuperados en los yacimientos de Zarautz Jauregia (Getaria) y Santa María la Real (Zarautz). A la vez, en el entorno del enclave principal y en relación a él, nacen pequeños asentamientos rurales con infraestructuras rudimentarias y enseres de origen y distribución regional fundamentalmente (cerámicas comunes no torneadas), que aprovechan los recursos locales y los adecúan. El emplazamiento de estos asentamientos rurales responde a las necesidades a cumplir y todos ellos obtienen recursos locales y los transforman (pequeño taller metalúrgico de Arbiun, Zarautz). En unos casos su ubicación permite, integrado su campo visual, observar un amplio tramo de la costa, como ocurre en el interfluvio del Oria-Urola. En otros, están bien posicionados en las proximidades de vados que permiten el paso de los ríos principales y el tránsito transversal paralelo a la costa, y en las rías que permiten la navegación hacia el interior y la creación de embarcaderos. A este modelo organizativo corresponden los yacimientos excavados de Arbiun (Zarautz) y Urezberoetako Kanpuzantu Zaharra (Aia) y los localizados y reconocidos mediante prospecciones con catas arqueológicas como Urtiaga Zahar (Zumaia) y San Esteban de Goi-buru (Andoain).

Disponemos de algunos datos del enclave costero del piedemonte de Urgull que nos permiten razonablemente incluirlo en esta dinámica. Son los restos de la c/ Embeltran, 3: la moneda romana del s. IV y

el fragmento, de cerámica común no torneada, de olla de borde vuelto curvo, tipología propia del s. IV avanzado y s. V; y los fragmentos de ollas de la misma variedad cerámica pero en este caso de borde plano de sección triangular, muy habituales en el s. III y IV, recuperados en la excavación de la Alameda del Boulevard y de Esterlines, 12.

Gipuzkoa, sita en el entorno atlántico, en la provincia Tarraconense de la *diócesis Hispaniarum*, que junto a la *Gallia* y *Britannia* integra la prefectura de las Galias, forma parte del entramado estratégico/económico de la recaudación y traslado de la *annona* desde las importantes tierras de producción agropecuaria de la Meseta y del valle del Ebro a los puertos del Cantábrico. Desde ellos, por vía marítima, a través del golfo de Bizkaia, llegarían las naves al puerto de *Burdigala*, donde se redistribuirían hacia la frontera de Britania o hacia la renano-danubiana.

Esta situación implicó asimismo estar en el área de influencia de un eje viario terrestre de importancia capital en la organización político/administrativa bajoimperial. Desde la capital de la diócesis *Hispaniarum*, *Emerita Augusta* (Mérida), llegaba a la *Gallaecia* y al nudo clave de comunicaciones de *Asturica Augusta* y, atravesando la Meseta norte por *Iruña/Veleia* y *Pompaelo* se dirigía a *Lapurdum*, *Burdigala* y finalmente a la capital de la prefectura *Augusta Treverorum* (Tréveris).

La actividad en estos dos grandes ejes, el marítimo y el terrestre, dio lugar a reparaciones y mejoras en la arterias que, procedentes del interior, llegaban a los enclaves costeros, es decir interconectaban ambos ejes viarios. Es el caso de la vía *Pisoraca* (Herrera de Pisuerga) – *Flaviobriga* (Castro Urdiales)³⁵⁵. También pudo generar otras rutas como la trazada por la franja litoral norteña desde *Bracara Augusta* (Braga) a *Ossaron* (Irún), según nos da a conocer el Anónimo de Rávena³⁵⁶.

La condición marítima de San Sebastián y su papel de centro portuario marítimo y fluvial se desdibuja más allá del siglo V. No obstante, resulta significativo que la primera mención que se hace de San Sebastián en un documento auténtico, una bula papal de Urbano VI datable en 1096, se la cite como “*Sanctum Sebastianum in ripa maris*” destacando de nuevo su situación en la costa.



Fragmento de pequeña olla de cerámica común torneada procedente de la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).



Las excavaciones arqueológicas de Santa Teresa y La Brecha

Marian Gereñu Urzelai (Arkeolan)

1. Yacimiento arqueológico del convento de Santa Teresa

Los primeros trabajos arqueológicos en el convento de Santa Teresa comenzaron en el año 1992, momento en el que las monjas se trasladaron a las nuevas instalaciones acondicionadas por la Diputación Foral de Gipuzkoa en la parte alta, sobre la iglesia. Unos años después, en 2001, se iniciaron las obras de rehabilitación del antiguo convento para su conversión en centro museístico, estableciéndose un exhaustivo programa de intervenciones arqueológicas, que se ha desarrollado durante los últimos cinco años y ha estado asociado a todos los movimientos de tierra efectuados.

Las hipótesis de trabajo barajadas antes del inicio de los trabajos arqueológicos apuntaban hacia una ocupación del espacio anterior a la época fundacional³⁵⁷, ya que el emplazamiento del convento, situado al pie de la ladera del monte Urgull, orientado al sur y cercano al mar, ofrece significativas ventajas para un asentamiento poblacional. De hecho, fue el lugar elegido por los pobladores gascones³⁵⁸ que dieron origen a la fundación de la villa de San Sebastián hacia el año 1180. Gracias a los privilegios dados por el monarca navarro Sancho el Sabio³⁵⁹, que concedió una carta de fundación con una clara intención económica, para asegurarse una salida al mar, así como a la situación estratégica del enclave y la activa labor mercantil y marítima de estos pobladores, San Sebastián se convirtió en el primer puerto de Gipuzkoa.

Lo cierto es que el monasterio, situado junto a la iglesia de Santa María, se fundó en el año 1663 en el solar de la antigua basílica de Santa Ana y de la casatorre de Oquendo, que quedaron, de una u otra manera, incluidas en el complejo conventual. La basílica de Santa Ana, que era de propiedad concejil, sirvió, también, de sede al concejo de la villa y, gracias a su posición sobre el flanco septentrional de la fortificación que envolvía el recinto urbano, contribuyó a la defensa de la población en repetidas ocasiones³⁶⁰. También

se localizaba en las inmediaciones la llamada torre de los Sagramenteros, que parece se situaba frente a la torre de Oquendo, cerca de Santa María³⁶¹.

Todas estas noticias, que hasta ahora se conocían por informaciones documentales, se han visto confirmadas en las diferentes campañas arqueológicas llevadas a cabo. En el yacimiento del convento de Santa Teresa se han hallado restos de ocupación anteriores a la fundación de la villa, como son las evidencias de época romana o una necrópolis medieval datada al menos desde el siglo X. Del periodo posterior a la fundación destacan importantes hallazgos relacionados con las fortificaciones, algunos de los cuales fueron registrados ya durante los primeros trabajos arqueológicos llevados a cabo en el convento en el año 1992.

*Las excavaciones*³⁶²

Las excavaciones comenzaron en el denominado *Pabellón Este*, la zona del complejo conventual más cercana a la iglesia de Santa María y que parece la parte más antigua del convento, relacionada con la antigua basílica de Santa Ana. Este pabellón es una construcción de planta rectangular cuyo alzado se articula en seis plantas: sótano, planta baja, principal, dos plantas superiores y desván, que ha sufrido múltiples e importantes reformas, apreciables aún en la actualidad en sus fachadas. Para su rehabilitación se desmontaron totalmente las estructuras interiores, conservándose únicamente las fachadas y vaciándose todo el espacio para las nuevas cimentaciones. La secuencia estratigráfica registrada en este espacio es muy completa, ya que en las intervenciones realizadas se han localizado restos de ocupación del lugar desde época contemporánea hasta la época romana. Entre los hallazgos más interesantes habría que señalar un pequeño cementerio de tumbas fabricadas en ladrillo, un total de siete, que no conservaban enterramientos en su interior y se encontraban asociadas a un altar. Según las informaciones documentales, este cemen-

Marian Gereñu Urzelai (Legazpi, 1962). Licenciada en Historia por la Universidad de Deusto. Desde el año 1989 esta vinculada a Arkeloan, donde ha llevado la dirección de distintas excavaciones arqueológicas entre las que se encuentran las realizadas en el Convento de Santa Teresa o La Brecha en Donostia. Asimismo, se ha dedicado a la investigación documental relacionada, fundamentalmente, con el estudio de las villas guipuzcoanas.

◀ Tinajas localizadas en la excavación arqueológica de La Brecha. Foto Archivo Arkeolan.



Convento de Santa Teresa. En su subsuelo se localizaron entre 2001 y 2005 restos de época romana y medieval de gran importancia para la historia de la ciudad. Foto Diputación Foral de Gipukoa.

terio fue construido al mismo tiempo que la fundación del convento de Santa Teresa, en 1663 y en una de las tumbas, fue enterrada la fundadora del convento, Doña Simona de Lajust³⁶³. Sin embargo, el hallazgo más significativo se produjo al sur de esta retícula de tumbas, ya que en varios sondeos realizados se reconocieron sedimentos de origen romano con abundantes restos datados entre los años 50 y 200 de nuestra era: desde cerámica sigillata y común, hasta materiales de construcción y objetos metálicos.

La segunda fase de intervenciones arqueológicas se llevó a cabo en dos espacios, el *pabellón Sur*, un edificio construido en la segunda mitad del siglo XVIII para la ampliación de las instalaciones del convento, y en *el patio triangular*. Los registros arqueológicos en esta ocasión fueron en su mayoría estructuras murarias, destacando sobre todo las relacionadas con las fortificaciones de la villa. Se localizó un muro de 1,50 metros de anchu-

ra que parece corresponder a la muralla medieval³⁶⁴, así como dos estructuras adosadas al mismo que han sido identificadas con dos torres externas a la muralla³⁶⁵, una de ellas ampliación de la primera³⁶⁶. En el interior de estas torres se recogió abundante material de época medieval (cerámica, monedas, etc.). En fases posteriores de la intervención arqueológica, concretamente la desarrollada en la denominada *casa del capellán*, se registró otro tramo de muro perteneciente a la muralla medieval, al mismo tiempo que estructuras relacionadas con las fortificaciones.

Las obras de acondicionamiento del complejo conventual continuaron en la zona del claustro y de la capilla, por lo que hubo de realizarse la correspondiente intervención arqueológica. En el claustro, una construcción de pequeñas dimensiones, de planta cuadrada y dos alturas, fue registrado un osario probablemente relacionado con la época en la que el con-

vento tuvo que ser abandonado como consecuencia del sitio y posterior destrucción de la ciudad en el año 1813³⁶⁷. Se sabe que el edificio fue incendiado y la iglesia convertida en almacén de víveres³⁶⁸. En lo que respecta a la capilla, un espacio situado entre la iglesia y al claustro, en el que las monjas efectuaban sus servicios litúrgicos cotidianos sin tener que trasladarse a la iglesia, las excavaciones realizadas permitieron reconocer varias estructuras murarias relacionadas con las antiguas fortificaciones de la villa.

La necrópolis medieval

La última fase de intervenciones se llevó a cabo fuera de las instalaciones del convento, debajo del primer tramo de la escalera de acceso a la iglesia, situada en la calle Andereño Zipitria, frente a la fachada Oeste de la parroquia de Santa María. Nada más desmontarse la escalera comenzaron a surgir restos óseos humanos dispersos por lo que se planteó una excavación arqueológica en área de la zona. Los datos aportados fueron sumamente interesantes, ya que se hallaron los testimonios de una necrópolis medieval con distintas fases de ocupación que abarcarían desde el último tercio del siglo X hasta el siglo XV³⁶⁹. Los niveles superiores correspondían a enterramientos en fosa, así como varias tumbas construidas con sillares de arenisca con cubierta a dos aguas. Tanto las fosas como las tumbas habían sido reutilizadas constantemente, hallándose algunos de los esqueletos superpuestos, por lo que es posible que este nivel del cementerio esté relacionado con un periodo de gran mortalidad. Destacar, además, que relacionada con una de las tumbas se registró una estela discoidal.

Debajo de los enterramientos en fosa se reconocieron dos niveles distintos de tumbas de lajas encuadrados entre el siglo X y XIII. Se encontraban orientadas al Este y la mayor parte de ellas presentaban forma rectangular, más estrechas en la zona de los pies y con orejeras en la cabecera. Relacionadas con las tumbas de lajas se localizaron tres estelas funerarias, dos de ellas discoidales y con decoración en ambas caras y otra de forma rectangular sin decoración ni inscripción alguna.

Las estelas discoidales

En total se han hallado nueve estelas, aunque no todas se encontraban *in situ*, concretamente una de ellas había sido reaprovechada para la construcción de un muro. En cuanto a la decoración que presentan predominan las cruces, tanto patadas, como treboladas, así como los motivos florales, como tréboles y flores de seis pétalos, motivos, todos ellos, muy utilizados en las estelas discoidales³⁷⁰.

La cronología de las estelas halladas hasta el momento en el cementerio coincidiría con el periodo de mayor uso de la necrópolis, entre finales del siglo XII y el siglo XIV. Las estelas nº 1, 2, 3 y 4 se relacionan con las fases más recientes del cementerio, es



Excavación de los depósitos romanos de Santa Teresa.

Las intervenciones arqueológicas efectuadas en este lugar han sacado a la luz sedimentos de origen romano con abundantes restos datados entre los años 50 y 200 de nuestra era. Una excavación más completa permitiría obtener sin duda mayor número de materiales. Foto Archivo Arkeolan.

decir el siglo XIV, y las identificadas con los números 5, 7, 8 y 9 con el nivel de tumbas de lajas superior (siglos XII-XIII). En lo que respecta a la estela nº 5, no se puede establecer una cronología ya que se localizó como pieza reaprovechada en el muro de la escalera de acceso a la actual iglesia del convento de Santa Teresa. Esta adscripción cronológica de las estelas no descarta que puedan existir ejemplares de épocas anteriores, relacionados con la fase más antigua de la necrópolis. Este nivel fue detectado en el sondeo realizado en la zona meridional del área de excavación, y ha sido datado en torno al último tercio del siglo X.

Consideraciones finales

El análisis de los datos aportados por la excavación arqueológica confieren al yacimiento del convento de Santa Teresa horizontes prácticamente inéditos hasta la fecha para la ciudad de San Sebastián. En primer lugar son de destacar las evidencias romanas registradas en el interior del pabellón Este, que es posible se extiendan por otras zonas del yacimiento³⁷¹.

Por otro lado, se encuentra la necrópolis medieval registrada en el exterior del convento, con una cronología que se remonta hasta el siglo X. Esta necrópolis se extendía tanto por el Norte, hacia la actual iglesia del convento, como al Este, hacia la calle Anderoño Zipitria y la iglesia de Santa María, constatándose una utilización intensa de la misma hasta la segunda mitad del siglo XIV. El abandono del cementerio se produciría de

una manera progresiva, posiblemente entre los siglos XV y XVI, fecha en la que ya se comienza a enterrar en el interior de las iglesias³⁷² y los cementerios exteriores se dejan de utilizar. Todo ello confiere un carácter pre-fundacional tanto a la necrópolis como a la primitiva iglesia asociada a la misma, que bien podría ser la parroquia de Santa María. Se trata, además, del primer cementerio con estelas discoidales *in situ* hallado en el territorio de Gipuzkoa.

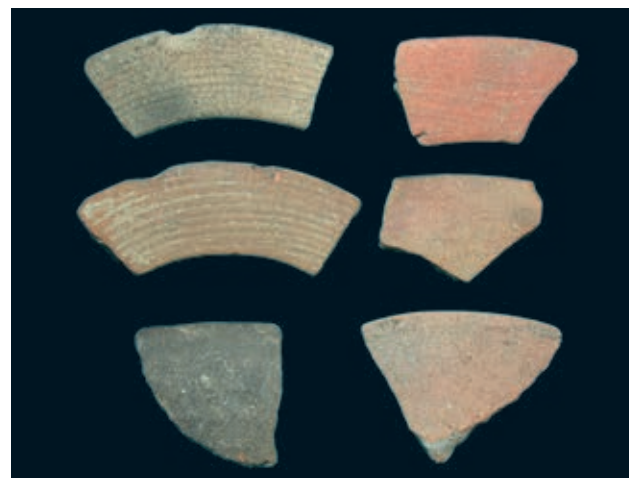
También se han hallado evidencias relacionadas con la época fundacional de la villa, hacia el año 1180, o la inmediatamente posterior, como son las fortificaciones medievales. Se trata de varios tramos de la muralla, que se dirigen hacia la calle Campanario y una torre externa asociada a la misma.

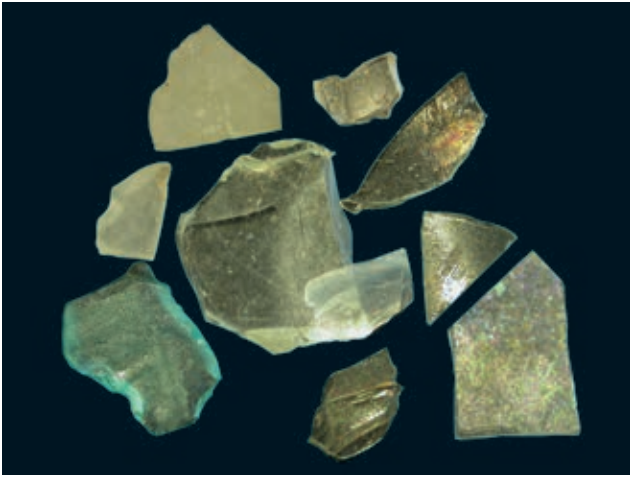
De la época de la fundación del convento, en la segunda mitad del siglo XVII, se han registrado las tumbas construidas en la antigua bodega de la basílica de Santa Ana para acoger los restos de la fundadora del mismo, Doña Simona de Lajust, así como de las monjas de la nueva comunidad.

Por último, señalar, que una singularidad del conjunto del convento de Santa Teresa, propiedad de la Diputación Foral de Gipuzkoa, es que está siendo rehabilitado para su conversión en un centro museístico sobre el legado histórico de Gipuzkoa. Los hallazgos arqueológicos parece que serán integrados en el futuro museo y el propio edificio del convento, resultado de una fundación del siglo XVII, y las sucesivas reformas y ampliaciones posteriores, formará parte de la unidad expositiva.

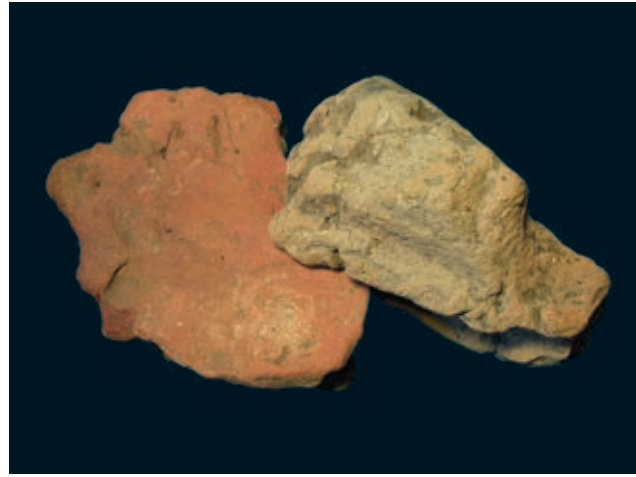
Abajo a la izquierda, fragmentos de cuencos, platos y tapa de *terra sigillata*. Los ejemplos que se muestran pertenecen a la llamada *terra sigillata* hispánica, un tipo de cerámica de gama alta que no era de producción local. Se fabricaba en los talleres de La Rioja y se utilizaba como vajilla de mesa. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].

Abajo a la derecha, fragmentos de cerámica común romana *Golfo de Bizkaia*. Se trata de recipientes de cocina corrientes utilizados para guisar, almacenar o transportar productos alimenticios. La fabricación de estas cerámicas era local, a base de pastas groseras, moldeándose las piezas a mano, con la ayuda de una pequeña cruceta con la que se giraban y trabajaban las vasijas. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].

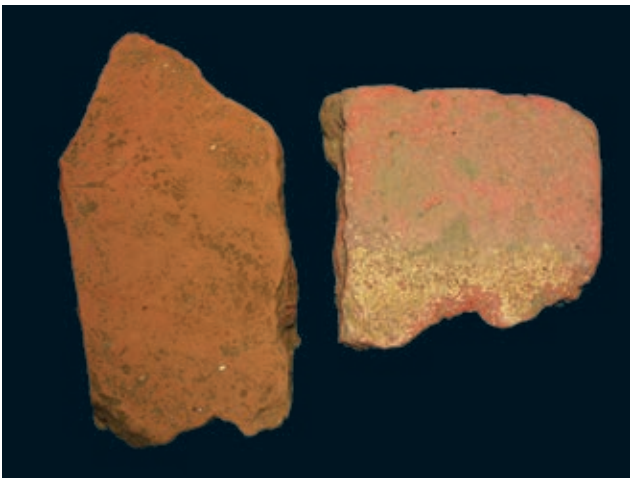




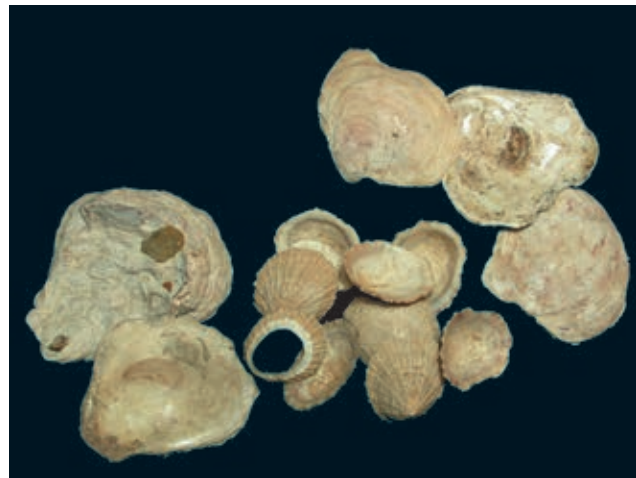
Fragmentos de vidrio romano. Aunque existían importantes focos de artesanía del vidrio que distribuían sus producciones, como el que se encontraba en Colonia, también existían talleres locales. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].



Fragmentos del revestimiento de las paredes de un horno de cerámica. El registro de estos restos en la excavación del convento de Santa Teresa indica la posible existencia de un taller cerámico en las inmediaciones. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].



Dos fragmentos de ladrillos. La tipología de los ladrillos era muy variada. Los utilizados para revestimientos de suelos y paredes tenían menor sección que los empleados para la construcción de edificios. Los ejemplos que se presentan pertenecen a algún tipo de revestimiento. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].



Conchas de época romana. La dieta de la época era muy variada consumiéndose gran variedad de frutas, carne, sobre todo de cerdo, así como pescado y marisco, destacando las grandes cantidades de ostras y lapas consumidas. Convento de Santa Teresa. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan. [Pie de foto: M. Gereñu].

NECRÓPOLIS MEDIEVAL DE SANTA TERESA. SIGLOS XIII-XV.



1

1. Cementerio construido con la fundación del convento. Foto Archivo Arkeolan.
2. Necrópolis de lajas. Foto Archivo Arkeolan.
3. Sello de bronce del siglo XIV con escudo y la inscripción "S Ferrant Martinet". Posiblemente perteneció a un comerciante de origen gascón. La matriz del sello se imprimía sobre cera caliente.
4. Hebillas de cinturón y remate de vaina de puñal fabricados en bronce. Cronología: siglo XIV. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).
5. Restos de animales: huesos de vaca, cerdo, aves, vértebras de peces, diente de tiburón... Siglo XIV. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).
- 6 y 7. Estelas funerarias del siglo XIV. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).
- 8 y 9. Piedra esférica encontrada en un enterramiento en tumba de lajas. La canica se encontraba alojada a la altura de la pelvis, junto a las manos del esqueleto. Siglo XIII. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).



2



3



4



5



6



7



8



9

2. Excavaciones en La Brecha

En la actualidad el área de La Brecha constituye uno de los ejes principales de la vida comercial de la ciudad. Presidido por el complejo comercial inaugurado en el año 2000, que integra además de locales comerciales, espacios destinados al ocio y la restauración, aglutina el ya tradicional carácter comercial de la parte vieja donostiarra. Para poder llevar a cabo la importante remodelación de este espacio fue preciso realizar grandes movimientos de tierra ya que, aunque se conservaron las fachadas originales de los antiguos edificios, e incluso algunos elementos estructurales interiores, como es la arquería del mercado, se excavó prácticamente todo el espacio comprendido entre el edificio de pescadería y el del mercado hasta una cota de -5 m. desde la rasante de la calle.

Todos estos movimientos de tierra tuvieron un seguimiento arqueológico exhaustivo y los resultados obtenidos han permitido establecer distintas etapas de ocupación o fases urbanas de la zona afectada. No hay que olvidar, que este espacio se encuadra en uno de los lugares del casco urbano de San Sebastián con más protagonismo histórico en lo que a acontecimientos militares se refiere; por aquí se rompieron las fortificaciones en varias ocasiones permitiendo la entrada en la ciudad de los distintos asediadores, de ahí la denominación de *la brecha*. Por esta razón, buena parte de los hallazgos arqueológicos que se han producido están relacionados, de una u otra manera con estos acontecimientos. En este aspecto destacarían los restos de fortificaciones del siglo XVI con los cubos de Amezketa y Hornos y parte de la cortina que unía ambos, así como el tramo que unía el cubo de Amezketa con el baluarte de San Telmo³⁷³. Esta cortina de 3 metros de anchura, aproximadamente, se encontraba alterada o rota en buena parte de su recorrido, debido como se ha señalado, a que era por donde se realizaban los asedios a la ciudad. Las consecuencias de estos acontecimientos militares no sólo afectaban a la destrucción de las fortificaciones, también se veían alteradas las edificaciones colindantes, produciéndose constantes cambios en la fisonomía urbana de la zona. Así, por ejemplo, como consecuencia del asedio de 1719, realizado por el duque de Berwick, sabemos que en esta zona se encontraba el hospital del



Cerámica de procedencia bearnesa. Excavación de La Brecha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura). Foto Archivo Arkeolan.

Rey y el almacén del mismo nombre, que se verán afectados por el asedio, así como las casas de las herrerías y la posada de San Juan³⁷⁴, en cuyos solares se proyectará la construcción de cuarteles para soldados³⁷⁵.

El acontecimiento que más influyó en la fisonomía urbana de San Sebastián fue el incendio y destrucción de la ciudad de 1813, en el que se quemaron y destruyeron más de 73 casas “en el barrio cercano a la Brecha” y de más de seiscientos casas existentes en el recinto amurallado, sólo quedaron en pie treinta y seis³⁷⁶. Después de este acontecimiento la zona de La Brecha volverá a cambiar de aspecto. Muchas de las casas destruidas no volverán a ser reconstruidas y en su lugar, años después, se construirán la carnicería-matadería y posteriormente, a partir de 1870, grandes edificios públicos como el mercado, la lonja de pescado, el colegio de los Ángeles y las escuelas Zuloaga, estos últimos ya en el siglo XX. Además se llevarán a cabo planes globales de reconstrucción como el del arquitecto Ugartemendia.

Uno de los aspectos más interesantes derivados de la investigación arqueológica y documental realizada en La Brecha ha sido el poder *reconocer* los hallazgos arqueológicos. Es decir, en el lugar ocupado actualmente por el Complejo Comercial de La Brecha se registraron múltiples solares de casas y tramos de calle que gracias a la investigación documental han podido ser identificados³⁷⁷. Sabemos quiénes eran los propietarios de los edificios y no sólo eso, también su modo de vida gracias a los ajuares recuperados. En el barrio de La Brecha tenían propiedades muchas personas influyentes en la vida pública de la ciudad, como es el caso del conde de Villalcázar, que poseía tres edificios en esta zona, aunque su palacio principal se encontraba en la calle de la Trinidad, frente al convento de San Telmo³⁷⁸. Otros personajes ilustres con propiedades en esta zona eran el conde del Valle, el vizconde de Santo Domingo o Don Miguel de Lardizabal y Amezketa, que fue comisionado de la Diputación en 1786 y era el propietario con mayor número de edificios en la zona. El edificio perteneciente al conde del Valle estaba dedicado a algún tipo de actividad industrial o comercial, ya que en el interior del mismo se registraron restos de canales, un pozo y varios recipientes de piedra, tratándose quizá de uno

de los 45 almacenes o lonjas de propiedad particular, que existían en la ciudad antes del incendio³⁷⁹.

También se localizaba en esta zona una lonja del Ayuntamiento, que se ha identificado con el habitáculo en el que apareció uno de los hallazgos más relevantes de la intervención, “diez tinajas de barro, muy panzudas, que destacan por sus grandes dimensiones, superando, la más grande, los 185 cms de altura y alcanzando un diámetro máximo de 134 cms. Estos recipientes eran utilizados habitualmente para el almacenamiento tanto de aceite, o grasa de ballena, productos que llegaban de Andalucía o Terranova, respectivamente, y que tras el almacenamiento en las distintas lonjas eran vendidos y distribuidos por la zona. Además, debido a sus grandes dimensiones y peso, una vez transportados a su lugar de destino, eran acomodados de una forma definitiva en el almacén o lonja. En este sentido las tinajas de La Brecha se hallaban colocadas pegantes unas a otras, hincadas o encajadas en la arena, en un espacio destinado a su ubicación; incluso se había construido un murete pegando a una de las tinajas, que además de delimitar el espacio de situación ejercía de muro de contención o sostén³⁸⁰. Este sistema de colocar las tinajas de una manera definitiva era habitual en este tipo de lonjas y se encuentra, además, documentado en el siglo XVI en un contrato de compra de tinajas para la lonja de Alzola. En este contrato se señala, “...truxieron desde la ciudad de Sevilla por mar a la casa y lonja (...) diez e nueve tinajas grandes de embasar en ellas grasas de ballena y ansy traídas los susodichos plantaron en un almanen de dicha bodega adonde ansi al presente estaban plantadas³⁸¹. Para la datación de las tinajas de La Brecha se dispone de un dato importante, ya que uno de los recipientes presenta la firma de su fabricante: Cristóbal Mejía; la grafía de la misma hace pensar en una datación del recipiente en torno al siglo XVI, si bien su uso posterior es más que probable a tenor de los datos aportados por la excavación.

Rodeada por las propiedades de Miguel de Lardizabal y Amezketta se encontraba la vivienda de las señoritas de Arribillaga, con una planta de unos 97 m² y su entrada por la calle San Juan. Estas señoritas poseían otros solares de pequeñas dimensiones en la calle Esterlines y la callejuela del Ángel. La casa de la calle



Vajilla de porcelana china. Excavación de La Brecha. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).

San Juan conservaba en su planta de sótano un precioso pavimento de cantos rodados, así como una pequeña dependencia en cuyo interior se recogió gran cantidad de material cerámico de muy variadas procedencias: escudillas de loza, piezas de porcelana china, cerámica francesa, etc., así como diversidad de botellas e incluso una llave de grifo de bronce. Todo ello nos indica que el ajuar de las señoritas de Arribillaga era rico y en algunos casos de importación, como la porcelana china.

De todos estos datos se deduce que este *barrio* de La Brecha era uno de los puntos neurálgicos de la ciudad, con vecinos ilustres, almacenes municipales, locales destinados a usos industriales, e incluso zonas de propiedad militar, como la situada junto al cubo de Hornos, en la que se encontraba una tahona o molino cuya rueda giraba con caballería. Con el incendio de 1813 esta zona quedará totalmente destruida y no se volverá a reconstruir, ya que en ella será edificada una nueva cortadura de defensa de la ciudad. Los vecinos serán indemnizados, tasándose los terrenos ocupados y los materiales que se reaprovecharán para la construcción de la cortadura.

LAS TINAJAS DE LA BRECHA



1

Las tinajas localizadas en las excavaciones efectuadas en La Brecha en 1998 se utilizaban para el almacenamiento de aceites, incluidos los de ballena, y eran de fabricación andaluza. Cronología probable: siglo XVI. Gobierno Vasco (Consejería de Cultura).

1 y 2. Dos aspectos de la excavación.

3. Extracción de una de las tinajas. Foto Archivo Arkeolan.

4. Aspecto frontal de la tinaja mejor conservada.

5. Tinaja que presenta la firma del fabricante: Cristóbal Mejía.

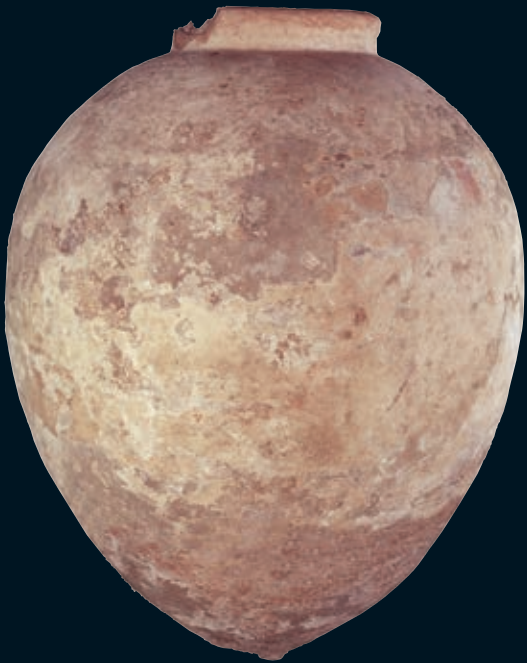
6. Conjunto de las tinajas localizadas.



2



3



4



5



6



La economía marítima donostiarra en “el largo siglo XVI”

Michael Barkham Huxley

En el siglo XVI San Sebastián tenía una importante economía que, al igual que las de los demás puertos del litoral vasco, era esencialmente marítima, estructurada en torno a cuatro grandes sectores: la construcción naval, el sector naviero o de transporte marítimo, la pesca y el comercio marítimo. Los habitantes de la villa portuaria, la mayoría autóctonos pero también una reducida proporción de extranjeros, vivían sobre todo cara al mar y de esas actividades relacionadas con la mar. La escala de estos cuatro sectores hizo de San Sebastián el principal puerto, junto con Bilbao, en la costa vasco-peninsular, así como un puerto significativo en el Golfo de Bizkaia. Claro está que San Sebastián no fue un puerto de primer orden en la fachada atlántica de Europa tal como fueron Londres, Amberes, Burdeos, Lisboa o Sevilla, pero sí fue un puerto mediano con una actividad muy respetable.

Además, la actividad en San Sebastián contribuyó a que Gipuzkoa y Bizkaia conformaran el principal núcleo de construcción naval en España y a que tuvieran, al parecer, el principal sector pesquero de todas las regiones costeras de la Península³⁸². Por otro lado, debe recordarse que Gipuzkoa y Bizkaia formaban entonces una de las más importantes zonas productoras y exportadoras de hierro en Europa y que el sector siderometalúrgico, o bien la fundición de mineral de hierro y la manufactura de productos de ese metal, fue la base de la economía ‘industrial’ de las dos provincias³⁸³. El sector del hierro, junto con cuatro potentes sectores marítimos, hicieron que Gipuzkoa y Bizkaia constituyeran una de las más destacadas regiones comerciales e industriales de España.

Hace falta señalar que en esa época la jurisdicción sobre el cercano “puerto del Pasaje” –la bahía de Pasaia en sí– estuvo en manos de la villa de San Sebastián³⁸⁴. En cuanto a la tierra firme que rodeaba la bahía, no existía, como hoy, un sólo municipio de Pasaia sino que la jurisdicción sobre esta tierra estuvo repartida entre la villa de San Sebastián –con su “lugar” o poblado del Pasaje de San Sebastián (hoy día de San Pedro)–,

la villa de Fuenterrabía –con sus poblados del Pasaje de Fuenterrabía (hoy día de San Juan) y Lezo– y la villa de Rentería con su propio muelle³⁸⁵. Los habitantes de cada uno de estos poblados que rodeaban la bahía –vecinos de San Sebastián, Fuenterrabía y Rentería– ayudaron a fomentar la actividad económica en la misma, construyendo barcos, organizando expediciones pesqueras, etc. Por lo tanto, al hablar de la economía marítima de San Sebastián en aquel tiempo hay que tener en cuenta tanto los derechos que Donostia cobraba sobre determinadas actividades en la bahía de Pasaia (anclaje, carga y descarga, etc.) como la actividad económica generada por los vecinos de la villa residentes en el Pasaje de San Sebastián³⁸⁶.

Esa importante economía marítima tenía sus cimientos en la Edad Media. Debido a su medio físico montañoso la comarca de San Sebastián y, en general, las dos provincias costeras del País Vasco peninsular disponían de un sector agrario relativamente pobre, lo cual a su vez imponía dos requisitos. Por un lado, la necesidad de importar comestibles fundamentales (cereales, vino, aceite, etc.) tanto de Álava, Navarra y Castilla por vía terrestre como, por mar, de más lejos: Andalucía, Portugal, Galicia, Asturias, Fran-



Michael Barkham (Ottawa, 1959). Doctor en Geografía por la Universidad de Cambridge. Sus especialidades son la historia marítima del País Vasco y de Canadá, siglos XVI y XVII, y la presencia vasca en “Terra Nova”. Es miembro del Comité Asesor del Museo Naval de San Sebastián y ha sido asesor histórico de, entre otros, el Museo Marítimo Nacional de Inglaterra, de la Provincia de Terranova y Labrador y del Centro Histórico Nacional de Red Bay, Labrador.

◀ Escena de caza de ballena. Detalle de una acuarela de 1613. [Más información sobre esta imagen en págs. 186-187].

La explotación del hierro fue junto a la actividad marítima (comercio, transporte, pesca, construcción naval) la base de la economía guipuzcoana y vizcaína. Los yacimientos de hierro más importantes se encontraban en Somorrostro, Arrasate-Mondragón, Legazpi y Oiartzun.

Imagen: Mineros en explotación a cielo abierto según miniatura de principios del siglo XVI. Del manuscrito *Aurora consurgens*.

cesidad de importaciones para las poblaciones vasca y española en alza.

Al mismo tiempo, en lo referente al sector pesquero donostiarra, y de Gipuzkoa y Bizkaia, el crecimiento demográfico dio lugar a un incremento en la demanda de pescado y productos derivados de la ballena. Durante las primeras cuatro décadas del siglo XVI este sector se componía sobre todo de la pesca de bajura (la pesca en sí y la caza de cetáceos en la costa) y de las pesquerías estacionales a larga distancia en aguas europeas: en Irlanda se pescaba merluza, congrio y arenque aunque también sardinas; en Inglaterra, a lo largo de Devon y Cornwall, sardinas; y en las costas del Cantábrico central y occidental se realizaba, sobre todo, la caza de cetáceos³⁹⁴.

Ésta se llevaba a cabo principalmente entre finales de septiembre y marzo, cuando ciertas especies de grandes cetáceos –en particular la ballena franca o de los vascos (*Eubalaena glacialis*)– migraban a lo largo de las costas del suroeste de Francia y del norte de España. En la Europa del siglo XVI sólo los vascos realizaban la caza comercial de ballenas. La ballena franca producía grandes cantidades de carne, barbas y grasa. De ésta se extraía el preciado saín o aceite de ballena (*lumera* en euskara) que se utilizaba en Europa para el alumbrado, para la industria pañera y para otros procesos de manufactura. En el siglo XVI el número de cetáceos que aparecía a lo largo de la costa vasca y que era capturado fue reducido. Por lo general en los distintos puertos se apresaban menos de cinco cetáceos anualmente y a menudo ninguno. Con el tiempo este número se fue reduciendo y esta actividad prácticamente terminó en el siglo XVIII³⁹⁵.

Las pesquerías de bajura estuvieron reguladas, controladas y organizadas por las cofradías de mareantes y pescadores mientras que las pesquerías de altura en Europa fueron organizadas y financiadas por armadores, que fletaban y equipaban barcos para ello. Estos viajes fueron precursores de las expediciones transatlánticas a Terra Nova, término que en el siglo XVI designaba no sólo la isla de Terranova sino toda la actual costa atlántica canadiense entre aproximadamente 45° y 55° norte, o sea desde Nueva Escocia hasta el sur de Labrador.

Antes de 1540 también se hicieron desde Gipuzkoa y Bizkaia un reducido número de viajes a Terra

Nova, región que, con sus ricos *stocks* de bacalao, había sido descubierta en 1497 por el veneciano Giovanni Caboto, navegando bajo bandera inglesa. Este descubrimiento iba a añadir una dimensión totalmente nueva a la actividad pesquera vasca y europea. Siguiendo a portugueses, normandos y bretones, que fueron los pioneros de la pesca de bacalao en Terra Nova, ya para los años de 1520 los armadores vascos habían empezado a equipar barcos para aquella nueva y provechosa pesquería transatlántica³⁹⁶. Pero durante esa década solamente hubo contados viajes vascos. Sin embargo, los marinos vascos no tardaron en darse cuenta del gran número de ballenas en aguas de Terra Nova, comparado con el Cantábrico, y empezaron a organizar viajes mixtos a por ballenas y bacalao³⁹⁷. Tras la firma de un tratado de paz con Francia en 1544, el número de expediciones vascas a Terra Nova empezó a crecer marcadamente. La caza de ballenas resultó tan provechosa que a partir de esa década surgieron dos pesquerías vascas en Terra Nova muy distintas: la del bacalao (sobre todo en el sureste de la isla Terranova)



y otra de ballenas (centrada en el Estrecho de Belle Isle –la Gran Baya del siglo XVI– entre Terranova y el sur de Labrador), cuyo objetivo primordial era la obtención de aceite de ballena³⁹⁸. Durante aquellas cuatro décadas algunos marineros-pescadores participaban sólo en las diferentes pesquerías de bajura, mientras que otros combinaban la pesca de bajura con al menos un viaje al año a los caladeros más lejanos.

La expansión de la construcción naval fue debida al creciente requerimiento de barcos en el sector naviero, tanto para usos tradicionales (viajes pesque-

A través de San Sebastián y otros puertos del Cantábrico se exportaban hacia el noroeste de Europa grandes cantidades de sacas de lana procedentes de Navarra, Castilla, La Rioja y Aragón.

Imagen: Cargamento de fardos de lana y vendedor de paños. De *Trattato di Aritmetica* de Filippo Calandri, 1492. Biblioteca Riccardiana, Florencia.

ros y de comercio en Europa) como ahora también para las nuevas pesquerías de Terra Nova, que estaban en auge, y para el cada vez mayor comercio entre Sevilla y América en las flotas de la Carrera de las Indias. Desde 1503 el monopolio de este comercio estuvo administrado por la Casa de la Contratación, fundada en Sevilla por los Reyes Católicos, y ya en 1505 dicha institución contrató a Martín de Zamudio, de Bilbao, como agente para comprar barcos y artillería vascos para un uso en la Carrera³⁹⁹.



Los bosques de roble y haya fueron recurso primordial para el funcionamiento de las ferrerías (previa transformación en carbón vegetal) y la construcción naval.

Imagen: Explotación forestal. *Los Ventiún Libros de los Ingenios y Máquinas*, manuscrito de la segunda mitad del siglo XVI. Biblioteca Nacional, Madrid.

Los barcos mercantes matriculados en Gipuzkoa y Bizkaia eran propiedad de vecinos de los puertos, y de sus socios, y casi todos los barcos de más de 40 toneles eran fabricados por sus dueños y no por terceras personas. Se trataba así de asegurar un resultado óptimo y evitar diferencias y pleitos que fácilmente podían surgir. Por lo tanto, en términos generales, en el caso del País Vasco de aquella época es incorrecto hacer una distinción entre propietarios y constructores de naves. Estos propietarios-constructores gestionaban todo el proceso de construcción⁴⁰⁰. En San Sebastián la construcción naval se hacía en los astilleros del arenal tanto al borde de la bahía como del río Urumea, pero los vecinos de la villa también hacían fabricar barcos en lugares cercanos como Pasaia y la ría de Orio.

Un censo, llevado a cabo en septiembre de 1534 bajo órdenes reales, de todos los barcos matriculados en puertos de Gipuzkoa y de sus paraderos, ofre-

ce una excelente ventana sobre la actividad empresarial marítima en San Sebastián y en la Provincia en general en la primera mitad del siglo XVI. El censo enumera 76 barcos, y otros 6 en construcción, con un porte medio de 146 toneles y total de 11.085 toneles. En San Sebastián y su puerto filial del Pasaje de San Sebastián había 33 barcos con un total de 4.290 toneles (un promedio de 130 toneles cada uno): 15 naos o galeones (y otro en construcción) de entre 100 y 350 toneles más 18 carabelas (y otras dos en

construcción) de entre 40 y 180 toneles. Los principales tipos de barcos mercantes para la navegación en alta mar que se fabricaban y usaban en puertos vasco-peninsulares en aquella media centuria eran naos y carabelas. Cuarenta y uno de los 82 barcos eran naos (de entre 80 y 900 toneles), 31 eran carabelas (de entre 40 y 180 toneles) (una de las cuales aparece también como galeón), siete eran galeones (de entre 100 y 900 toneles) y tres eran zabras (de 25, 30 y 40 toneles)⁴⁰¹. El censo no menciona ninguna embarcación costera (de pesca, de transporte, de remolque, etc.), o sea los de menos de 25 tone-

les, la gran mayoría de los cuales eran llamados entonces galeones, chalupas y pinzas⁴⁰².

De los 76 barcos solamente 9 (ninguno de San Sebastián) estaban en Gipuzkoa sin destino o flete, los 67 restantes se hallaban en puerto bajo fletamiento o ya habían zarpado para una variedad de viajes europeos. Quince (10 de San Sebastián) estaban en la pesca de Irlanda mientras que otro estaba fletado para el mismo destino al parecer para el comercio y no para la pesca, otros 15 (8 de San Sebastián) estaban en Flandes o tenían ese destino desde Gipuzkoa (al menos tres de San Sebastián con lana), 14 (5 de San Sebastián) estaban en “el Levante” o iban o volvían del Me-diterráneo (uno rumbo a Inglaterra y otro rumbo a Flandes), 13 (8 de San Sebastián) se encontraban en Andalucía o tenían ese destino desde Gipuzkoa, 6 (2 de San Sebastián) estaban en Galicia o estaban fletados para ese destino (los dos de San Sebastián y por lo menos uno más para la caza de ballenas), 2 estaban

en Inglaterra y uno en La Rochelle. El censo refleja el hecho de que en esa fecha las principales pesquerías de altura vasco-peninsulares eran todavía las europeas y no las de Terra Nova.

Aunque la economía marítima donostiarra evolucionó favorablemente, sin duda se vio afectada adversamente por las numerosas guerras franco-españolas que, a consecuencia de la rivalidad dinástica entre los Habsburgos y Valois, dominaron las primeras seis décadas del siglo XVI (1499-1505, 1508-14, 1515-16, 1521-26, 1526-29, 1536-38, 1542-44, 1551-59). Durante aquellos sesenta años la guerra, y no la paz, era el estado natural. Los barcos mercantes y pesqueros vasco-peninsulares que se hacían a la mar estaban bajo la constante amenaza de ser capturados por barcos enemigos, lo cual interfirió con el comercio marítimo y con la pesca a distancia en Europa, sobre todo los viajes a Inglaterra e Irlanda, y en Terra Nova. Esto tuvo su impacto sobre el sector naviero y por consiguiente sobre la construcción naval⁴⁰³. Cuando un barco era capturado, y un número significativo lo fueron, las pérdidas eran tanto para los navieros como para los cargadores o armadores, a pesar de los seguros que normalmente contrataban⁴⁰⁴.

Sin embargo, cabe recordar que durante esos conflictos muchos mercaderes, armadores, navieros y marineros-pescadores vascos preferían invertir y participar en expediciones de corso, que podían ser bastante más provechosas que los viajes de transporte o de pesca⁴⁰⁵. En 1522 y 1523, en plenas hostilidades, la gran carraca *Santa Cruz*, con Juan Pérez de Hoa de San Sebastián como maestre, permaneció nada menos que ocho meses en el puerto del Pasaje sin ser fletada, en parte debido a la amenaza de los muchos “armados e cosarios por la mar” y en parte porque “no se pudo aber fleyte [o fletadores] para ella ni marineros que la nabegasen”, ya que muchos se interesaban más por las expediciones corsarias y por las buenas ganancias que se podían obtener con ellas⁴⁰⁶. En la siguiente década, avanzado el año 1537, la *Santa María* de San Sebastián, equipada “para hazer guerra a los dichos françeses” y con por lo menos 102 hombres armados a bordo, en compañía de tres otras naves donostiaras, capturó un mínimo de tres presas: “dos [cargadas] de bacallaos y la otra un armado que vendieron en Yrlanda”⁴⁰⁷.



En el siglo XVI se produce una expansión en la construcción naval del Cantábrico oriental fruto sobre todo de la demanda de las pesquerías trasatlánticas y la Carrera de Indias.

Imagen: Nao de mareaje firme. Detalle de la vista del puerto de Santander de Georg Hoefnagel, 1565. Dibujo conservado en el Museo Nacional Marítimo Holandés, Amsterdam.



En San Sebastián la construcción naval se hacía en los arenales de la villa (proximidades de La Concha o del Urumea), pero los navieros donostiaras también hacían fabricar barcos en Pasajes y la ría de Orío, entre otros sitios. Los astilleros de la zona vendrán caracterizados por un alto grado de cualificación técnica y calidad constructiva.

Imagen: Astillero del siglo XVI. Detalle del óleo *El martirio de Santa Catalina*, probablemente obra del pintor de Amberes, Matthys Cock, hacia 1540. National Gallery of Art, Washington.

Con el monopolio del tráfico comercial hacia el nuevo mercado americano Sevilla adquirió enorme importancia para la venta de manufacturas de hierro y naves destinadas a las flotas de Indias. También Lisboa cobró gran importancia por su comercio con las colonias portuguesas de Brasil y las Indias Orientales.

Imagen: Puerto de Lisboa. Ilustración de la obra de Teodoro de Bry, *América*, editada en Francfort a finales del siglo XVI.



Una edad de oro, h. 1560 - h. 1585

La firma de paz entre España y Francia en 1559 puso fin a la rivalidad que hasta entonces había dominado las relaciones entre ambos estados durante el siglo XVI. También abrió las puertas a un período de poco conflicto en el Atlántico, que para España duraría dos décadas y media hasta 1585, durante el cual pudieron florecer las actividades marítimas. De hecho, se puede decir que este período fue una verdadera edad de oro en la economía marítima de San Sebastián, y de Bizkaia y Gipuzkoa en general, durante el siglo XVI.

En ese cuarto de siglo las pesquerías vasco-peninsulares en Terra Nova alcanzaron su apogeo, a raíz de la demanda de bacalao sobre todo en la Península y de aceite de ballena especialmente en el noroeste de Europa, llegando a dominar la industria pesquera en sí⁴⁰⁸. La mayoría de los pescadores-balleneros participaban en la pesca de bacalao y caza de ballenas en Terra Nova, las cuales requerían que tanto los marineros como los barcos estuviesen ausentes durante al menos la mitad del año. En los mejores años la flota vizcaína y guipuzcoana de Terra Nova contó con alrededor de 40 barcos (20/25 fletados para la pesca de bacalao y 15/20 para la caza de ballenas), con unos 9.500 toneles⁴⁰⁹. En ellos embarcaban hasta 2.000 o 2.500 hombres y mozos, una alta proporción de los marineros-pescadores de la costa vasco-peninsular. Hacia 1575 el número total de marineros, pilotos y

maestros de barcos en esa costa rondaba los 2.700 hombres. Las dos terceras partes de los marinos (1.850 hombres) se encontraban en Gipuzkoa, que tenía más puertos que Bizkaia: 400 en San Sebastián, 350 en los dos Pasajes y entre 100 y 200 marineros en los demás puertos de la provincia⁴¹⁰.

Aproximadamente un tercio de esa flota era donostiarra, incluyendo una buena parte de los barcos de la villa. En 1575 hubo, según testigos, siete naos balleneras de San Sebastián o capitaneadas por vecinos de la villa en el puerto de Buttes, hoy día Red Bay, Labrador, sin contar alguna otra nao ballenera donostiarra en otros puertos del sur de Labrador ni la participación donostiarra en la pesca de bacalao⁴¹¹. En 1580 testigos donostiarras

declararon que anualmente hasta un total de unas 14 naos (de San Sebastián o capitaneadas por donostiarras) solían ir de la villa a las pesquerías de bacalao y de ballenas en Terra Nova⁴¹². Puede decirse que con esta actividad San Sebastián, junto con el Pasaje de San Sebastián, tenía entonces la más importante flota pesquera de Gipuzkoa y Bizkaia y era, según la información disponible, el principal puerto ballenero a nivel europeo y mundial.

La preeminencia de las pesquerías transatlánticas tuvo inevitables repercusiones sobre la oferta de mano de obra, embarcaciones y capitales para las pesquerías de bajura o de altura en aguas europeas. Hubo bastante menos pesca de bajura, especialmente durante la primavera y el verano, cuando tanto bacaladeros como balleneros se encontraban en campaña. Por lo tanto, en esa época los meses de mayor actividad pesquera de bajura fueron los de



En las últimas décadas del siglo XVI aumentó el número de mercaderes extranjeros establecidos en los puertos del Cantábrico. Estos llegaron a controlar una parte considerable del comercio de importación y exportación. En San Sebastián residían comerciantes flamencos, franceses e ingleses aunque los portugueses, muchos de ellos de origen judío, adquirieron especial relieve.

Imagen: Mercader inglés. Del libro de Cesare Vecellio, *Habiti antichi et moderni di tuto il mondo*, Venecia, 1598.



otoño y sobre todo de invierno. Las pesquerías vasco-peninsulares en Irlanda y el suroeste de Inglaterra cesaron casi completamente. Las tripulaciones bacaladeras no regresaban de Terra Nova hasta agosto, lo más temprano, y las tripulaciones balleneras solían volver bastante más tarde, reduciendo así la disponibilidad de hombres para las pesquerías de Irlanda e Inglaterra. También la caza de ballenas por vizcaínos y guipuzcoanos en Cantabria, Asturias y Galicia se vio recortada como consecuencia del rápido crecimiento de las expediciones bacaladeras y balleneras a América. La mayor parte de los balleneros experimentados eran contratados para la pesca de ballenas en Labrador desde donde la mayoría de ellos no regresaban hasta noviembre, diciembre o enero, o sea hasta tres meses y medio después del comienzo tradicional de la costera vasca de ballenas en el Cantábrico central y occi-

dental. No obstante, al contrario de lo que muchos autores han escrito, a lo largo de todo este período siguió habiendo una cierta presencia ballenera vasca en aquellas costas cántabras, asturianas y gallegas⁴¹³.

A pesar de los efectos negativos de las pesquerías transatlánticas sobre las de bajura y de altura en aguas europeas, la escala y muy alta rentabilidad de esas pesquerías del Nuevo Mundo durante el cuarto de siglo entre 1560 y 1585 fueron tales que la industria pesquera de Gipuzkoa y Bizkaia parece haber sido mucho más próspera que en la primera mitad del siglo XVI y quizá más próspera que nunca. Un signo de esa gran prosperidad son las siguientes palabras de dos conocidos donostiarras, el Licenciado Zandategui (suegro del marino, naviero y mercader Miguel de Oquendo) y Luis de Cruzat, redactadas en la Introducción de su *Recopilación de leyes y ordenanzas de la M.N. y M.L.*

Plano a vista de pájaro de San Sebastián dibujado en junio de 1585 por el marino londinense Richard Poulter. Es probable que Poulter formara parte de la tripulación de alguno de los 12 barcos ingleses embargados el mes anterior en San Sebastián por orden de Felipe II y que hiciera el plano para informar a las autoridades inglesas. Son de destacar el astillero, con la frase "se hacen barcos nuevos" y las cinco naves fondeadas en la bahía: dos de los barcos ingleses detenidos y tres barcos vascos (dos naos y una pinaza). Biblioteca Británica, Londres. Texto pie de foto: Michael Barkham. [Más información sobre esta imagen en pág. 284].

provincia de Guipúzcoa presentada por ellos en 1583. Los dos hombres, que vivieron de cerca las hazañas y fortunas de los bacaladeros y balleneros, escribieron:



La pesca de bajura y la de altura en aguas de Irlanda y de Inglaterra perdería importancia a mediados del siglo XVI con el auge de las pesquerías de Terranova y Labrador.

Imagen: Detalle de un óleo flamenco del siglo XVI.

“Cada año van de aquí muchas naos a Terranova, región frigidísima y septentrional, [...] donde [...] matan grande número de ballenas [...]; con estar descubierta esta navegación y ser manifiesto el mucho provecho que dello redundá [...], [desde Gipuzkoa] se provee de grasa [aceite] la mayor parte de España, Francia, Flandes, Inglaterra. También van cada año hacia [...] Terranova [...] muchas naos y traen cada año grande cantidad de abadejo [bacalao] del cual se provee de aquí toda España”⁴¹⁴.

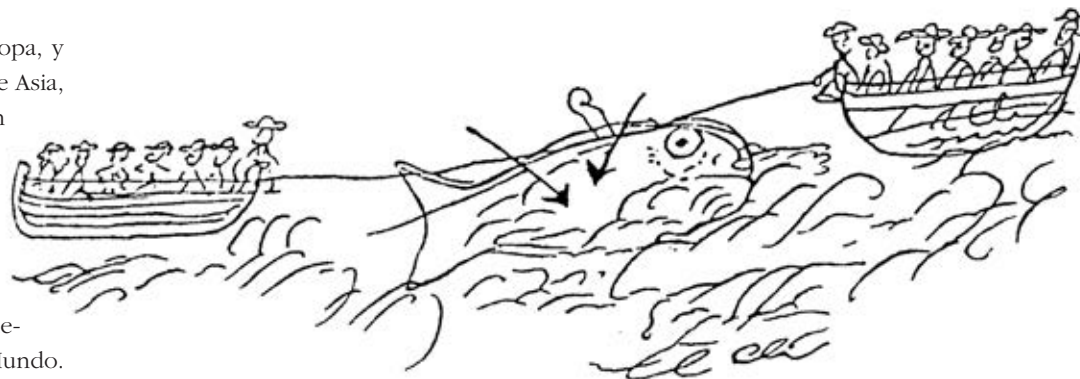
El comercio marítimo de San Sebastián en esa época queda reflejado en las cuentas de aduanas, que incluyen un interesante documento sobre el movimiento del puerto en 1563. Ponen de relieve la gran cantidad de hierro y de lana exportada⁴¹⁵. En ese sector aumentaba considerablemente la demanda de manufacturas de hierro vizcaínas y guipuzcoanas para Portugal y sus colonias y, sobre todo, para Sevilla

—donde había una importante comunidad de mercaderes-empresarios vascos⁴¹⁶— y las colonias españolas en América. Esto dio lugar a un enorme comercio de exportación de dichas manufacturas vasco-peninsulares hacia esa pujante metrópoli⁴¹⁷. En San Sebastián, como en Gipuzkoa y Bizkaia en general, era práctica común que los mercaderes-empresarios compraran barras y otras manufacturas de hierro, además de otros artículos, a los productores por medio del sistema de adelantos o *verlagssystem*. En otras palabras, los productores solamente manufacturaban cuando recibían pedidos de mercaderes quienes les adelantaban parte o todo el coste de los artículos, en efectivo o en materiales. Sin embargo, los mercaderes capitalistas también podían organizar y controlar completamente la producción ellos mismos en las ferrerías, situadas en el interior, haciéndose dueños tanto de los instrumentos como de los medios de producción y contratando a trabajadores a destajo o a jornal⁴¹⁸.

Algunos de los barcos utilizados para este transporte a Portugal y Andalucía eran naves fletadas en Bizkaia y Gipuzkoa para la pesca de bacalao en Terra Nova. Iban a Lisboa/Setúbal o a Cádiz/Sanlúcar para recoger sal (y otras vituallas), indispensable para curar el bacalao, antes de cruzar el Atlántico⁴¹⁹. Pocos barcos vizcaínos y guipuzcoanos se adentraban ya en el Mediterráneo, debido a su creciente participación en el comercio americano, a la mayor amenaza de corsarios turcos y de África del norte, y a la competencia de navieros mediterráneos⁴²⁰. A mediados del siglo la amenaza corsaria fue tal que se decía que ningún mercader en Sevilla estaba dispuesto a asegurar barcos para navegar en el Mediterráneo⁴²¹. Sin embargo, se seguían exportando hierro y otras manufacturas vascas hacia allí a través de Sevilla, Cádiz, Málaga y otros puertos andaluces. Al mismo tiempo, el noroeste de Europa seguía siendo un mercado de consideración para barras y otras manufacturas de hierro vasco-peninsulares, sin olvidar el mercado local ligado a la construcción naval y otras actividades. En 1571 el historiador guipuzcoano Esteban de Garibay resumió adecuadamente el gran comercio de hierro de la Provincia: “Abunda esta tierra de muchas herrerías de hierro, cosa tan necesaria a la vida humana, d’el qual no solo se lleva a Castilla, y Andaluzia y a los reynos, assi de Portugal, como d’el resto d’España toda, pero a Francia, Ynglaterra, Flan-

des, Ytalia, Sicilia, y otras provincias de la Europa, y tambien a Africa, y aun a las Indias Orientales de Asia, y otras provincias, donde los Portugueses tienen su comercio y navegacion, y tambien al nuevo mundo, llamado comunmente Indias Occidentales”⁴²².

Otro importante comercio de exportación durante las décadas 1560-1585, sobre todo con el noroeste europeo, era el de aceite de ballena que obtenían principalmente en el Nuevo Mundo. A esos mercados, Londres, Amberes, etc., algunas naos se dirigían sin escala desde América, pero la mayoría regresaban de Labrador a puertos vascos para la descarga y posterior comercialización del valioso líquido. En 1566, por ejemplo, fueron asegurados en Burgos más de 1.000 toneles de barricas de aceite de ballena, que se mandaron desde ese litoral hacia el noroeste de Europa, por un valor total de 28.000 ducados, fiel reflejo de la gran importancia de esta empresa monopolizada por los vascos⁴²³. No es de extrañar, entonces, que en 1581 la provincia de Gipuzkoa dijera: “la dicha provincia esta principalmente fundada sobre ferrerías de labrar fierro y azero y en la navegacion de Terranova a pesca de bacallaos y grasas de ballena”⁴²⁴.



Como resultado del embargo de naves extranjeras en puertos españoles en mayo de 1585 por orden de Felipe II, 13 barcos ingleses fueron detenidos en Gipuzkoa, 12 en San Sebastián y uno en Zumaia. Antes de la declaración de hostilidades entre los dos estados tres naves lograron zarpar, incluyendo desde Donostia el *Billota* de Londres, que significativamente llevaba 13,6 toneladas métricas de manufacturas de hierro y 152 barricas de aceite de ballena⁴²⁵. Existe un muy buen plano a vista de pájaro de la villa y bahía de San Sebastián, con el título de *The discripcion of Saint Sebastians in biskye*, dibujado un mes más tarde, en junio de 1585, por el marino londinense Richard Poulter⁴²⁶. Es probable que Poulter fuera un tripulante a

Las pesquerías vascas de ultramar tuvieron como principales protagonistas a los marineros-pescadores guipuzcoanos y labortanos. San Sebastián y su base de Pasajes contaban con la mayor flota pesquera del Cantábrico y, mediado el siglo XVI, se convierten en el mayor enclave ballenero mundial.

Imagen: Dibujo anónimo trazado sobre el libro de bautizados de Zumárraga de 1526 (Archivo Diocesano de San Sebastián). Según calco de J. L. Casado Soto.



Pesquerías trasatlánticas de los siglos XVI y XVII. El bacalao se pescaba fundamentalmente al sur de Terranova. La caza de la ballena se efectuaba en el siglo XVI sobre todo en “Gran Baya” (estrecho de Belle Isle, costa de Labrador) aunque también se realizaban capturas en el golfo de San Lorenzo y en el Cantábrico (desde el litoral vasco hasta Galicia). La actividad ballenera adquiere entre 1560 y 1585 enorme magnitud en hombres, barcos y recursos financieros. En el siglo XVII (rutas en rojo) la ballena se capturaba en aguas de Groenlandia, Islandia o Noruega si bien se efectuaron, asimismo, capturas en la costa atlántica canadiense y algunas tentativas en aguas de Spitzbergen, Brasil y costa atlántica africana. Fuente: Michael Barkham. Grafismo: Óscar Goñi.

bordo de uno de los 12 barcos ingleses embargados en San Sebastián y que hiciera el plano para informar a las autoridades inglesas.

En cuanto a los sectores de construcción naval y naviero, además del requerimiento de naves para el comercio marítimo europeo, el desarrollo de las pesquerías de Terra Nova aumentó la necesidad de barcos: naves menores para la pesca de bacalao y naves mayores para la caza de ballenas⁴²⁸. Pero el principal aliciente para la construcción naval y el sector naviero en San Sebastián, y en Bizkaia y Gipuzkoa en general, fue la demanda casi insaciable de barcos vasco-peninsulares medianos y grandes en Sevilla para las flotas de la Carrera de las Indias, que fue el destino final de la mayoría de las naos. Esta enorme demanda permitió a los propietarios de tales naos, en un ciclo que fue muy común, fletarlas en la costa vasca para uno o más viajes de comercio o de pesca y luego, si no se perdían o eran tomadas por enemigos, llevarlas a Sevilla bien para fletarlas para esa Carrera o bien para venderlas con beneficios aún superiores al 50 por ciento. También solían llevar barcos nuevos a dicha ciudad cuyo precio de venta más alto generaba beneficios todavía mayores⁴²⁹. La “gran infantería” de los barcos que navegaron en dicha Carrera, sobre todo en el siglo XVI, fueron construidos en astilleros del País Vasco sur. La participación de estos barcos en la Carrera fue mínima hasta 1500, nada menos que el 80 por ciento del total entre 1520 y 1580, seguido de un descenso de ahí en adelante, aunque su participación permaneció en niveles relativamente altos⁴³⁰.

Hace falta resaltar que la construcción y propiedad de naos mercantes medianas y grandes de 300 o más toneles en Bizkaia y Gipuzkoa también fueron favorecidas considerablemente por la política de la Corona española. Antes de 1570 los reyes de España no tenían una flota propia en el Atlántico y contaron sobre todo con naos mercantes vasco-peninsulares armadas que requisaban para servicio real. En las décadas de 1570 y 1580 el Rey mandó fabricar algunos galeones de guerra propiamente dichos, pero fue tan sólo después de la derrota de la Gran Armada de 1588 cuando la Corona comenzó la construcción de galeones de forma más intensiva. Sin embargo, las naos mercantes requisadas siguieron desempeñando un papel decisivo en las flotas reales. Por lo tanto, el

Rey fomentó la construcción de naos de 300 o más toneles a través, por un lado, de préstamos y subvenciones y, por otro lado, de una pragmática real que dio preferencia a estas naos sobre embarcaciones más pequeñas a la hora de transportar carga. La pragmática también dio preferencia a barcos mayores sobre barcos menores entre naves de más de 300 toneles⁴³¹.

Esta pragmática dio lugar a numerosos pleitos entre navieros. Además, limitó la construcción de barcos pequeños y medianos de menos de 300 toneles que, de hecho, eran los favoritos de una parte importante de los navieros y mercaderes cargadores –incluyendo las Universidades de Mercaderes o Consulados de Bilbao y Burgos– para el comercio marítimo europeo. Entre otras cosas, podían ser cargados y descargados más rápidamente y podían entrar en muchos más puertos con mayor facilidad⁴³². La construcción naval y el sector naviero también fueron afectados en las décadas de 1560 y 1570 por algunos embargos y requisas de naos por parte de la Corona. Ya en 1571 el historiador guipuzcoano Garibay señaló:

“Abunda esta tierra de muchas y muy hermosas y fuertes naos, que cada hora en sus riberas se fabrican para la navegacion y comercio de las gentes, a lo qual ayuda el grande aparejo, que ay de madera, especialmente de robles. Muchas mas se harian, sino fuesse por los ministros de los Reyes, que tomandolas para las cosas del servicio suyo, les hazen en la dilacion de las pagas tantas dificultades y largueza, que con esto los de mas, perdiendo el animo de querer fabricar, vien en a disminuir se cada dia”⁴³³.

No obstante, en aquellas décadas la combinación de demanda comercial y de incentivos reales dio lugar a una gran actividad en la construcción naval mercante y el sector naviero⁴³⁴.

Según informes de la situación naviera en Bizkaia y Gipuzkoa durante la primera mitad de 1571 había 115 barcos de 25 o más toneles y hasta 750 toneles (85 barcos de 50 o más toneles) matriculados en las dos provincias (excluyendo chalupas, pinazas y bastantes zabras pequeñas y, además, los pequeños barcos de Somorrostro especializados en el transporte costero de mineral de hierro) con un total de 23.400 toneles, sin contar 18 barcos en construcción (9 en cada provin-



Barrica para transporte de aceite de ballena. Reconstrucción a partir de los abundantes restos de tonelería hallados en Red Bay (Labrador). Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Los balleneros vascos fueron los primeros que se dedicaron a la caza y comercialización de cetáceos a gran escala, llegando a monopolizar el suministro de aceite y otros productos como las barbas en los mercados europeos. El aceite de ballena se destinaba entre otros usos a la iluminación y la industria textil (lavado de lanas).

cia). Los principales tipos de barcos mercantes que se hacían y usaban en esa costa, aparte de las pequeñas embarcaciones costeras, eran: zabras o pataches, de entre 25 y 70 toneles, y naos o galeones, de 80 a 900 toneles, llegando a medir más de 30 metros de eslora. Casi la mitad de los 115 barcos y del tonelaje total estaban en Gipuzkoa: 56 barcos con un total de 10.800 toneles⁴³⁵. Este tonelaje era casi idéntico al de 1534 pero el total de 1571 no incluye los muchos barcos recientemente vendidos, sobre todo en Sevilla o Cádiz, perdidos o capturados. Un censo de enero-febrero de 1571 indica que nada menos que 20 naos de entre 80 y 550 toneles, casi todas guipuzcoanas, habían sido vendidas en aquellas ciudades andaluzas⁴³⁶.

En esa primera mitad de 1571 el tamaño de la flota donostiarra era de 12 barcos de 25 o más toneles con 2.270 toneles en total, sin contar dos barcos en construcción de 250 y 400 toneles, comparado con los 33 barcos con 4.290 toneles matriculados en San Sebastián y el Pasaje de San Sebastián en 1534. Pero la cifra de 1571 no incluye ni los barcos recientemente vendidos, perdidos o capturados (al menos cinco sumando 620 toneles) ni por lo menos algunos de los barcos pertenecientes a habitantes del Pasaje de San Sebastián. Los 12 barcos eran de entre 30 y 660 toneles, de los cuales siete eran de 200 o más toneles y solamente cinco de entre 25 y 200 toneles. En contraste, de los 33 barcos en 1534 la mayoría (29) estaban por debajo de los 200 toneles y tan sólo cinco eran de 200 o más toneles, el más grande siendo de 350 toneles. Por lo tanto en 1534 no había ningún barco de más de 350 toneles matriculado o en construcción en San Sebastián, mientras que en 1571 había dos (de 400 y 660 toneles). Además, en la flota de 1571 había una mucha mayor proporción de barcos de 200 o más toneles que en la flota de 1534. Esto sin duda refleja las necesidades de la Carrera de Terra Nova y de la Carrera de las Indias, pero también las medidas tomadas por la Corona para fomentar la construcción de naos medianas y grandes.

Según los informes de 1571 San Sebastián y Fuenterrabía, que con sus puertos del Pasaje de Fuenterrabía y Lezo tenía un tonelaje que se acercaba al de

Donostia, junto con Bilbao (con 4.033 toneles) y Portugaleta (con 7.119 toneles), eran los puertos vasco-peninsulares con las mayores flotas. De forma que Donostia tenía un sector pesquero mucho más importante que Bilbao y las flotas mercantes de las dos villas no eran tan dispares. Sin embargo, todo apunta que en esa época Bilbao fue un centro comercial y finan-



Modelo construido a partir de los restos de una de las naos balleneras halladas en el puerto de Red Bay (Labrador). Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Los restos pertenecen, al parecer, a la "San Juan", nao que fue fletada en 1565 para la caza de la ballena por los armadores donostiarras Juanes de Portu y Miguel de Beroiz. El pecio, localizado a partir de los estudios de Selma Huxley, tiene gran importancia para el conocimiento de la construcción naval del siglo XVI.

ciero (incluyendo préstamos y seguros marítimos) más destacado que San Sebastián.

Estancamiento y recesión, h. 1585 - h. 1650

A partir de la década de 1580 la economía marítima de San Sebastián, así como las de Gipuzkoa y Bizkaia en general, entraron en una fase de estancamiento y recesión que se prolongaría en el siglo XVII. Esta contracción de los sectores marítimos de la economía se debió en buena medida a las consecuencias negativas de la intensificación del conflicto en el Atlántico como resultado de la guerra anglo-española, que empezó en 1585 y duraría casi una generación hasta 1604, de la guerra franco-española de 1595-98 y de las hostilidades con Holanda que dieron paso a la guerra de 1596-1609, sin mencionar otras más tardías.

La construcción naval mercante y el sector naviero se vieron severamente afectados por una larga serie de embargos y requisas de naos por parte de la Corona, algunos relacionados con flotas organizadas entre 1580 y 1583 para la conquista de Portugal (1580), la



1

Serie de acuarelas de un diario, al parecer, del marino inglés Robert Fotherby, que da cuenta de una expedición ballenera inglesa al archipiélago de Spitzbergen en 1613 para la cual contrataron a 24 balleneros vascos que, además de cazar ballenas, enseñaron sus técnicas a los ingleses. Las imágenes y el texto que las acompaña describen los procedimientos de captura, despiece y obtención de aceite utilizados por los vascos. [American Antiquarian Society. Documentación: Michael Barkham y Klaus Barthelmeß. Texto y traducción: Michael Barkham].

1. "La ballena es un pez o una bestia marina de enorme tamaño de unos 60 pies de largo y 18 pies de ancho. La cabeza parece ser una tercera parte de todo su cuerpo".
2. "Los balleneros reman con resolución hacia la ballena como si intentaran abordarla con la chalupa. Pero en cuanto se acercan a ella el arponero... lanza su arpón hacia ella con ambas manos... [La ballena] se aleja nadando con una fuerza y rapidez incontrolada arrastrando la chalupa tras ella con su proa hundida tan cerca del agua que parece que va a sumergirse en cualquier momento".
3. "[Una vez muerta la ballena] los hombres atan un "cabo..." a la parte posterior de su cuerpo y con sus chalupas amarradas entre sí la remolcan por la cola hasta las naos".



2



3



4



5

4. "Después la amarran a la popa de alguna nao preparada para ello donde la despedazan... Otro hombre... corta la grasa... en pedazos de forma cuadrada de tres o cuatro pies de largo".

5. "Estos trozos [de grasa]... son subidos uno a uno a la orilla... y se alzan... sobre un recipiente... puesto para recibir el aceite que fluye del pedazo de ser cortado en fragmentos más pequeños".

6. "Los cortadores se ponen de pie al borde de una chalupa... y sobre ella ponen sus tajaderas que están hechas con la cola de la ballena o bien con su aleta de nado. Ahora... cortan la grasa en pedazos muy pequeños".



7. "Dejan caer la grasa desmenuzada de la tajadera al interior de la chalupa desde la cual se coge... para llenar una gran tina, que cuelga del brazo de una horca... Esta tina contiene toda la grasa necesaria para llenar una de las calderas".

8. "Esta [otra] chalupa, ya que recibe el aceite caliente de las dos calderas, siempre se mantiene medio llena de agua... para enfriar el aceite... pero también para limpiarlo de hollín y escoria".

9. "A la ballena le cortan la cabeza que contiene su lengua y sus barbas... y con una embarcación o chalupa la remolcan tan cerca de la orilla como pueden... hasta donde en bajamar pueden venir los hombres para extraer las barbas".



Descarga y secado del bacalao en Terranova. En el siglo XVI las expediciones bacaladeras vascas se dirigían principalmente a los puertos de la península de Avalon, al sureste de Terranova, y a los de la península de Burin, más al oeste. La comercialización del bacalao se hacía normalmente desde los puertos vascos hacia el interior de la península.

Imagen: Versión de la ilustración de *Traité Général des Pêches* (1769-1782) de Duhamel du Monceau, publicada con mínima variación en *Encyclopédie Méthodique* dirigida por Bernard (Pankuocke, Paris, 1793). Colección paticular.



expedición al Estrecho de Magallanes (1581) y para la toma de las Azores (1582 y 1583), y un número mucho más importante relacionado con las mayores necesidades navales reales después de la declaración de guerra entre España e Inglaterra en 1585. Además de no poder emplear sus barcos de forma provechosa en viajes mercantiles, los navieros recibían insuficiente y casi siempre tardía compensación de la Corona por el uso o la pérdida de sus naos, y podían gastarse parte o todo lo que se les debía en reclamaciones a los pagadores reales. El efecto fue minar las finanzas de los mismos empresarios que fabricaban y eran dueños de las naos y desalentarles a ellos y a otros inversores potenciales de invertir más capitales en la construcción naval y el sector naviero⁴³⁷.

Ya en 1582 el Duque de Medina Sidonia, quien mandaría la mal llamada “Armada Invencible” en 1588, escribió que las naos vasco-peninsulares eran “la fuerza destes reynos” pero que había una “muy grande y notoria falta dellas”. Según él una de las razones era que “toda la gente que trata en ellas está perdida y necesitada” porque tenían que servir en las armadas reales⁴³⁸. Por lo tanto, no es extraño que, en noviembre de 1584,

incluso antes de que se sintieran los efectos de la Gran Armada de 1588 y de armadas posteriores, las Juntas Generales de Gipuzkoa declararan que la “gran causa” de la “disminución” de la construcción de naos eran los embargos y las requisas reales, debido a los cuales los navieros habían “perdido sus haciendas e comido el valor de sus naos”. De tal manera, “los que tenían voluntad de hacer naos se han atrasado e los que las tenían se han desecho de ellos por el mal tratamiento que de los criados de S. M. reciben”⁴³⁹.

Además, las Juntas Generales indicaron acertadamente que entre los muchos marinos vasco-peninsulares que morían en aquellas flotas no había solamente marineros de medios modestos sino igualmente empresarios constructores y propietarios de naos. Informaron que “en estas jornadas como a Su Majestad y a todos es notorio ha faltado mucha gente principal de esta Provincia y entre ellos muchos que hacían naos de a 6 y 7 mil ducados”⁴⁴⁰. En cuanto a la catástrofe de 1588, Isasti escribió en 1625-26 que San Sebastián suministró once naves para “la conquista de Inglaterra”. Después de echar la culpa por el fiasco al Duque de Medina Sidonia y de exonerar a los coman-

dantes vascos Oquendo y Recalde, el cura e historiadador sencillamente añade: “los vecinos de esta villa quedaron muy gastados y empeñados por el largo tiempo que anduvieron en las jornadas referidas y servicio de su Magestad”⁴⁴¹.

Entre los destacados constructores y propietarios de naos de San Sebastián que murieron y perdieron grandes sumas de dinero, a consecuencia de haber servido con sus barcos en armadas reales, se encuentran Martín de Villafranca, padre e hijo, que también participaron en numerosas expediciones balleneras a Labrador. La nueva y enorme nao de Martín padre, la *Santa María de la Rosa*, de unos 950 toneles, fue requisada para la armada de 1588 y él murió en Lisboa debido a la epidemia que afectó a la flota durante la larga espera antes de zarpar. Martín hijo heredó la nao y el mando de ella pero pereció cuando la gran nave se perdió en la costa oeste de Irlanda, golpeada por viento y mar. En San Sebastián este segundo Martín había dejado embarazada a una “moza de servicio” de la casa de su padre. Dictando su testamento en Lisboa antes de zarpar, declaró que si la criatura nacía niño había de ser su heredero universal⁴⁴². En 1615 este tercer Martín de Villafranca sería brutalmente asesinado, junto con compañeros suyos, por nativos de Islandia, a donde había capitaneado una nao ballenera que se hundió en esas costas⁴⁴³ [sobre este episodio véase también págs. 286-287].

La construcción naval mercante y el sector naviero también resultaron afectados por el enorme incremento de barcos enemigos que surcaron las aguas del Atlántico europeo, a partir del comienzo de la guerra anglo-española en 1585, lo cual aumentó marcadamente la posibilidad de que naves vizcaínas y guipuzcoanas fueran capturadas y, de hecho, un número significativo lo fueron⁴⁴⁴. Ello redujo considerablemente la participación de barcos de San Sebastián y de otros puertos vasco-peninsulares en viajes comerciales, particularmente hacia puertos del noroeste de Europa. Como resultado, después de 1585, y desde luego a partir de la década de 1590, la mayor parte de las exportaciones desde puertos del Cantábrico, como era el caso con las exportaciones desde Andalucía, hacia Europa del norte se fueron haciendo en barcos extranjeros⁴⁴⁵. Dada esta situación, había solamente dos principales usos comerciales para naos donostiarras y vasco-peninsulares en general: expediciones bacala-

deras y balleneras a Terra Nova, actividad que también estaba en plena recesión, y su participación en la Carrera de las Indias o su venta en Sevilla para ese fin⁴⁴⁶. El transporte de manufacturas de hierro y de otras exportaciones a Portugal y al sur de España no requería barcos grandes ni un tonelaje sustancial⁴⁴⁷.

Otros factores, como el alza de precios o la inflación, sin duda repercutieron en los sectores de construcción naval mercante y naviero vasco-peninsulares en esa época, pero su impacto fue bastante menos importante que el de las hostilidades en el Atlántico y de los embargos y requisas de naos. Por ejemplo, a pesar del incremento de precios, los navieros vizcaínos y guipuzcoanos que tenían un capital suficiente para construir naos todavía podían venderlas en Sevilla con muy grandes ganancias, eso si no surgía algún imprevisto como el embargo o la captura de su barco antes de la llegada a Andalucía⁴⁴⁸.

A principios del siglo XVII los navieros vizcaínos y guipuzcoanos también tuvieron que hacer frente a una serie de ordenanzas reales (1607, 1611 y 1618), que impusieron cambios importantes en el diseño de barcos⁴⁴⁹, y suscitaron la oposición hacia ellos en Sevilla debido a la disminución del tráfico con las Indias y al empleo de naves de las colonias españolas en dicho tráfico⁴⁵⁰. En 1613, un memorial relativo a los privilegios de los navieros vasco-peninsulares en Sevilla, enviado por seis navieros donostiarras a las Juntas Generales de Gipuzkoa, decía: “de poco tiempo acá no se les guardan dichas preheminencias ni hacen tan buena acogida como sería razón, de lo qual se puede esperar una total ruina de los fabricantes y cesarán totalmente de fabricar”⁴⁵¹. Esta queja, como casi todas, era exagerada pero refleja una realidad bastante negativa. Evidentemente la construcción naval mercante, así como el sector naviero, no cesó, pero aquéllos que aún invertían en esos sectores no lo tenían nada fácil.

Sobre todo a partir de 1622, con la promulgación de las ordenanzas de corso de Felipe IV el 24 de diciembre de 1621 y, principalmente, con la declaración de las guerras entre España y Holanda en 1621 y, entre España y Francia, en 1635, que durarían décadas, los mercaderes, armadores, navieros y marineros de San Sebastián como los de otros puertos vasco-peninsulares, ayudados en algunos casos por



Los bacaladeros vascos faenaban habitualmente con pequeñas lanchas que se desplazaban a lo largo de la costa.

Imagen: Detalle del grabado de la página anterior.

marineros de otros países, se interesaron de nuevo en los viajes de corso, actividad en la que apenas habían participado desde las guerras franco-españolas anteriores a 1560. Así San Sebastián se convirtió en un verdadero nido de corsarios, el más importante de la Península Ibérica⁴⁵². Éste fue otro uso, arriesgado pero potencialmente muy rentable, para barcos y tripulaciones, beneficiando a la economía de la villa cuando sus pesquerías de altura habían decaído casi completamente. En 1629 la zabra *San Esteban* de Zumaia, recién fabricada por el capitán zumaiarra Esteban de Echániz y por Martín Yañez de Arrieta, un mercader de hierro de Azpeitia, fue equipada para el corso por sus dueños y por Juana de Larando, una viuda de San Sebastián. Estos contrataron a un capitán de Marsella, Francisco Reynando, y a su tripulación multinacional de 26 hombres, que además de españoles incluía italianos, portugueses, franceses e irlandeses, para navegar junto al capitán Echániz⁴⁵³.

En 1646, un memorial, enviado por la villa de San Sebastián al Rey, explicaba por qué los empresarios constructores de naos y galeones no podían construir la escuadra de barcos que él les había pedido. Su razón principal era que los empresarios “quedaron mui damnificados” —en algunos casos esencialmente arruinados— porque no habían recibido suficiente compensación cuando habían servido a la Corona con naves en oca-

Secadero de bacalao al aire libre que recuerda al que se conserva en Plum Point (antes Ferrol Zaharra), en la costa oeste de Terranova.

Imagen: Detalle del grabado reproducido en pág. 188.



siones previas. “Ahora por los grandes daños que han tenido los fabricantes en lo que va referido y quedado ellos y sus hijos necesitados y con mucha falta de hacienda no se hallará persona en esta provincia que se anime a fabricar pues no sólo basta el tener bienes raíces y juros sino que forzosamente es menester dinero pronto de plata”⁴⁵⁴.

Al mismo tiempo que la construcción y propiedad de barcos se contraían, después de 1585 el sector pesquero donostiarra, tal como el vasco-peninsular más ampliamente, conoció un muy marcado descenso de actividad⁴⁵⁵, sobre todo a raíz de un repentino y profundo declive de las pesquerías de bacalao y de ballenas en Terra Nova que dominaban el sector⁴⁵⁶. El declive de esas expediciones transatlánticas se debió en parte a la gran presencia corsaria enemiga durante la guerra anglo-española de 1585-1604. Pero muchos armadores y navieros no fueron disuadidos por esta amenaza ya que sus naos armadas, sobre todo las grandes y fuertemente tripuladas naos balleneras, eran potentes adversarios para la mayoría de los barcos corsarios, normalmente bastante más pequeños⁴⁵⁷.

Dichas pesquerías sufrieron mucho más a finales del siglo a causa de los embargos y requisas de naos para las flotas reales españolas y del reclutamiento forzoso de centenares de marineros-pescadores para aquellas armadas. Cuando estas expediciones bacaladeras y balleneras eran interrumpidas tanto los navieros, como armadores y marineros se veían afectados económicamente. Los armadores de las naos detenidas o requisadas no recibían compensación alguna, aunque la Corona sí pagaba a los propietarios de barcos y marineros por su servicio. Pero el sueldo que recibían distaba mucho de alcanzar lo que podían ganar en viajes a Terra Nova. En febrero de 1589 el capitán general de Gipuzkoa informaba a Felipe II de la “gran falta” que había de marineros en toda la Provincia, debido a los cientos de ellos que habían muerto y seguían muriendo en las flotas reales, y que sin ellos no se podían tripular barcos “para Terranova ni otras partes”⁴⁵⁸.

El declive general de la economía marítima se refleja bien en una carta enviada por el ayuntamiento de San Sebastián a Felipe II, en setiembre de 1590, en la cual el ayuntamiento se quejaba de que a causa de las armadas “va muriéndose y acavandose la [gente]

principal como la común y consumiéndose y perdiéndose sus naos e haciendas y patrimonios, finalmente se ba desolando y destruyendo todo y la poca [gente] que queda; los ministros de Su Majestad no los dejan navegar a Tierranueva que es la carrera que sola ha quedado en el mar océano para poder tener aprovechamiento porque las demas salidas estan cerradas con las alteraciones de los reinos comarcanos”.

También apuntaba el ayuntamiento que de 11 naos y galeones que componían la Escuadra de Gipuzkoa ocho eran donostiarras y pedía que los barcos no embargados pudiesen hacerse a la vela⁴⁵⁹. Los navieros y armadores vasco-peninsulares a finales del siglo XVI fueron golpeados duramente por tales dificultades y tuvieron que observar impotentemente como la importación de bacalao y de aceite de ballena a Bizkaia y Gipuzkoa, y al norte de España en general, pasó mayoritariamente a manos de marinos, empresarios y barcos extranjeros, sobre todo vasco-continuales, permitiendo así una expansión de sus pesquerías en Terra Nova⁴⁶⁰.

Aunque España estuvo en paz con Francia desde 1598 hasta 1635, con Inglaterra entre 1604 y 1625 y con Holanda entre 1609 y 1621, las pesquerías donostiarras, guipuzcoanas y vizcaínas en Terra Nova siguieron siendo reducidas hasta bien avanzado el siglo XVII. Los efectos nocivos de los viejos problemas continuaban⁴⁶¹. En 1606, una nave de San Sebastián fue capturada al regresar de Terra Nova por “enemigos flamencos” que llevaron la tripulación a Flandes. De allí un marinero de Mutriku logró volver vía Bruselas, donde otro vasco le prestó dinero para su pasaje⁴⁶². El año siguiente, Juanes de Echabe, de San Sebastián, tenía un barco listo para partir hacia Terra Nova pero fue requisado para servir en la Escuadra de Cantabria, causándole “mucho daño”⁴⁶³.

Al mismo tiempo, las pesquerías de Terra Nova tuvieron que afrontar un problema nuevo: después de más de 50 años de explotación el número de ballenas en el Estrecho de Belle Isle había quedado reducido a niveles muy bajos⁴⁶⁴. Esta reducción de los cetáceos fue causada según parece por una combinación de sobrepesca y de cambio climático⁴⁶⁵. En 1613, una carta enviada por la villa de San Sebastián a las Juntas Generales de Gipuzkoa afirma que la pesca de ballenas en Terra Nova había disminuido “respecto de la continua

navegación”⁴⁶⁶. Ese mismo año, un memorial mandado por la Provincia al Rey constata específicamente que estaba “muy agotada la pesquería de vallenas de la Gran Baya de Terranova”⁴⁶⁷.

En 1611, la *Muscovy Company* de Londres, queriendo participar en la muy provechosa caza de ballenas, mandó la primera expedición ballenera a Spitzberg, archipiélago descubierto en 1596 por el holandés Barents⁴⁶⁸. La tripulación en esta expedición incluía a seis balleneros vasco-continuales que habían sido contratados para enseñar las técnicas de cazar ballenas al resto de los hombres⁴⁶⁹. La pesca fue buena y el año siguiente varios barcos ingleses y holandeses, de nuevo con algunos vascos a bordo, fueron equipados para la nueva pesquería⁴⁷⁰. Las naves en Spitzberg aquel año incluían una nao de San Sebastián cuyo viaje exitoso supuso un rayo de esperanza a los empresarios balleneros vascos, que veían tan disminuida su pesquería en Terra Nova. Pero en 1613 barcos de la *Muscovy Company*, que había obtenido de Jacobo I una carta de privilegio otorgándole derechos exclusivos para la pesca de ballenas en Spitzberg, expulsaron a las alrededor de diez naos vasco-peninsulares y por lo menos una vasco-continual, junto con dos naves holandesas, que habían navegado al archipiélago⁴⁷¹. Esto parece haber puesto fin a la participación de barcos vascos en esta pesquería de ballenas nortea, lo cual permitió a los ingleses y holandeses romper el antiguo monopolio vasco sobre la caza de ballenas y el suministro de sus productos a los mercados de Europa. En las primeras décadas del siglo XVII las tentativas de los vascos por establecer nuevas pesquerías de ballenas en Brasil, Islandia, el norte de Noruega y el oeste de África no encontraron un éxito duradero⁴⁷².

De ahí en adelante un reducido número de barcos vasco-peninsulares, entre ellos algunos donostiarras, siguieron navegando a Terra Nova, unos exclusivamente a por bacalao y otros equipados para viajes mixtos a por bacalao, ballenas y focas, siendo estas últimas hasta entonces un recurso sin explotar⁴⁷³. No obstante en la primera mitad del siglo XVII barcos extranjeros (especialmente del País Vasco norte) trajeron la mayor parte del bacalao y del aceite de ballena que se importaba al norte de España⁴⁷⁴. A la vista de la documentación consultada, pocos de los 41 barcos que en 1625 estaban listos para navegar a Terra Nova



Nao representada en el sello de San Sebastián que figura estampado en un documento de 1577 (Archivo Diocesano de Pamplona).

en San Sebastián y el puerto del Pasaje debían ser de Gipuzkoa y Bizkaia o de otros puertos del Cantábrico⁴⁷⁵. La mayoría serían indudablemente navíos del País Vasco norte que cada año, en períodos de paz, invernanaban y eran preparadas para sus próximas campañas en el puerto del Pasaje. En 1627, el ayuntamiento de San Sebastián escribía a las Juntas Generales de Gipuzkoa: “aunque queramos ir a buscarlo [el bacalao] nosotros a Terranova no tenemos naos ni marineros, que apenas se hallan marineros para las armadas”⁴⁷⁶. En 1639, en plenas hostilidades, la Diputación de Gipuzkoa, en una carta a Felipe IV, decía de su trato de Terra Nova: “de algunos años a esta parte se a dejado en olvido por mis naturales y ha sido la causa mayor los embargos hechos de navíos que estaban prebenidos para este viaje con que sus dueños quedaban destruidos y quitada la voluntad a otros que quisieren armar por lo qual ha transferido este genero de trato a tierra de vascos enemigos de Vuestra Majestad”⁴⁷⁷.

Además de la reducida actividad pesquera y ballenera en ultramar, el antes fuerte sector pesquero se vio reducido esencialmente a la pesca y caza de ballenas de bajura en la costa vasca, y a la caza de ballenas en la costa cantábrica central y occidental. Pero las pesquerías de bajura, que también sufrieron a raíz de la falta de marineros-pescadores, seguían sin poder abastecer la demanda doméstica; de ahí las grandes importaciones de bacalao de Terra Nova. Por otra parte, la pesca y la caza de ballenas en el Cantábrico no pudieron reemplazar la prosperidad perdida de las pesquerías de Terra Nova⁴⁷⁸.

Los largos conflictos de finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, asimismo, tuvieron un impacto negativo en los sectores pesquero, naviero y de construcción naval mercante porque habían reducido el tamaño (a causa de la muerte de maestros-proprietarios de barcos y de armadores de expediciones pesqueras) y la riqueza de las comunidades empresariales nativas de los puertos vizcaínos y guipuzcoanos⁴⁷⁹. Además, dado el panorama poco alentador en la economía marítima no pocos mercaderes-empresarios optaron por invertir más de su dinero en áreas más seguras como los bienes raíces y los juros⁴⁸⁰.

En cuanto al comercio marítimo de importación y exportación donostiarra y vasco-peninsular con los puertos atlánticos de la Península así como con el norte

de Europa, fue afectado por la reducción de actividad en los otros sectores de la economía marítima, por el descenso demográfico en los puertos, por las consecuencias adversas del conflicto en el Atlántico y, al mismo tiempo, por una pragmática de 1579 que había prohibido que barcos extranjeros cargaran mercaderías en puertos españoles mientras hubiera barcos nacionales disponibles⁴⁸¹. En un memorial enviado a Felipe II, aparentemente poco después de 1585, las autoridades municipales de San Sebastián afirmaron que la guerra anglo-española junto con dicha pragmática, que había sido revocada en varias ocasiones, estaban causando la “total destrucción de la dicha villa y provincia [de Gipuzkoa]”, añadiendo en cuanto a la pragmática que “no pudiendo llevar carga los extranjeros en sus navíos no tiene venta el fierro con que viene a perderse la dicha provincia”⁴⁸². Sin embargo, como se ha apuntado arriba, a partir de la década de 1590 la mayor parte del comercio de importación y exportación entre Gipuzkoa y Bizkaia y el norte de Europa pasó a hacerse en barcos extranjeros.

No cabe duda de que la afirmación hecha por la villa de San Sebastián era exagerada al no haber cesado completamente la exportación de artículos de hierro hacia el norte ni el comercio de importación y exportación con el noroeste de la Península, Portugal y Andalucía, que continuaba a buen ritmo, y porque los empresarios seguían invirtiendo en el sector siderometalúrgico. No obstante, todo indica que las exportaciones totales de las importantes manufacturas de hierro vasco-peninsulares bajaron y que la industria del hierro atravesó una recesión, que se adentraría en el siglo XVII, también en parte por otras dos razones. Una de ellas era que con avances tecnológicos, como la introducción de la fundería (frente al relativo atraso técnico español), y la sustitución de importaciones en el noroeste de Europa y con la competencia de hierros de aquella zona en esos mercados, la demanda de hierro vasco decreció⁴⁸³. La otra razón era que extranjeros, sobre todo de Lieja y Alemania (y más tarde de Suecia), con adelantos técnicos y quizás con costes de materiales, de mano de obra y de comestibles inferiores que en España, lograron producir manufacturas de hierro más baratas y exportarlas a España y, a través de Sevilla, a las Indias occidentales en competencia directa con el hierro vasco-peninsular. A raíz de ello surgieron peticiones de Gipuzkoa y Biz-

kaia para prohibir las importaciones de manufacturas de hierro del extranjero⁴⁸⁴. En 1619 se promulgó una proscripción real pero era imposible hacer cumplir tal prohibición completamente⁴⁸⁵. En 1621 la Corona prohibió la exportación a las Indias de hierro de procedencia extranjera⁴⁸⁶. En 1622 la villa guipuzcoana de Cestona apuntó a las Juntas Generales: “el trato de fierro conserba principalmente esta probincia de Guipuscoa, como tambien la de Bizcaya, asi por el que los mercaderes naturales lleban a la ciudad de Sebi-



lla, donde la mayor parte de quanto se labra se consume, como por el que en trueque de trigo y aba y otra cebadas de que esta tierra carece lleban los franceses”⁴⁸⁷.

A pesar de factores negativos, a finales del Quinientos y en el Seiscientos aún era posible para los mercaderes-empresarios del País Vasco sur obtener importantes beneficios de la producción de manufacturas de hierro y de su comercialización junto con otras mercancías⁴⁸⁸. Pero hace falta señalar que en esa época estos mercaderes-empresarios naturales tuvieron que hacer frente a un nuevo factor en los escenarios comercial e industrial: el asentamiento de muchos más mercaderes extranjeros en Gipuzkoa y Bizkaia donde participaron en el seguro marítimo, en el sector naviero y en el de Terra Nova y lograron controlar una parte considerable del comercio de importación y exportación. Además de tratar en mercancías como la lana, paños, comestibles, manufacturas de hierro y suministros navales importados, llegaron incluso a invertir en el sector siderometalúrgico, previamente un coto de los vasco-peninsulares.

Entre estos extranjeros había flamencos, franceses e ingleses pero un grupo significativo lo formaban los portugueses, muchos de los cuales eran judíos que se habían establecido en los principales puertos y ciudades de Europa –recordando, como no, que entre 1580 y 1640 Portugal fue uno de los reinos de la monarquía española–; extranjeros que, no sólo desde las villas principales de San Sebastián y Bilbao sino también desde villas más pequeñas de la costa y del interior (como Azpeitia, Bergara, Markina y Oñati), ofrecieron una fuer-

te competencia a los mercaderes-empresarios naturales de la zona. Algunos de ellos, como el portugués Luis Pereira de Castro, residente en San Sebastián, quien casó con una hija de Francisco de Beroiz, se unieron por matrimonio a importantes familias empresariales vascas. El asentamiento y la competencia de tales foráneos creó un claro resentimiento en no pocos vizcaínos y guipuzcoanos. Esta presencia considerable de mercaderes portugueses y de otras naciones en Gipuzkoa y Bizkaia⁴⁸⁹, no fue más que parte de la fuerte penetración extranjera de los mundos comercial y financiero en la España del siglo XVII⁴⁹⁰.

En las primeras décadas del siglo XVII la economía marítima de San Sebastián –y de Gipuzkoa y Bizkaia más ampliamente– distaba mucho de ser lo que había sido en las décadas de 1560 y 1570. Nuevas largas y devastadoras guerras entre España y Holanda (1621-48) y Francia (1635-59) –que marcaron el declive de la hegemonía de España en Europa– no mejoraron en nada la situación.

Los privilegios otorgados por la Corona para el comercio del hierro o la construcción naval tuvieron su contrapartida en la sangría constante derivada de las confrontaciones bélicas del Imperio, sostenidas en buena medida con la marinería y los buques de Gipuzkoa y Bizkaia. Los conflictos de finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII debilitaron considerablemente la economía marítima en todos sus sectores.

Imagen: Detalle de la campaña de la conquista de las Azores de 1582, representada en la Sala de las Batallas del Real Monasterio de El Escorial.



Conformación de la hegemonía de San Sebastián sobre las plazas comerciales y financieras de Gipuzkoa en el siglo XVII

Xabier Alberdi Lonbide

El siglo XVII constituye una centuria clave en la evolución histórica de las actividades marítimas de San Sebastián. En este siglo San Sebastián se convirtió en la principal plaza mercantil y financiera de Gipuzkoa, muy por delante de las restantes plazas y puertos. En adelante San Sebastián pasó a encabezar la marcha de todas las actividades marítimas que tenían su desarrollo en todos los puertos de Gipuzkoa, de manera que su funcionamiento resultara beneficioso para los intereses económicos de la poderosa oligarquía mercantil y financiera donostiarra. Este afianzamiento económico fue acompañado por la consolidación de las instituciones de gobierno de la ciudad, tanto de las de gobierno municipal como de las rectoras de las actividades mercantiles y financieras de sus vecinos. Este proceso se hace patente en dos acontecimientos realmente ilustrativos, como son la obtención del rango de “ciudad” en 1662 y la fundación del Consulado de San Sebastián en 1682.

La dura coyuntura económica y política en que se vio inmerso el imperio español durante las últimas décadas del siglo XVI condicionó gravemente el desarrollo de las principales actividades marítimas guipuzcoanas. La expansión de la guerra entre España y las principales potencias marítimas del Atlántico europeo—las “rebeldes” Provincias Unidas, Inglaterra, Portugal y Francia—, además de acarrear la acción directa de sus corsarios, generó una verdadera guerra económica, que, entre otras, se desarrolló mediante la creación de las primeras grandes compañías privilegiadas de comercio inglesas y holandesas. Si esta situación no era lo suficientemente pernicioso para la economía de un territorio, como el guipuzcoano, fundamentada de manera sustancial en el desarrollo de las actividades marítimas, la Corona emprendió una decidida carrera armamentística que repercutía de manera aún más grave sobre la marcha de unas actividades ya muy afectadas. La política imperialista y belicista aplicada durante el reinado de Felipe II introdujo severas medidas que perjudicaban directamente los intereses de los inversores y par-

ticipantes en las principales actividades marítimas: prohibición y persecución del comercio con las potencias enemigas, sometimiento de la gestión de los recursos forestales y de la industria de la construcción naval a las necesidades de la Armada, levas de marinería y embargo de mercantes para su servicio en la Armada, etc.

En suma, la feroz competencia ejercida por las potencias marítimas extranjeras y la insaciable presión aplicada por la Corona y su Armada sobre los recursos humanos y navales del litoral amenazaban con estrangular el desarrollo de las principales actividades marítimas, que durante las décadas centrales del siglo XVI habían experimentado un gran auge. Entre las actividades marítimas directamente afectadas por esta situación cabe destacar, en primer lugar, el comercio marítimo, basado, por un lado en las exportaciones hacia los países del norte de la fachada atlántica europea del hierro de fabricación guipuzcoana y de la lana del interior peninsular y por otro en las importaciones de productos agrícolas de primera necesidad y de manufacturas de todo tipo. En segundo lugar, las levas de marinería y los embargos de buques se cebaron de manera especial sobre las grandes pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao en Terranova; principal actividad marítima en lo que se refiere al empleo de la mano de obra y de las grandes embarcaciones desde que en torno a las décadas centrales del siglo XVI arrebatará este puesto a la decadente y cada vez menos lucrativa actividad del transporte al flete. En tercer lugar, la inversión de capitales en la construcción de grandes embarcaciones con destino a su venta en Sevilla para que sirvieran en el tráfico con las posesiones de ultramar, también, se vio muy afectada por la política de control y fomento de recursos navales aptos para el combate y de embargos indiscriminados de navíos para su servicio en la Armada.

De todas maneras, todos estos factores negativos para el desarrollo y la pervivencia de las principales actividades marítimas, condicionaron un ambiente y

Xabier Alberdi Lonbide (Zarautz, 1969). Doctor en Historia por la Universidad del País Vasco en 2006 con la tesis “Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana durante la Edad Moderna”. Director, como miembro de Zehazten Zerbitzu Kulturalak, de diversas investigaciones e intervenciones histórico-arqueológicas, amén de otras iniciativas de difusión cultural y autor de varias publicaciones relacionadas con la historia marítima de Gipuzkoa.

◀ Bahía de San Sebastián, 1652. Detalle del dibujo de Bonaventura Peeters. Colección Untzi Museoa-Museo Naval. [Más información sobre esta imagen en págs. 197 y 296].

“Las guerras entre reyes desquician a los pueblos”, lema del emblema publicado en el libro de Andrés Mendo, *Príncipe perfecto y ministros ajustados...*, 1642.

Los conflictos bélicos entre monarquías, con su deriva de levas forzosas de marinería, embargos de naves a particulares y el subsiguiente impacto destructivo sobre los recursos humanos y navales afectó, en mayor o menor grado, a muchos países y regiones de Europa.



un estado de cosas idóneo para la materialización, a modo de reacción, de un importante conjunto de medidas, procedimientos e instituciones de carácter económico, político y legislativo, que, ante todo, amparaban y fomentaban los intereses de los principales y más poderosos participantes en las más importantes actividades marítimas. Todo este conjunto de medidas, procedimientos e instituciones económicas, políticas y legislativas conformaron un entramado económico-legislativo privilegiado de carácter fundamental para la pervivencia y el desarrollo de las más destacadas actividades marítimas de Gipuzkoa en medio de la creciente competencia económica y ofensiva militar de las nuevas potencias navales extranjeras y de la agobiante presión de la Monarquía Católica, empeñada en mantener íntegra su cada vez más maltrecha hegemonía imperial en Europa y en los mares del orbe.

Entre los elementos integrantes de este conjunto son destacables, por una parte, el fortalecimiento de las redes de relación personal entre los interesados en las principales actividades marítimas. Las investigaciones que se están llevando a cabo en los últimos años han puesto de manifiesto que durante toda la Edad Moderna el funcionamiento del comercio así como de otras actividades económicas y, en especial las marítimas, se fundamentaba en la existencia de amplias redes de relación de tipo personal. Estas redes, basadas en el crédito y la confianza mutua, ligaban entre sí a los inversores y armadores de esas activi-

dades, de manera que constituían un instrumento de primer orden para obtener la financiación, las embarcaciones, el avituallamiento, en suma, todo el conjunto de factores imprescindibles para su funcionamiento. Estas relaciones vinculaban, además, de manera piramidal a los grupos de armadores e inversores con el conjunto de marineros y mano de obra de los puertos, siendo vitales para la contratación de los empleados más eficientes. Estos lazos de dependencia personal urdidos por los miembros de los poderosos grupos de armadores, constituían al mismo tiempo un eficaz medio para la multiplicación de los

incentivos de trabajo de los marineros, quienes, además de percibir su soldada correspondiente, participaban en el grado que permitían sus modestas posibilidades en la financiación y armamento de las expediciones. Los lazos de relación personal permitían a estos empresarios u hombres de negocios, inversores y armadores, su integración en redes mercantiles de carácter internacional, fundamentales para el desarrollo de los intercambios comerciales entre las más destacadas plazas, ubicadas en las principales potencias económicas y marítimas de Occidente. Estas redes mercantiles de ámbito internacional constituían un eficaz instrumento para la continuación de los intercambios durante los frecuentes enfrentamientos armados entre las citadas potencias.

Por otra parte, el citado fortalecimiento de las redes de relación personal vino acompañado por la acentuación del proceso de oligarquización de las instituciones económicas y políticas. Los lazos de relación personal vinculaban a los principales participantes en las más lucrativas actividades marítimas con destacados miembros asentados en las instituciones, tanto del poder político de los principales municipios de la costa, de la Provincia y de la Monarquía como de la administración y gestión de actividades de gran peso económico, caso de los organismos rectores de la Carrera de Indias, de la Superintendencia de Construcción Naval, de la Superintendencia del Corso, de las Veedurías de Armadas, de Contrabando, etc. Estos

vínculos entre los más poderosos participantes en las principales actividades marítimas y las diversas instancias del poder legislativo y político resultaron vitales a lo largo de toda la Modernidad para obtener el fomento de sus intereses económicos y para superar los efectos negativos de toda acción administrativa o política y de toda competencia económica interna o externa opuesta a esos intereses. El privilegio constituía una de las bases fundamentales del sistema económico imperante en la Europa de época Moderna, de manera que era imprescindible la obtención y la disposición de privilegios económicos, políticos y sociales, a fin de granjearse el éxito de las distintas empresas económicas: desde las grandes compañías privilegiadas de comercio, hasta los monopolios comerciales y pesqueros –la Carrera de Indias o las nasas salmoneras, etc.–, los Asientos para proveer a la Corona de determinados artículos de carácter estratégico –buques de guerra, cobre, efectos navales, armas, etc.–, o para explotar determinados recursos

económicos –aduanas, minas, comercialización de determinados géneros, caso de las especias y de los productos coloniales, etc.–, pasando por toda suerte de leyes proteccionistas que fomentaban determinadas actividades económicas frente a las ingerencias extranjeras –permisos de importación de productos estratégicos y de primera necesidad desde el extranjero y de extracción, en contrapartida, de metales preciosos o hierro, preferencia de carga de buques nacionales, monopolios y preferencias de venta de determinados productos elaborados en Gipuzkoa como barcos, hierro, etc.–.

En Gipuzkoa –lo mismo sucede en los restantes territorios históricos del País Vasco, tanto peninsular como continental– fueron las propias instituciones que integraban la Provincia –las Juntas Generales, la Diputación y los municipios–, quienes asumieron en exclusiva la función de obtener y administrar los privilegios que beneficiaban y amparaban los intereses ligados a las principales actividades económicas de sus vecinos.

Vista de San Sebastián. Dibujo fechado al dorso el 29 de febrero de 1652. Obra de Bonaventura Peeters, pintor natural de Amberes. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

La década de los 50 vino acompañada de bonanza económica. Además de la reactivación de algunas actividades como la ballenera, se produjo la consolidación del comercio con Indias, tanto legal como ilegal. Pie de foto: X. Alberdi. [Más información sobre esta imagen en pág. 296].



y 1695 con ocasión del estallido de cada una de las guerras que enfrentaron a España y Francia durante la segunda mitad del siglo XVII. La Provincia consiguió, también, la derogación de algunas leyes que resultaban perjudiciales para la participación de Gipuzkoa en las principales redes comerciales internacionales, como son la ley que de manera absoluta prohibía el embarque de mercancías en barcos extranjeros, derogada en 1609. Todas estas autorizaciones y tratados constituyeron una perfecta tapadera para encubrir la proliferación del comercio ilícito, tanto en lo que se refiere al mantenimiento de los intercambios con países enemigos al margen de las prohibiciones como a la defraudación de impuestos sobre determinados géneros comerciales, como la lana, el tabaco, las especias, etc. A partir de las décadas finales del siglo XVI, Gipuzkoa se transformó en una verdadera potencia contrabandista, hecho que se acentuó a lo largo del siglo XVII, merced, entre otras, a la permanencia de la capacidad jurisdiccional de los alcaldes de las villas para conocer en primera instancia sobre los casos de contrabando, a las autorizaciones concedidas por la Corona para la importación de productos de contrabando extranjeros a cambio de moneda de oro y plata, o al mantenimiento del “camino de Goizueta” exento de aduanas.

Frente a las exigencias de la Armada, que de manera abusiva se cebaron sobre los marineros y propietarios de embarcaciones durante las décadas finales del siglo XVI, la Provincia diseñó diversas medidas legislativas que permitieron la mitigación de sus efectos. En el contexto de los pacíficos años iniciales del siglo XVII, en que la Armada inició una política de racionalización de los servicios de marineros y de buques a fin de afrontar el esfuerzo bélico, que todos esperaban se reiniciaría en pocos años, la Provincia consiguió en 1607 la derogación de la aplicación de la Matrícula de marineros, introducida en Gipuzkoa dos años antes. Ante el miedo de que el reinicio de las hostilidades en Europa desencadenase una nueva fase de masivas levas de marineros y embargos de embarcaciones civiles, la Provincia trató de evitar este panorama mediante la construcción en 1621 de la Escuadra de Guipúzcoa, integrada por siete galeones y un patache tripulados por marinería guipuzcoana. Con todo, la reanudación de las hostilidades contra Holanda, acaecida aquel

mismo año, acarreó el reinicio de las prácticas abusivas por parte de las autoridades de la Armada. A partir de 1625 se retomaron los intentos por introducir la Matrícula de marineros en Gipuzkoa, pero una vez más la Provincia consiguió en 1628 evitar su aplicación, obteniendo, además, la facultad de nombrar diputados que se encargasen de realizar los alistamientos, de acuerdo con las listas de marineros de las cofradías de mareantes de cada localidad. El estallido de la guerra contra Francia en 1635 desencadenó la tan temida escalada de levas y embargos indiscriminados que sumieron en el caos a las principales actividades marítimas. Con todo, los gravísimos acontecimientos acaecidos –sitio de Fuenterrabía en 1638 y las derrotas sufridas por la Armada en las batallas navales de Guetaria en 1638 y de Las Dunas en 1639– posibilitaron que ese mismo año de 1639 la Provincia obtuviera del rey la exención de servir en la Armada, que beneficiaba a los barcos aprestados para las pesquerías transoceánicas y a sus tripulaciones; exención que en lo sucesivo la Provincia extendió por la vía de los hechos al resto de las actividades marítimas.

En cuanto a la poderosa competencia ejercida por las crecientes potencias económicas holandesa, inglesa y francesa, la Provincia promovió y obtuvo diversas leyes proteccionistas que concedían, unas veces la exclusiva

Durante el siglo XVII los hombres de negocios de San Sebastián impulsaron en los astilleros del entorno (Pasajes-Donostia y bajo Oría) la especialización en la fabricación de grandes buques de guerra, de galeones especializados en el transporte de la plata americana y de grandes navíos y galeones destinados a las pesquerías transoceánicas y la Carrera de Indias. Las industrias auxiliares (fábricas de clavetería, anclas y herrajes, remos, cordelerías, etc.) conocieron también notable impulso.

Imagen: Construcción de un galeón. Primera mitad del siglo XVII. Óleo atribuido a Agostino Tassi. Museo Naval de Génova.



y en otras la preferencia de venta de determinados productos guipuzcoanos. En 1613 se obtuvo el privilegio de que un tercio de las toneladas de los buques destinados a la Carrera de Indias fueran de construcción cantábrica, ya para entonces mayoritariamente guipuzcoana. En 1618 se concedió la preferencia de venta a las grasas de ballena guipuzcoanas, confirmada de nuevo en 1644, a pesar de la fuerte oposición de los comerciantes interesados en la comercialización de la grasa labortana. Entre 1619 y 1629 se obtuvieron varias Reales Cédulas que prohibían la importación de hierro extranjero y que reservaban los mercados peninsulares y de las Indias al hierro vasco. Con el mismo propósito se alcanzaron diversas exenciones fiscales que beneficiaban a las producciones locales frente a las extranjeras, caso de la exención del importe de alcabalas por la venta en Sevilla de barcos de arqueo superior a los 200 toneles, obtenido en 1563 para un plazo prorrogable y desde 1653 a perpetuidad, o de la concesión en 1639 de la rebaja a la mitad del importe del impuesto del Donativo por el bacalao guipuzcoano. A modo de reacción frente a los crecientes ataques de corsarios enemigos, a partir de los años finales del siglo XVI se inició un progresivo crecimiento del curso guipuzcoano, que conocería sus mejores años a partir de la creación en 1633 de la Escuadra Real del Norte.

En resumidas cuentas, todo el conjunto de privilegios, exenciones y beneficios que favorecían a los intereses ligados a las principales actividades marítimas de Gipuzkoa fueron, al mismo tiempo, causa y efecto del incremento del carácter estratégico de la Provincia para el sostenimiento de la Monarquía Hispánica y, en lógica consecuencia, del incremento de las relaciones de dependencia entre las políticas económicas y militares de la Corona y los principales interesados en las actividades marítimas de Gipuzkoa. Toda esta coyuntura fue aprovechada por los grandes comerciantes, armadores y hombres de negocios donostiarros para alcanzar y consolidar la hegemonía económica y política de San Sebastián sobre las restantes plazas mercantiles y puertos de Gipuzkoa. San Sebastián, poseedora de dos de los principales puertos guipuzcoanos y ubicada en la terminal de varias de las principales rutas que comunicaban el interior peninsular con la costa, a fin de conseguir el fomento de las actividades marítimas de sus vecinos se valió

de la imposición de diversas exacciones para limitar el desarrollo comercial de los restantes municipios. Sus ordenanzas municipales prohibían todo acto de comercio en el puerto de Pasajes, salvo el necesario para el abastecimiento alimenticio de los vecinos de las localidades ubicadas en él, o para el surtido de sus ferrierías. Al mismo tiempo, estas ordenanzas reservaban a los vecinos de intramuros de San Sebastián la exclusiva del abastecimiento de sidras de los barcos que se aprestaban en Pasajes, especialmente con destino a las pesquerías transoceánicas. También imponía derechos a los víveres extranjeros que desde San Sebastián se reexportaban a los restantes puertos guipuzcoanos y se obligaba a los comerciantes que extraían mercancías con destino a los municipios del interior de la provincia a traer otras en contrapartida, especialmente el hierro; con estas medidas disponía de víveres más baratos que en otros puertos y al mismo tiempo aseguraba la llegada de excedentes comercializables desde las localidades industriales del interior guipuzcoano. Estas mismas causas fueron las que impulsaron a los grandes cosecheros de sidra y comerciantes donostiarros a promover a principios del siglo XVII la prohibición del ejercicio de la industria del

Los recursos siderúrgicos y forestales del entorno proporcionaban los materiales básicos para la construcción naval. Para la fabricación de mástiles los astilleros recurrían, sin embargo, a los largos troncos que provenían de los bosques del Báltico.

Imagen: Navas holandesas cargando madera en un puerto del mar del Norte. Óleo de Van Eertvelt, s. XVII.



SAN SEBASTIÁN, HACIA 1641

Avanzado el siglo XVII las fortificaciones donostiarra no estaban en buen estado y las tensiones fronterizas derivadas del enfrentamiento con Francia llevaron a iniciar su refuerzo en 1640 bajo la dirección del Padre Isasi. Al año siguiente las obras recibieron la visita de D. Juan de Garay, quien emitió un informe al respecto acompañado por dos documentos cartográficos. Uno de ellos, el que aquí se presenta, lleva la firma de Cordero. (Archivo General de Simancas, Valladolid. Mapas, Planos y Dibujos. XVIII-199).

Más que un plano propiamente dicho, Cordero, sargento mayor de San Sebastián, dibuja una bella vista a vuelo de pájaro en la que representa el estado de las fortificaciones y algunos proyectos (E) destinados a reforzar las defensas del monte Urgull. Estas últimas, entendidas como una ciudadela (es decir, el lugar fortificado donde se refugia la guarnición cuando la ciudad está militarmente perdida), fueron puestas en tela de juicio por D. Juan de Garay, defensor de la opción de relegar las obras de Urgull en beneficio de robustecer el llamado Frente de tierra.

Llaman la atención el abigarrado caserío donostiarra constreñido por sus murallas; el castillo de La Mota (B) en la cima del monte Urgull rodeado por las viejas murallas de Villaturiel y de Spanochi (F) y, a su pie, el puerto (C), en el que se detallan los diversos muelles.

En el Frente de tierra se puede observar la muralla principal, y los cubos Imperial (A), de los Hornos y de Amézqueta. También aparecen representadas las fortificaciones exteriores: el rebellín (L), los fosos y el hornabeque (T), este último todavía en construcción, rematado en su ala occidental por un baluartejo de tierra que desaparecería con el tiempo.

En la bahía de La Concha luce una rosa de los vientos y, cerca de ella, la isla de Santa Clara (G), en la que se aprecia una pequeña fortificación.

No podían faltar en la representación los tres conventos extramurales (San Sebastián "el Antiguo", San Bartolomé (I) y San Francisco) ni las pequeñas fortificaciones que se levantaban en el cerro de San Bartolomé y en el barrio de Santa Catalina (H). Esta última recibía el puente —entonces de madera— de la misma denominación sobre el río Urumea (o de Hernani, tal y como consta en la cartela del documento). Por supuesto se decidió el derribo de estas pequeñas fortificaciones por suponer un evidente peligro en el caso de que la ciudad fuera asediada, ya que eran muy fáciles de tomar y desde ellas los asaltantes estarían en inmejorables condiciones para hostigar a la fortificación principal.

Juan Antonio Sáez



Alegoría que representa a América derramando sus riquezas sobre los navíos de la Carrera de Indias. Detalle de la portada del libro de José de Veitia, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1671. Veitia era un alto funcionario de la Casa de Contratación de Sevilla de origen vasco. Estampa de Marcos Orozco.



escabeche de pescado en los restantes puertos de Gipuzkoa; actividad que repercutía negativamente sobre sus intereses, pues suponía el encarecimiento de una de las más baratas fuentes de abastecimiento alimenticio, el pescado fresco, al tiempo que el pescado escabechado suponía una competencia no deseada para la venta a precios satisfactorios del bacalao salado en el interior peninsular.

En suma, su buena situación geográfica, la disposición de dos de los mejores puertos y la aplicación de diversas exacciones en perjuicio del resto de los puertos de Gipuzkoa son factores de carácter vital para entender la concentración en San Sebastián de los principales grupos de hombres de negocios, comerciantes, armadores e inversores, naturales y extranjeros, que operaban en la costa guipuzcoana, así como la concentración en torno a sus puertos de las principales actividades marítimas. Este proceso de concentración era ya un hecho hacia principios del siglo XVII, según denunciaba Rentería en 1614, pero en años posteriores se iría incrementando, valiéndose de cualquier circunstancia. Así, la guerra iniciada en 1635 entre

Francia y España sirvió de instrumento para ampliar esta concentración. Efectivamente, tal como denunciaron el resto de las “repúblicas marítimas” de Gipuzkoa en 1646, las autoridades de San Sebastián y de Fuenterrabía, consiguieron que ambos puertos fueran los dos únicos destinos contemplados en los pasaportes concedidos por el Capitán General de Gipuzkoa a los barcos labortanos, que acudían en virtud a la autorización del restablecimiento de las relaciones comerciales con Labourd, otorgada por el rey en 1644. En lo sucesivo, San Sebastián iría ampliando su control sobre las actividades que tenían lugar en otros puertos a fin de asegurar que no se vieran perjudicados sus intereses. Para este propósito tuvo especial relevancia el establecimiento en 1682 del Consulado de San Sebastián, institución que, de manera inmediata, procedió a la elaboración de un reglamento de atojas para los dos puertos

de la ciudad y procedió a extender su jurisdicción sobre naufragios a toda la costa guipuzcoana, a fin de acabar en ambos casos con las prácticas abusivas que podían perjudicar el tráfico naval.

La posición hegemónica alcanzada por San Sebastián se hace patente en el hecho de que la evolución experimentada por las principales actividades marítimas de Gipuzkoa a lo largo del siglo XVII estuvo fuertemente mediatizada por los intereses de los grandes comerciantes, inversores y armadores asentados en la ciudad. Durante las dificultosas décadas finales del siglo XVI las autoridades de San Sebastián mostraron especial celo en evitar la aplicación de determinadas leyes que podían repercutir en perjuicio de la presencia de comerciantes extranjeros y de su participación, en suma, en las principales rutas comerciales de la época. A tal fin, procedió, por una parte al incumplimiento flagrante y sistemático de algunas leyes, como por ejemplo la que obligaba a los comerciantes extranjeros a manifestar o declarar los productos que aportaban a fin de proceder a autorizar la extracción de las cantidades correspondien-

tes de moneda de oro y plata, y por otra a tratar de alcanzar privilegios de exención particularistas, como la pretendida sobre las leyes que primaban la carga de barcos naturales sobre los extranjeros. Todo ello permitió la concentración en su término de los principales comerciantes que operaban en la costa guipuzcoana, secundados por los más destacados comerciantes y hombres de negocios originarios de Gipuzkoa.

Como consecuencia, para principios del siglo XVII, San Sebastián era el principal puerto de salida de las lanas peninsulares, pues incluso las que salían por Deva lo hacían bajo control de los comerciantes que operaban desde San Sebastián, y lo seguiría siendo hasta el estallido de la guerra entre Francia y España en 1635. Era, al mismo tiempo uno de los principales puertos de entrada de las materias primas y de los productos manufacturados procedentes de los países del Atlántico norte, de manera tanto legal como ilegal. Además, San Sebastián era el principal centro de armamento de las expediciones destinadas a las pesquerías transoceánicas, siendo el puerto de Pasajes el principal puerto de internada y apresto de parte importante de la cada vez más poderosa flota pesquera labortana y de algunos de los pesqueros propiedad de vecinos de otros puertos de Gipuzkoa. Esta actividad se veía aquejada a principios de este siglo de importantes dificultades derivadas de las abusivas levas de marineros y embargos de barcos, de la disminución de las capturas de ballenas en aguas de Terranova, de la oposición que la corona danesa mostró a la presencia de los balleneros guipuzcoanos en aguas de territorios pertenecientes a su soberanía como Islandia, Groenlandia o norte de Noruega, y de la fuerte competencia económica y armada ejercida, de manera especial, por las grandes compañías privilegiadas inglesas y holandesas. Todas estas dificultades impulsaron a los armadores e inversores en la actividad pesquera a solicitar la preferencia de venta de sus productos y otras medidas de cuño proteccionista. Los hombres de negocios de San Sebastián, participantes en el armamento y propiedad de los pesqueros, aunque en parte eran partidarios de la aplicación de medidas proteccionistas, se mostraban opuestos a considerar como extranjeros a los productos pesqueros labortanos. Por aquel

entonces Bilbao trataba de aglutinar la negociación de los productos pesqueros extranjeros e incluso el bacalao labortano progresivamente se desviaba hacia aquella plaza. Los comerciantes donostiarras consideraban que las medidas proteccionistas aplicadas sobre los productos pesqueros, especialmente sobre la grasa de ballena, podían redundar en el aumento de este traslado de su negociación al puerto bilbaíno. Los hombres de negocios de San Sebastián fueron también quienes principalmente impulsaron la especialización alcanzada por la industria naval de Gipuzkoa en la fabricación de grandes buques de guerra, de galeones especializados para el transporte de la plata y de grandes naos y galeones destinados a las pesquerías y la Carrera de Indias. Desde inicios del siglo XVII y a lo largo de las tres siguientes centurias sería el *binterland* de San Sebastián el principal foco de establecimiento de los astilleros y de las industrias auxiliares –fábricas de clavetería, anclas y herrajes de todo tipo, de remos, de embarcaciones auxiliares, cordelerías, etc.–, distribuidas en el puerto de Pasajes y en el curso bajo del Oria.

El reinicio de las hostilidades contra Holanda en 1621 y, sobre todo, contra Francia en 1635 constituyó un serio revés para la permanencia de la mayoría de las principales actividades marítimas que tenían su desarrollo en San Sebastián. Mientras se detenía de manera casi absoluta el ejercicio de las pesquerías transoceánicas y de la construcción naval, el comercio exterior legal prácticamente se extinguía, pues el tráfico de las lanas castellanas huía al puerto de Bilbao y el de la mayor parte de las navarro-aragonesas hacia Bayona y San Juan de Luz. Fueron estos los grandes años de una actividad que hasta entonces conoció un desarrollo modesto y que vino a sustituir el vacío dejado por todos aquellos que sufrían de severas dificultades: la actividad corsaria. San Sebastián se transformaría en lo sucesivo en el principal puerto corsario de la Península, seguido por su vecino de Fuenterrabía. En el contexto de las nefastas campañas militares acaecidas en territorio vasco entre 1636 y 1639, aparece de manera muy nítida la voluntad de los hombres de negocios donostiarras por tratar de restablecer, en la medida de lo posible, las pujantes actividades de otro tiempo. La obtención en 1636 de la autorización del embarque de marineros labortanos en bacaladeros guipuzcoanos y



Imagen de San Telmo, patrón de los navegantes, situada sobre la puerta de acceso a la iglesia del convento dominico de San Telmo (hoy Museo San Telmo). Probablemente del siglo XVI.

Retratos de Alonso de Idiáquez y Butrón y su esposa Juana de Robles. Formaban parte de un tríptico, obra Otto Van Veen, prestigioso pintor flamenco del grupo denominado "Romanistas de Amberes". Realizada hacia 1600. Colección Museo del Prado.

Miembro de la poderosa familia de los Idiáquez, señalada por sus servicios a la Corona, el donostiarra Alonso de Idiáquez y Butrón, descolló en los campos de batalla de Flandes, Francia e Italia. Tomó parte en la batalla naval de las Azores y le tocó defender San Sebastián de un ataque por mar lanzado desde los puertos de Lapurdi por el Príncipe de Condé.

Otro miembro señalado de esta familia, también de nombre Alonso, desempeñó en el siglo XVII el papel de superintendente de la escuadra corsaria del Cantábrico, cuyo foco principal fue San Sebastián.



en 1639 de la exención de la obligatoriedad de servir en la Armada en beneficio de los pesqueros y sus tripulaciones, así como de la rebaja a la mitad del importe del impuesto del Donativo por el bacalao guipuzcoano, permitió una leve reactivación de la flota pesquera de Gipuzkoa. Para 1643 eran ya seis los pesqueros que acudían a las pesquerías. La obtención por la Provincia al año siguiente de la autorización del comercio de productos de primera necesidad a cambio de metales preciosos y hierro con Labourd, contribuyó aún más a distender el ambiente de enfrentamiento reinante, con lo que se inició el despegue definitivo de las inversiones en las pesquerías. Por aquellos años se consolidaba de manera definitiva la especialización de los guipuzcoanos en la captura de ballenas. Los hombres de negocios donostiarras apostaron decididamente por granjearse una importante flota ballenera a fin de que sirviera de instrumento para conseguir la reactivación en San Sebastián de la negociación de las grasas de ballena, fuese de origen guipuzcoano como extranjero –sobre todo labortano–. Hay que tener en cuenta que la grasa de ballena suponía una mercancía de retorno muy interesante para los comerciantes dedicados a la extracción de lanas del interior Peninsular, pues constituía un producto de mucha importancia para la elaboración del jabón con el que se lavaban las lanas.

Resumiendo, era el retorno a la participación en las redes comerciales de carácter internacional lo que los hombres de negocios de San Sebastián trataban de conseguir con la reinstauración de parte de la anterior negociación de la lana y del saín, y todo ello por medio de la potenciación de la flota ballenera. El retorno de parte de la flota labortana a invernar en Pasajes les ofrecía, además, la reinstauración de otras fuentes de ingresos procedentes de la inversión de capitales en su armamento o de la venta de las sidras, víveres y pertrechos necesarios para su apresto. Con todo, los intereses más estrechamente ligados a la potenciación de una flota ballenera propia pronto comenzaron a procurar la obtención de la preferencia de venta de sus grasas frente a las aportadas por los labortanos. Se inició de este modo una brecha entre éstos y los comerciantes que, ante todo, trataban de reinsertarse en las redes comerciales internacionales, entre otros, por medio de la centralización

en San Sebastián de la mayor parte posible de la negociación de las grasas extranjeras, entre ellas las labortanas. Éste fue otro factor de gran peso que impulsó a los comerciantes y hombres de negocios de San Sebastián a iniciar las gestiones para obtener la firma de un Tratado de Conversa entre Gipuzkoa y Labourd; tratado que permitiría superar los estrechos márgenes que permitía la autorización de comercio de 1644 y que, entre otras ventajas, anularía la preferencia de venta de las grasas guipuzcoanas sobre las labortanas. El Tratado se firmó, por fin, en 1653 y por entonces ya rondaba la veintena el número de balleneros y bacaladeros de la flota guipuzcoana. Tal como sucedía entre las décadas finales del siglo XVI y las iniciales del XVII, la obtención de estos permisos de comercio y tratados constituyeron una perfecta tapadera para la reactivación del tráfico comercial ilegal. San Sebastián se encaminaba a constituirse en una verdadera potencia contrabandista, situándose en cabeza entre las plazas mercantiles peninsulares de las que se extraía moneda de oro y plata hacia las potencias europeas enemigas –Francia, Inglaterra, Portugal y, hasta 1648, Holanda–, a cambio de todo tipo de productos manufacturados y coloniales de contrabando.

Esta recuperación de la actividad pesquera y del comercio ilícito no vino acompañada por la reactivación en igual grado del antiguo tráfico lanero de Gipuzkoa. La mayor parte de las lanas castellanas se extraían a través de Bilbao, salvo alguna pequeña porción que lo hacía por Deva. En cuanto a las lanas navarro-aragonesas, que mayoritariamente se extraían por los puertos labortanos, la obtención de la extracción de una porción de ellas exigió a los negociantes afincados en San Sebastián y Fuenterrabía a recurrir a la aplicación de prácticas fraudulentas como mantener abierto el “camino de Goizueta”, exento de aduanas, como medio para forzar a los arrendadores de las aduanillas de la frontera con Navarra a reducir sus tarifas y promover de ese modo la llegada de las lanas. El comercio ilícito era, por tanto, la actividad que mayores beneficios producía a los hombres de negocios de San Sebastián. La paz con Holanda permitió además la proliferación de este tráfico ilegal, camuflado ahora tras el comercio legal mantenido con la República. En aquella coyuntura de crecimiento de la llegada de pro-

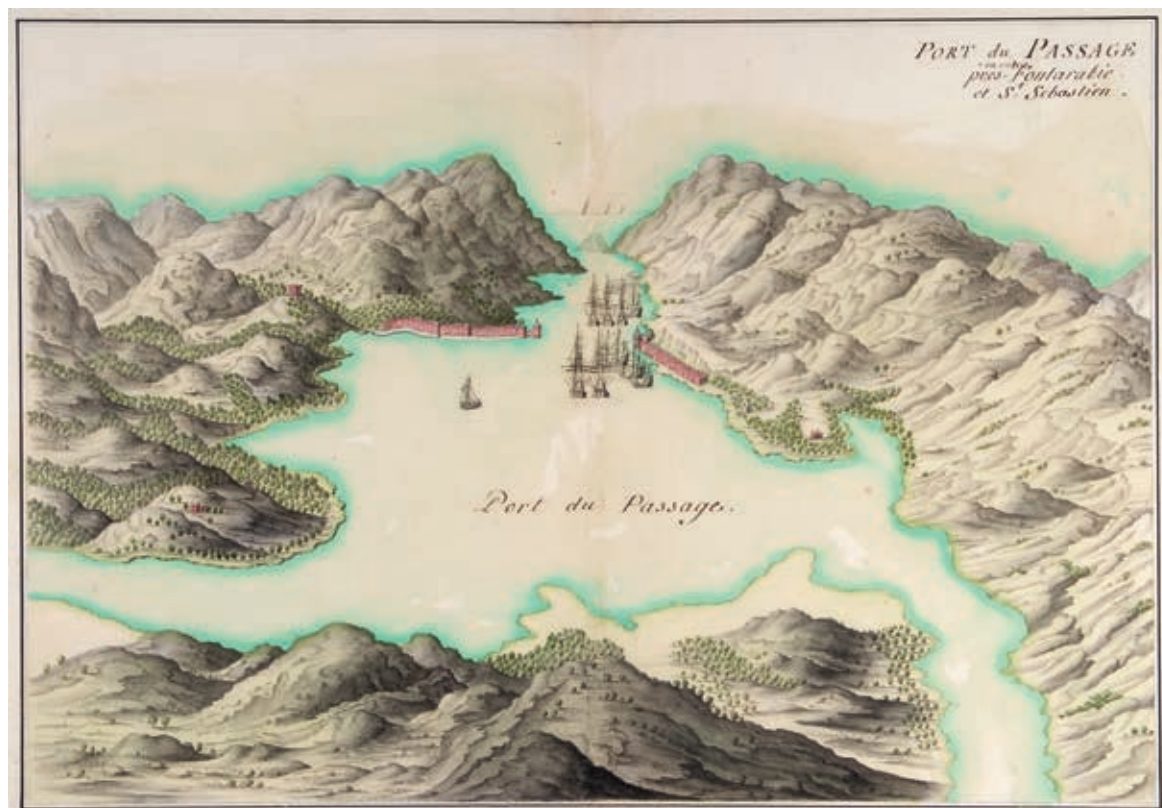


Hydrografía la más curiosa..., libro de navegación, cosmografía y derroteros editado en San Sebastián en 1675 por el impresor Martín de Huarte. Presentaba textos de Antonio Maris Carneiro y Andrés de Poza. Biblioteca Koldo Mitxelena Kulturunea.

Andrés de Poza impartió clases de cosmografía para pilotos en el desaparecido claustro de Santa María, a finales del siglo XVI. En el primer cuarto del siglo XVII funcionó en San Sebastián una escuela o seminario que daba formación marinera a jóvenes mendigos y vagabundos. Fue un proyecto de Martín de Aróztegui que se extendió a otros puertos españoles.

Puerto de Pasajes. Vista acuarelada del siglo XVII. Colección Koldo Mitxelena Kulturunea.

Los barcos que aparecen agrupados en esta esquemática representación están fondeados en la zona de mayor calado de la bahía de Pasaia, entre la Torre del Regidor (también llamada Torre de San Sebastián) y Pasajes de San Juan.



ductos del norte de Europa se produjeron otros dos hechos de capital importancia para el futuro desarrollo de la economía marítima guipuzcoana. En primer lugar, se reiniciaron las inversiones en la construcción de grandes galeones de plata, mercantes y buques de guerra, actividad que continuaría en desarrollo hasta finales del siglo XVII. En segundo lugar, progresivamente adquirió mayor relevancia la participación guipuzcoana, especialmente donostiarra, en el comercio con Indias, ya sea a través de los resortes legales de la Carrera de Indias como, sobre todo, por medio del tráfico directo con determinados puertos americanos de manera ilegal. En estos viajes al margen de la ley, además del hierro guipuzcoano, se enviaban toda suerte de manufacturas de contrabando europeas a puertos del Mar de la Plata o de la costa de Venezuela, de las que se traía en retorno plata y todo tipo de productos coloniales.

Durante la segunda mitad del siglo XVII a medida que crecía la inversión de capitales en el comercio con Indias de manera legal o ilegal, fueron languideciendo otras actividades que hasta entonces tuvieron gran peso en la economía de San Sebastián. El gran

auge del curso fue en descenso a partir de la firma en 1648 de la Paz de Munster con Holanda y de la Paz de los Pirineos con Francia en 1659. Con todo, en las posteriores guerras que jalonaron la última mitad del siglo XVII continuó reactivándose su ejercicio, de manera que San Sebastián nunca perdió el primer puesto entre las plazas corsarias de la Península. Las inversiones en el mantenimiento de una potente flota pesquera también fueron reduciéndose. El enfrentamiento entre quienes pretendían su potenciación mediante el acrecentamiento de las medidas proteccionistas frente a la llegada de productos pesqueros extranjeros, incluso labortanos, y los interesados en la comercialización de esos productos, especialmente de la grasa de ballena, llegó a su punto más álgido hacia finales de la década de los 60. A partir de entonces fueron los intereses de los comerciantes quienes consiguieron el predominio en las instituciones de gobierno de la ciudad e iniciaron una serie de acciones que claramente se oponían a la permanencia de una flota pesquera con la suficiente capacidad y apoyos sociales y políticos como para poner en entredicho la pervivencia de la negociación de las grasas extranjeras en San Sebastián.

Pinturas murales de la casa Lohobiague de San Juan de Luz que representan escenas de la caza de la ballena. Siglo XVII.

Con dificultades y grandes oscilaciones la caza de la ballena a larga distancia se mantuvo en el siglo XVII con desplazamientos a nuevas zonas (Groenlandia, Islandia o Noruega) o ensayando expediciones al Atlántico Sur. A finales del siglo XVII la flota guipuzcoana de gran altura fue languideciendo pero los inversores guipuzcoanos continuaron participando en el armamento de la flota ballenera y bacaladera de Lapurdi menos condicionada por el contexto político internacional. Además, buena parte de la marinería guipuzcoana se benefició de la pujanza labortana tomando parte en sus campañas balleneras. Foto: © Joan Fontcuberta.



Como resultado, la flota guipuzcoana fue poco a poco languideciendo y menguando en número. Así en los años finales del siglo XVII la flota pesquera guipuzcoana se reducía a tan sólo nueve balleneros y dos bacaladeros, y su número se iría reduciendo a lo largo de toda la primera mitad del siglo XVIII. Con todo, no se redujo la importancia económica y social de la actividad pesquera en Gipuzkoa, pues los inversores guipuzcoanos continuaron participando en el armamento de la cada vez más poderosa flota labortana, los hombres de negocios y cosecheros de sidra de San Sebastián continuaron beneficiándose del apresto y avituallamiento de los pesqueros en Pasajes, así como de la negociación de su grasa de ballena, y la mayor parte de la marinería guipuzcoana todos los años embarcaba, sobre todo, en los balleneros labortanos, llegando a constituir durante las décadas iniciales del siglo XVIII una tercera parte de sus tripulantes.

El enorme auge del comercio ilícito en San Sebastián hizo temer a sus autoridades que se produjera una intervención de las autoridades de la Corona. La Provincia siempre amparó las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias de las villas para conocer en primera instancia en los casos de contrabando y las nuevas figuras jurisdiccionales introducidas

por la Corona, como la Veeduría de Contrabando, nunca resultaron del todo efectivas. Con todo, el temor a una decisiva intervención se agudizó con la proliferación del comercio directo e ilícito con Indias. Éste fue uno de los principales motivos que impulsó a los hombres de negocios donostiarros a la instauración del Consulado en 1682. Competiéndole el control de las arribadas de barcos extranjeros a San Sebastián, su acción minimizaba aún más cualquier intento intervencionista por parte de las autoridades de la Corona. De hecho, además, una de sus funciones principales fue la de conferir una apariencia de legalidad al contrabando, especialmente al comercio directo con Indias, juzgando con normalidad cualquier pleito suscitado en torno al armamento, financiación y desarrollo de estas expediciones y evitando la intervención de cualquier otra instancia jurisdiccional que aprovechara la ocasión para emprender acciones en contra de la propia actividad. En suma, fue el temor a que San Sebastián perdiese por medio de una decisiva intervención de la Corona los beneficios que le reportaba la que ya para entonces constituía su principal actividad marítima, el comercio ilícito con Indias, el principal impulsor de la creación del Consulado. Esta actividad era un preludio de la principal función que más adelante, a partir de 1728, ejercería ya de manera legal la Compañía Guipuzcoana de Caracas, de manera que su fundación constituyó la culminación del ulterior proyecto de legalización del tráfico directo con Indias, que se emprendió a partir de las décadas finales del siglo XVII.

Para concluir, es conveniente recordar que la poderosa y contradictoria San Sebastián del siglo XVII no constituía más que otro típico caso de aquel mundo barroco lleno de contradicciones. La proliferación del comercio ilegal en la ciudad era la cruz de la moneda en que la cara constituía su carácter fundamental y estratégico para el sostenimiento de la Monarquía. Las enormes y acuciantes necesidades financieras y militares de la Corona hacían imprescindible el recurso a las soluciones ofrecidas por hombres de negocios, asentistas e, incluso, entidades territoriales, como Gipuzkoa o San Sebastián. Pero el carácter excepcional de las funciones encomendadas hacía necesario que esos agentes personales o territoriales estuviesen revestidos, o en adelante lo fuesen, de importantes

“Peña del Ballenero” en el monte Ulía. Fotografía de comienzos del siglo XX (Fototeca Kutxa). En esa época se creó en Ulía un parque recreativo del que formaba parte esta “Peña” que una placa identifica como atalaya ballenera del siglo X. La documentación escrita alude a la existencia de una atalaya en el siglo XVI, pero no hay constancia de que éste fuera su auténtico emplazamiento.





privilegios y ventajas legislativas, fiscales, políticas, etc. En suma, la existencia de territorios que gozaban de importantes privilegios económicos, legislativos y políticos, caso de los territorios históricos vascos, se hizo imprescindible y connatural a la pervivencia de las monarquías española y francesa de cuño absolutista. Éste fue el contexto en que San Sebastián halló el camino hacia la hegemonía económica y política y hacia el enriquecimiento de sus vecinos a toda costa, ya sea por medios legales e incluso en defensa de su rey, caso del corso, ya por medios ilegales y en perjuicio de los ingresos de la hacienda de ese mismo

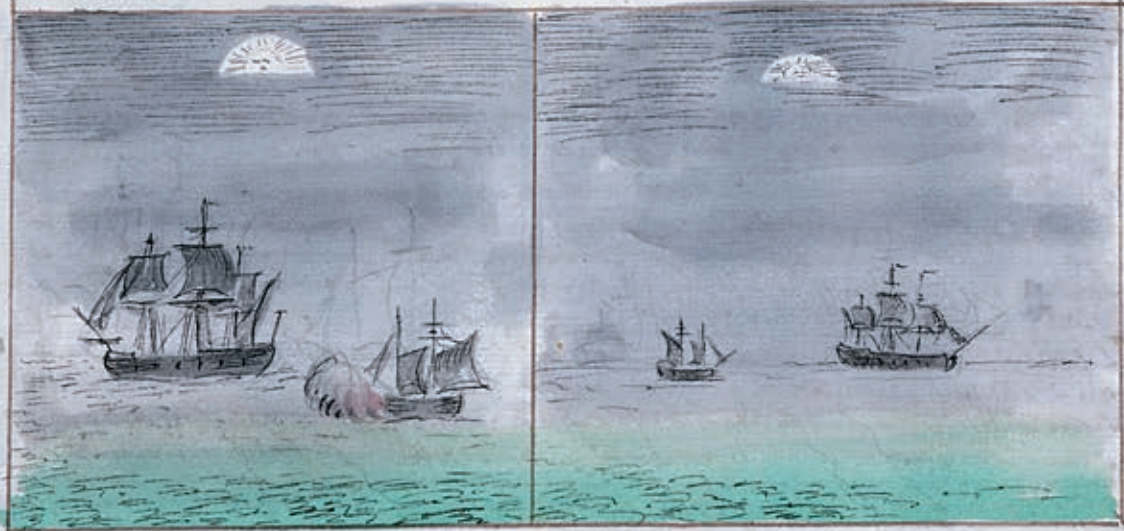
rey, caso del contrabando. De todas maneras, todos estos comportamientos y acontecimientos, que a nuestros ojos resultan contradictorios, eran acordes a las lógicas de la época en la que un mismo hombre de negocios podía defender al mismo tiempo distintas posiciones favorables a actividades de intereses contrapuestos. En un mundo pleno de inseguridades y contradicciones, la diversificación de inversiones y actividades constituía un seguro para la obtención de beneficios, de esa manera se aseguraba el éxito, fuese la que fuese la opción, actividad o empresa que resultase victoriosa.

Plano de San Sebastián en el que se plantea la remodelación de las murallas del frente de tierra. P. Teixeira, 1636. Biblioteca Foral de Bizkaia.

San Sebastián, además de la principal plaza mercantil de Gipuzkoa, era una fortaleza fundamental para la defensa de la frontera. Este hecho era de gran trascendencia para obtener mercedes económicas en un mundo en el que la defensa del honor del Rey resultaba fundamental. Pie de foto: X. Alberdi. [Más información sobre este plano en pág. 295].



y continuando yo mi Tercio para mi destino alus diez de la noche tomamos conocimiento de un navio
de a tres velas a venticientos y auxiliando vobiscos, se alanzamos, ocupando de los Cañoneros con
tala y varios golpes de Seneas, y Avilera, ablandolos en Zagal, y Taybando de ellos en
la misma lengua, me dióme, con la tripulacion, el paron el fuego mas vivo me cubieron de
de cubaban vendidos, y habiendo poran el fuego llamo q. q. p. y en el rose al agua, lo que se
con un la menor Avilencia, y habiendo venido a mi tenas. con el ser Lapely se encontro un
un Navio Ingles tomado por un Navio de Braxela cargado de Azucar, Cafe, Indigo y buque de
Dios toneladas Armado de diez y seis Cañones de a nueve mandado por el Sr. de Sierra de Ley.
Francisco nombrado Caytin de Burbec y le dió fuego en Tercio por un de cinco, preguntandole vi-
tema alguna noticia q. poder participarme de me refrendo q. no tenia la menor concuia. Si es
concua mi vida. A la una de la mañana relevando el viento por la parte de Quete su
quente tomando Tercio alus velas mas altas, y continuando asta las ocho de la mañana
q. se toma conocimiento de una tela q. habiendola dado contra, y alanzado la se encontro un
Lagunas Portugues q. venia de Lisboa p. Loraner cargado de seda, q. habiendola refrendado
un Lapely y de la carga se encontro en buena forma, y preguntandole, con alguna noticia me
respondio no me podia dar la menor, con cuiá Tercio le dió continuando su viaje haciendo lo yo
con mi Tercio



San Sebastián, puerto corsario

Enrique Otero Lana

En la Edad Moderna el corso vasco fue el más importante de la Península Ibérica, tanto en número como en calidad de sus barcos. Solamente el corso flamenco de Dunkerque y Ostende sería más importante en el siglo XVII, pero su servicio a la Monarquía Hispánica fue mucho más breve. Y dentro de los corsarios vascos destacan con carácter propio los donostiarras. Desde 1552 hasta 1808 los armadores de la ciudad prepararon 422 embarcaciones corsarias (a las que podíamos sumar parte de las 38 preparadas en Pasajes, que era su puerto operativo), más de la mitad de las del País Vasco y, tal vez, la cuarta parte de la Península Ibérica. Fuenterrabía, o si se prefiere Hondarribia, fue, sobre todo en el siglo XVII, el segundo puerto corsario de la Península llegando a armar 127 embarcaciones corsarias. La Provincia de Guipúzcoa fue, en suma, un gran foco corsario durante toda la Edad Moderna.

Y el número de presas fue igualmente importante, pues en proporción al número de barcos, los corsarios vascos, y sobre todo los donostiarras, consiguieron más capturas por embarcación que en otros lugares de la Península. Los efectos del corso fueron considerables para San Sebastián ofreciendo una salida a los capitales acumulados, dando una posibilidad (aunque arriesgada) de enriquecerse, proporcionando trabajo a un número importante de marineros con sueldos más ventajosos que en otras navegaciones e introduciendo productos a bajo precio (aunque no en la cantidad suficiente para alterar la economía de la ciudad). Otra repercusión económica sería el hecho de que, entre viaje y viaje, los marineros corsarios residían en las posadas y eran dados a grandes dispendios, pues su arriesgada forma de vida les llevaba a disfrutar al máximo el momento presente.

Aunque sea innecesario para muchos, debo recordar la diferencia entre corsario y pirata, pues hay una constante confusión entre ambas palabras en el lenguaje coloquial, aumentado por el uso generoso e impreciso que hacen la literatura, el cine y otros medios de comunicación. Desde el punto de vista jurídico, sin

embargo, la diferencia es clara: el *corsario* necesitaba un permiso o *patente* para hacer su guerra particular, sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes con contrabando de guerra y sus presas debían ser legitimadas en un juicio posterior. Los *piratas*, por el contrario, actuaban al margen de la ley, atacando a toda embarcación que encontrase en su camino fuese cual fuese su bandera y su presa era considerada jurídicamente un robo, una adquisición ilegal. Es cierto que los corsarios cometían abusos, por lo que su diferencia con los piratas estaría más diluida en la realidad que en la teoría, pero cuando menos podían ser controlados por las autoridades que les habían dado la licencia para corsear.

Los orígenes del corso guipuzcoano y sus expediciones a Terranova

El origen del corso vasco, incluyendo el donostiarra, está en su propio comercio medieval. Sin que las reglas de su actuación estuviesen todavía bien establecidas, los navegantes de la entonces villa de San Sebastián saqueaban a los otros mercantes más débiles que hallaban en su derrota, especialmente en caso de guerra entre la Corona de Castilla y otras potencias. Las principales víctimas de su actuación fueron los ingleses. Los marinos guipuzcoanos y vizcaínos obtuvieron justa fama como recoge Hernando del Pulgar en su *Crónica de los Reyes Católicos* (capítulo XCIX):

“Los que moraban en aquel Condado de Vizcaya y en la Provincia de Guipúzcoa son gente sabida en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas e tenían naves e aparejos para ellos, y en estas tres cosas, que eran las principales para las guerras en la mar, eran más instruidos que ninguna otra nación del mundo.”

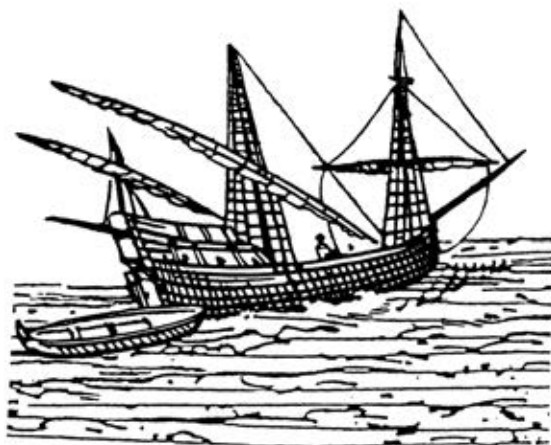
El fortalecimiento de las monarquías autoritarias, representadas en España por los Reyes Católicos, significó que la acción de los corsarios fuese

Enrique Otero Lana (El Ferrol, 1946). Doctor en Filosofía y Letras (Historia) por la Universidad Complutense y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia (Madrid). Ha centrado sus investigaciones en el corso atlántico peninsular, con especial interés por los corsarios vascos, trabajando actualmente en el siglo XVIII. Resultado de sus investigaciones son varios libros, artículos y ponencias en diferentes congresos.

◀ **Diario del corsario donostiarra Juan Pedro Cruz de Belefonte, 1762.** (Archivo General de Simancas, Valladolid, MP y D, LVIII-55).

Probable representación de una zabra.
Detalle de la vista de Santander del
Civitates Orbis Terrarum, 1575.

La zabra, embarcación de menor envergadura que la nao, era propulsada a remo y vela y era utilizada tanto para la pesca como para el comercio de cabotaje. Se utilizó también, con frecuencia, para la práctica del corso.



cada vez más controlada por los representantes de los reyes. En el siglo XVI la Provincia de Guipúzcoa, gracias a sus fueros, gozó de la prerrogativa de conceder patentes y juzgar las presas. El momento más brillante de este corso semiprofesional (muchos barcos corsarios seguían siendo mercantes bien armados en viaje comercial) fue la guerra contra Francia librada entre 1552 y 1556. Según un documento presentado al emperador Carlos V por la Provincia de Guipúzcoa y transcrito por José Ignacio Tellechea Idígoras en su libro *Corsarios Guipuzcoanos en Terranova (1552-1556)*, en estos años se armaron 300 barcos corsarios y se hicieron más de mil presas. Las cifras son discutibles, pero reflejan una gran actividad de los marinos de la Provincia. Los guipuzcoanos asolaron las costas francesas, atreviéndose a desembarcar en plan de guerra con banderas, tambores y pífanos (o flautines); es decir, no a escondidas sino atacando abiertamente a los enemigos. Los capitanes más atrevidos navegaron hasta Terranova para apresar a los pescadores de bacalao. El donostiarra Juan de Erauso hizo 14 presas en una única campaña, ya en colaboración con Juanes de Lizarza y Miguel de Iturain (que hicieron, por su parte, ocho cada uno), ya después de separarse de sus compañeros. Y no se cuentan cuatro barcos que estos guipuzcoanos cedieron a los pescadores franceses para que volviesen a sus puertos.

Puerto de San Sebastián hacia 1641.
Detalle del mapa de Cordero conservado en el Archivo General de Simancas.
[Más información sobre esta imagen en pág. 201].

La intensa actividad corsaria de San Sebastián entre 1633 y 1641 estuvo claramente relacionada con las confrontaciones bélicas con Francia y el consiguiente desvío del tráfico de lanas hacia otros puertos así como con el declive temporal de las pesquerías transoceánicas y la construcción naval.



El siglo XVII. La época de la Escuadra del Norte

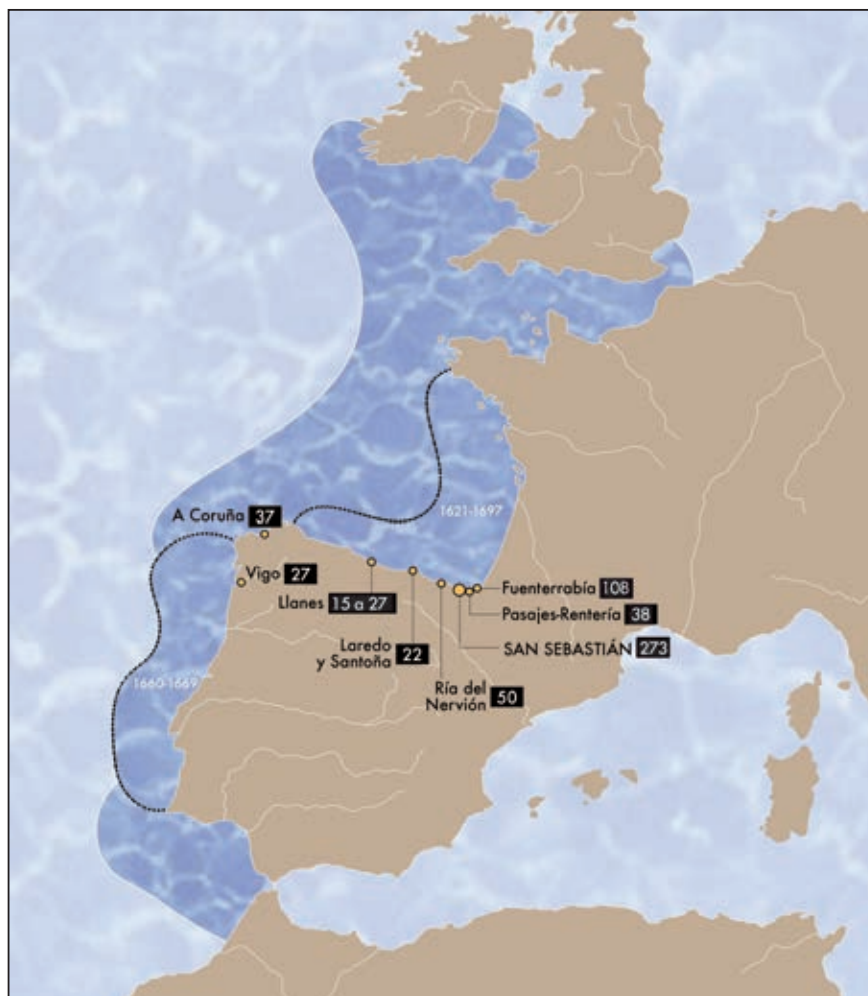
En el siglo XVII un Imperio español en crisis y con enemigos cada vez más numerosos y potentes se vio obligado a recurrir a los corsarios para tratar de luchar en plan de igualdad con sus contrarios, especialmente holandeses y franceses. Se recurrió a la Armada de Flandes y a los particulares de Dunkerque, pero también a la Escuadra del Norte organizada en 1633 en Guipúzcoa y donde predominaron los armamentos de Donostia. El principio de los armamentos corsarios estuvo en la reanudación de la guerra contra Holanda en 1621. El rey Felipe IV dio unas generosas ordenanzas de corso, cediendo a los armadores el *quinto real* que por ley pertenecía a la Corona y dándoles prerrogativas de tipo militar. Animados con estas ordenanzas los barcos corsarios fueron numerosos, armándose en San Sebastián 83 embarcaciones, lo que significó dos tercios de los armamentos guipuzcoanos y uno de cada tres de los peninsulares. Pero los corsarios actuaban aislados y sin coordinación (a diferencia de los dunkerqueses) por lo que los resultados no fueron tan espectaculares como prometía su número. Aún así sabemos que entre 1622 y 1624 se hicieron más de 50 presas.

El trato dado a los prisioneros seguía siendo generoso. Se traía el barco capturado a puerto con una *tripulación de presa* y algunos de los marineros apresados para que declarasen en el juicio y, terminado éste,

se les dejaba en libertad como refleja un documento referido a Fuenterrabía: “andan por la villa toda ella por cárcel y [...] se les da de comer y al despedir[los] su mochila”. Se añadía que se marchaban contentos pues, aunque sin hacienda, se iban con vida y no eran enviados a remar en las galeras como temían. En realidad, el sustentar a los marineros capturados costaba parte de los beneficios y los armadores no deseaban mantenerlos presos, salvo que fuesen personajes importantes que significaban un buen rescate.

Una consecuencia de la actividad corsaria sería la reanimación de la vida callejera (aunque, tal vez, fuese molesta en ocasiones para los vecinos más tranquilos). Los marineros acudían atraí-

dos por el corso desde todas partes de Guipúzcoa, desde otras zonas de España, del País vascofrancés e incluso de naciones más lejanas (en el siglo XVIII tenemos referencias de marineros venecianos, por poner un ejemplo). Toda esta gente residía en posadas y gastaba el dinero con largueza. El ideal de los corsarios era arriesgarse poco y obtener un buen botín. Eran hombres valientes, pero contrarios a riesgos inútiles. Su peor defecto era la indisciplina. Nada les parecía prohibido: cobraban los adelantos y después no se presentaban a sus barcos a la hora de partir, robaban lo que podían de las presas (saqueando las pobres pertenencias de los marineros apresados, a pesar de la legislación en contra), obligaban a los capitanes a volver a puerto antes de terminar el tiempo pactado en el contrato e incluso recurrían al simple amotina-



Zonas de actuación de los corsarios del norte de España y principales puertos corsarios con número de barcos armados entre 1621 y 1697. Las zonas de actuación corsaria figuran en azul intenso; las zonas de máxima actividad aparecen acotadas por una línea de puntos. Fuente: Enrique Otero Lana. Grafismo: Oscar Goñi.

En el siglo XVII San Sebastián se convirtió en el principal puerto corsario de la península Ibérica. En la actividad corsaria al servicio de la monarquía hispánica sólo superan a Donostia los puertos de Dunkerque y Ostende, aunque la intervención de éstos fue de más corta duración.

miento si el capitán intentaba hacerse respetar. Cuando un funcionario opuesto al corso decía que la gente embarcaba en los armamentos particulares por amor al “pillaje, haraganería y libertad” estaba reflejando, contradictoriamente, los deseos de casi toda la marinería corsaria.

Para organizar el corso se creó la Escuadra del Norte en 1633, dándose el cargo de superintendente a D. Alonso de Idiáquez. Aunque este personaje residía en Pasajes, el corso donostiarra fue el esencial en la renovación de los armamentos. Las ordenanzas de la Escuadra del Norte mantenían las ventajas dadas a los corsarios en 1621 y añadían préstamos de la Corona para favorecer la preparación de los barcos corsarios. También se prometían recompensas para el caso de tomar barcos de guerra enemigos. Como contra-

Fragmento de las Ordenanzas de la Escuadra del Norte de 24 de enero de 1633.

Los armadores donostiarros fueron el núcleo de la Escuadra del Norte creada en 1633 en un contexto de guerra total contra franceses y holandeses. La Escuadra del Norte fue fundada para unir y coordinar la actividad de los corsarios particulares "de las costas de Cantabria [incluyendo el País Vasco], reino de Galicia y principado de Asturias", pero en la práctica su organización se redujo a Guipúzcoa. Entre 1633 y 1641 llegaron a San Sebastián 353 mercantes capturados (44 por año).



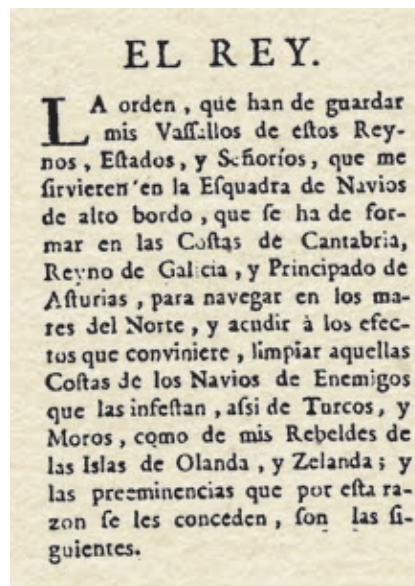
Donostiarros de comienzos del siglo XVII. Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián* (Real Monasterio de El Escorial). [Más información sobre esta imagen en págs. 287-292].

partida los juicios de las presas que llegaban al puerto donostiarra pasaban a depender de la autoridad del superintendente en vez de la de los alcaldes de San Sebastián (como en las ordenanzas de 1621, las sentencias definitivas seguían dependiendo del Consejo de Guerra en Justicia de la corte madrileña). Entre 1633 y 1641 se llevaron a San Sebastián 353 capturas (44 por año) y casi siempre había en la mar algún barco corsario, a veces hasta 6 ó 7 a la vez. La época inicial de la Escuadra del Norte, bajo la autoridad de D. Alonso de Idiáquez, fue una de las más efectivas del corso donostiarra y veinte años más tarde los armadores corsarios la seguían citando como un momento especial. Incluso tras la derrota naval de las Dunas (1639) los corsarios donostiarros mantuvieron su constante presión sobre los enemigos.

Es también la época de los grandes armadores que, si bien no solían navegar personalmente, arriesgaban constantemente su capital en las expediciones de sus barcos corsarios. Antonio de Beroiz, Juan López de Reyzu y Francisco de Zarraga, o los algo posteriores Diego de San Juan, Ignacio de Ondarza Munave, Tomás de Vidasoeta y Agustín de Diustegui (que llegó a ser general de la Armada de Barlovento) son ejemplos destacados entre los muchos navieros donostiarros dedicados al corso.

Sin embargo, pronto se torcerían las cosas para los corsarios. En 1643 cayó en desgracia el conde-duque de Olivares, que había apoyado al corso como una forma más de guerra "total" (con las limitaciones de la época) contra los holandeses y los franceses; en 1645 murió Idiáquez y los sucesivos superintendentes de la Escuadra del Norte (que eran, al mismo tiempo, capitanes generales de la Provincia de Guipúzcoa) no mostraron tanto interés como el primero. Por último, los acuerdos previos a la paz con Holanda limitaron mucho los apresamientos de los mercantes neerlandeses.

El corso español, empezando por el donostiarra, parecía condenado a desaparecer. Incluso se discutió



en Madrid la posibilidad de prohibirlo. Su recuperación fue causada por el traicionero ataque de la Inglaterra de Cromwell (1655). Como respuesta el Gobierno español volvió a su política de apoyar a los corsarios y aceptó en sus puertos a los partidarios del exiliado Carlos II Estuardo. San Sebastián se convirtió en una verdadera "colonia" de irlandeses y, en menor grado, de ingleses legitimistas que se cebaron en el comercio británico. Entre estos extranjeros y los propios donostiarros se armaron en estos años más de 30 embarcaciones, aumentando la diferencia entre Do-

nostia y otros puertos corsarios.

La paz con Francia e Inglaterra trajo un nuevo cambio. El único enemigo posible era ahora el Portugal rebelde y los armadores de San Sebastián enviaron sus barcos a Galicia. La Coruña y Vigo eran ahora los puertos operativos de los corsarios vascos, flamencos e incluso algún gallego. Y se obtuvieron bastantes presas, aunque predominaron los mercantes neutrales con contrabando de guerra como reflejo de la decadencia naval del país luso. Pero a pesar de los éxitos de sus corsarios, la guerra fue mal y al final España tuvo que reconocer la independencia de Portugal en 1668.

Crisis y recuperación del corso donostiarra

Desde 1675 hasta 1690 el corso donostiarra estuvo en crisis. Habían desaparecido los grandes armadores de las guerras anteriores, desapareció también la Escuadra del Norte (aunque en la práctica ya no funcionaba) y surgieron los corsarios vascofranceses de Bayona y San Juan de Luz, ya que la Francia de Luis XIV, la potencia enemiga de la época, apoyaba el desarrollo de su corso a la vez que fortalecía la Marina de guerra. Alguna guerra, como la de 1683 a 1684, fue demasiado corta para que los barcos corsarios tomasen las presas suficientes para hacer rentable la alta inversión económica que significaba su preparación.

La guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697) significó la recuperación del corso donostiarra (y también del hondarribitarra). El nuevo auge se debió a un cambio legal: se permitió que fuese el alcalde de San Sebastián y no el superintendente del corso (y capitán general) de la Provincia de Guipúzcoa, quien juzgase las presas y eso animó a los armadores a realizar nuevos armamentos. Unas ricas presas al inicio de la contienda hicieron el resto.

Reflejo de esta recuperación del corso y de la descentralización de los tribunales de presas en primera instancia (la segunda correspondía al Consejo de Guerra) fue la creación en 1698 del *guardamayor del corso* de la Provincia de Guipúzcoa, del que no conocemos claramente sus funciones pero que suponemos similares a las de los antiguos superintendentes.

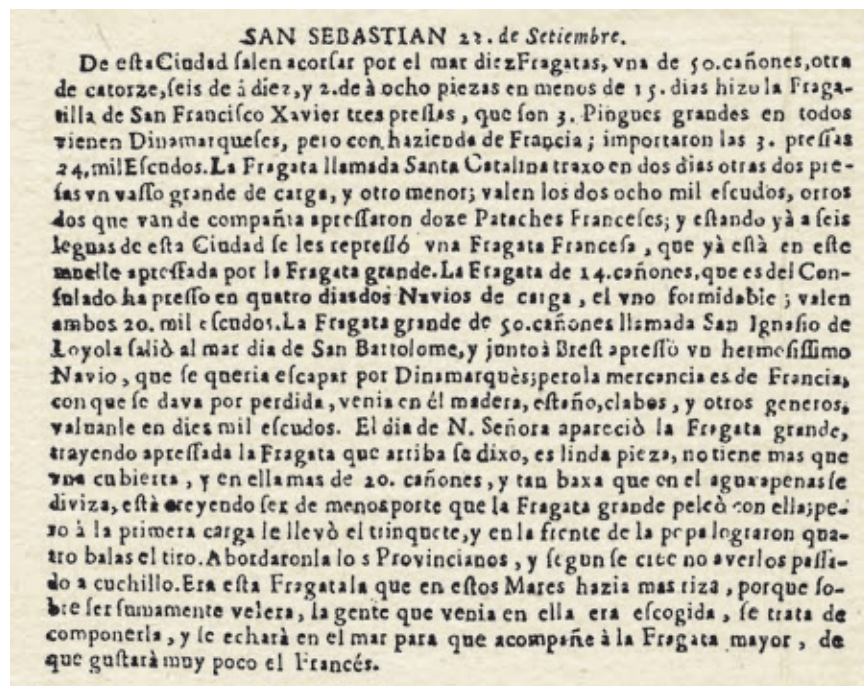
El último auge del corso de San Sebastián

La instauración de los Borbones en el trono español (1700) significó un cambio en las alianzas de las potencias europeas y un cambio estratégico para la actuación de los corsarios. Ahora los donostiarras tenían como principales enemigos a los ingleses y eso les



Burgueses del siglo XVII. La subasta de las mercancías de los numerosos barcos apresados en corso hizo que acudieran a San Sebastián comerciantes de diferentes países.

obligaba a navegar mucho más lejos para obtener presas y a preparar barcos mayores (en comparación con los anteriores, pues seguían siendo pequeños) susceptibles de hacer navegaciones más largas. En vez de obtener sus presas en el cercano Golfo de Vizcaya iban al sur de las islas Británicas o, en todo caso, hasta la costa portuguesa. Los periodos de paz que se dieron en el siglo XVIII, frente a la guerra casi continua del siglo anterior, y la normalización del comercio (de lo que es reflejo la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas) contribuyeron a disminuir el número de armamentos corsarios en el Siglo de las



Noticia sobre algunas incursiones corsarias protagonizadas por la flota donostiarra en 1692 publicada en el periódico *Noticias Generales de Europa venidas a Barcelona por el correo de Flandes.*

"San Sebastián, 22 de Septiembre. De esta Ciudad salen a corsar diez fragatas, una de 50 cañones, otra de 14, 6 de a 10, y 2 de a 8 piezas. En menos de 15 días hizo la fragatilla de San Francisco Xavier tres presas, que son 3 pingues grandes, en todos vienen dinamarqueses, pero con hacienda de Francia; importaron las 3 presas 24 mil escudos. La fragata llamada Santa Catalina trajo en dos días otras dos presas, un vaso [nave] grande de carga, y otro menor; valen los dos ocho mil escudos. Otros dos que van de compañía apresaron doce pataches franceses, y estando ya a seis leguas de esta Ciudad se les represó una fragata francesa, que ya está en este muelle apresada por la fragata grande. La fragata de 14 cañones, que es del Consulado ha apresado en cuatro días dos navios de carga, el uno formidable; valen ambos 20 mil escudos. La fragata grande de 50 cañones llamada San Ignacio de Loyola salió al mar el día de San Bartolomé, y junto a Brest apresó un hermosísimo navio que se quería escapar por dinamarqués, pero la mercancia es de Francia, con lo que se daba por perdida, venía en él maderas, estaño, clavos, y otros géneros, valorable en diez mil escudos. El día de Nuestra Señora apareció la fragata grande, trayendo apresada la fragata que arriba se dijo, es linda pieza, no tiene más que una cubierta, y en ella más de 20 cañones, y tan baja que en el agua apenas se divisa. Ésta creyendo ser de menos porte que la fragata grande peleó con ella, pero a la primera carga le llevó el trinquete, y en la frente de la popa lograron cuatro balas el tiro. Abordáronla los Provincianos [guipuzcoanos], y según se cree no haberlos pasado a cuchillo. Era esta fragata la que en estos mares hacía más riza [capturas], porque sobre ser sumamente velera, la gente que venía en ella era escogida, se trata de componerla, y se echará en el mar para que acompañe a la fragata mayor, de que gustará muy poco el francés".

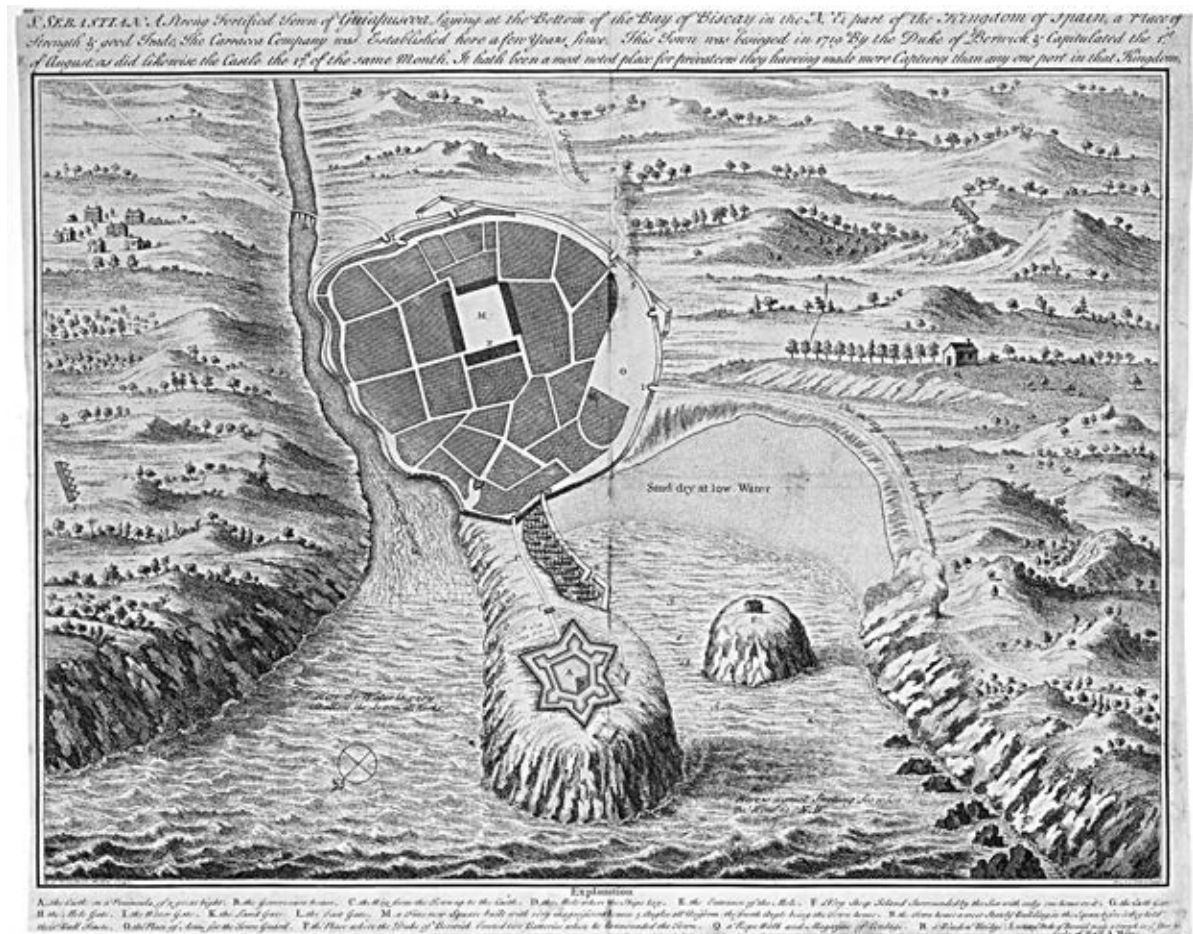
Pequeño cañón de borda del siglo XVIII hallado en la bahía de La Concha. Gobierno Vasco (Departamento de Cultura).

Luces con una importante excepción: la guerra de la Oreja de Jenkins o del Asiento (1739-1748), en la que se armaron hasta 63 corsarios en San Sebastián y se obtuvieron tantas presas que, por lo menos hasta 1745, Donostia se convirtió en el puerto al que acudían comerciantes extranjeros para comprar “azúcar mascarada, algodón en rama, aguardiente de caña, arroz, aceites, betunes, arboladuras, tablas” y otros productos. La entrada en Francia en la guerra al lado de España y la competencia de los corsarios vascofranceses puso fin a este brillante periodo del curso donostiarra; pero para entonces muchos armadores se habían enriquecido. A lo largo de esta contienda, al contrario de las guerras del siglo anterior, fue necesario mantener en la cárcel a



los marineros ingleses para realizar canjes con los apresados por el enemigo. Hasta la decisión de si la presa era legítima o no, su manutención corría a cargo de los armadores y después por cuenta de la Corona, dándoseles los alimentos básicos (“un pan de munición sin otra cosa”) y poniéndolos en “lugar seguro”, que en San Sebastián sería el castillo de La Mota. Durante esta guerra la Provincia de Guipúzcoa reclamó la jurisdicción en primera instancia como había tenido en épocas anteriores. Como concesión de la Corte madrileña, el ministro de Marina de San Sebastián pasó a la categoría de *intendente*.

El San Sebastián de la guerra de la Oreja vivió el último gran momento de la ciudad corsaria. En todo caso hubo una cantidad importante, 15 barcos, en 1763;



Mapa británico editado en 1740. En la parte superior informa que San Sebastián era una ciudad fuertemente fortificada, “de pujante y buen comercio”, donde se encontraba establecida la Compañía de Caracas. Señala también que había sido tomada en 1719 por el duque de Berwick y que “fue una destacada plaza corsaria en la que se hicieron más capturas que en cualquier otro puerto de este reino”. Colección particular.



Durante el siglo XVIII Donostia siguió siendo el primer puerto corsario de la Península. El punto álgido de esta peligrosa y cruenta actividad, en la que a menudo se confundían los límites entre el corso y la piratería, tuvo lugar durante la llamada “Guerra de la Oreja de Jenkins” contra los ingleses (1739-1748). En ese periodo se armaron hasta 63 barcos corsarios en San Sebastián.

Pero el corso donostiarra estuvo presente además en aguas de Venezuela y el Caribe. Las escuadras de jabeques y balandras de la Compañía de Caracas fueron el terror de los contrabandistas holandeses mostrando una alta efectividad y consiguiendo notables beneficios.

El abandono de la actividad corsaria se produce a finales del siglo XVIII. La competencia de Bayona en este terreno y el decreto de libre comercio fueron algunas de las causas de ese nuevo giro.

Imagen: Abordaje de la corbeta La Bayonnaise a una fragata inglesa. Ilustración de La France Maritime, 1837.

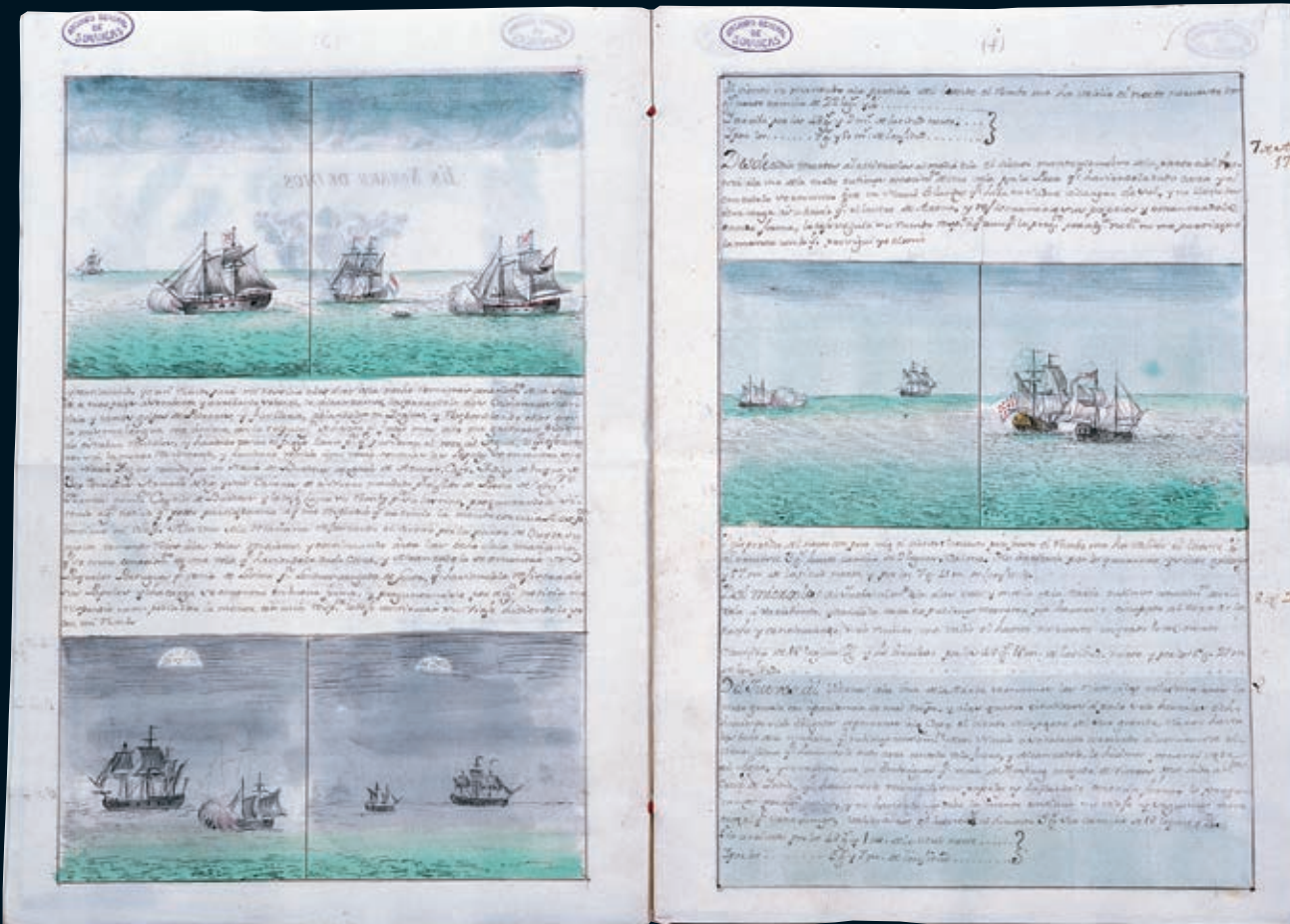
pero la guerra fue demasiado corta por lo que resultaría ruinoso para los armadores. A partir de entonces, sin que desapareciera del todo, se inicia el declive del corso donostiarra y nunca volvió a tener un número tan alto de buques corsarios y de presas. Las causas fueron varias: la competencia de los corsarios de Bayona que luchaban en el mismo bando, la desviación de los capitales a la inversión agrícola, la libertad de comercio con América (primero, a través de Santander desde 1778 y después, ya en 1788, directamente). Incluso parte de sus barcos corsarios eran de “corso y mercancía” con viajes a las Colonias españolas, es decir, mercantes bien armados para defenderse del enemigo y, en todo caso, apresarse a algún otro mercante más débil.

En guerras posteriores los armamentos fueron escasos. En 1793, durante la guerra de la Conven-

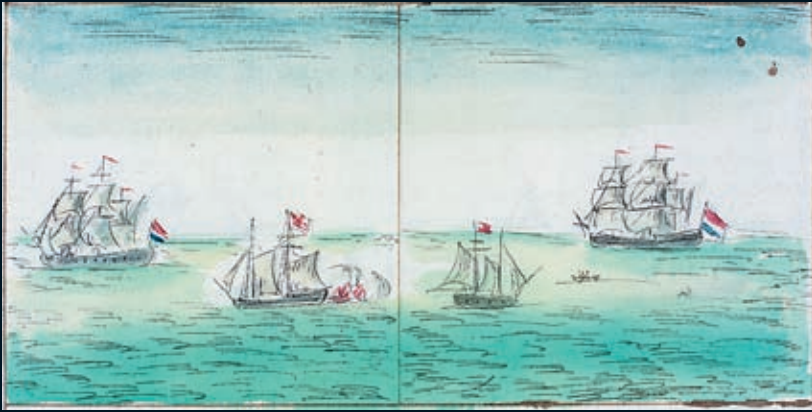
ción, el Consulado de San Sebastián (y no un armador en solitario) armó una fragata y caída Donostia ante el avance galo se armaron en Santander dos lanchas de comerciantes guipuzcoanos. En la nueva guerra contra Inglaterra en 1804 tenemos referencia de los últimos armamentos donostiarras de cierta importancia: se armaron 10 barcos, tres de corso y mercancía que comerciaban con América y siete lanchas que actuaban desde los puertos gallegos. Después ya no tenemos datos de nuevos armamentos, a no ser que consideremos como tal la petición de una patente de corso para el barco correo entre Bilbao y San Sebastián, ciudades liberales en zona carlista. Un discreto final para una ciudad cuyos armamentos corsarios habían sido los más importantes de la Península Ibérica.



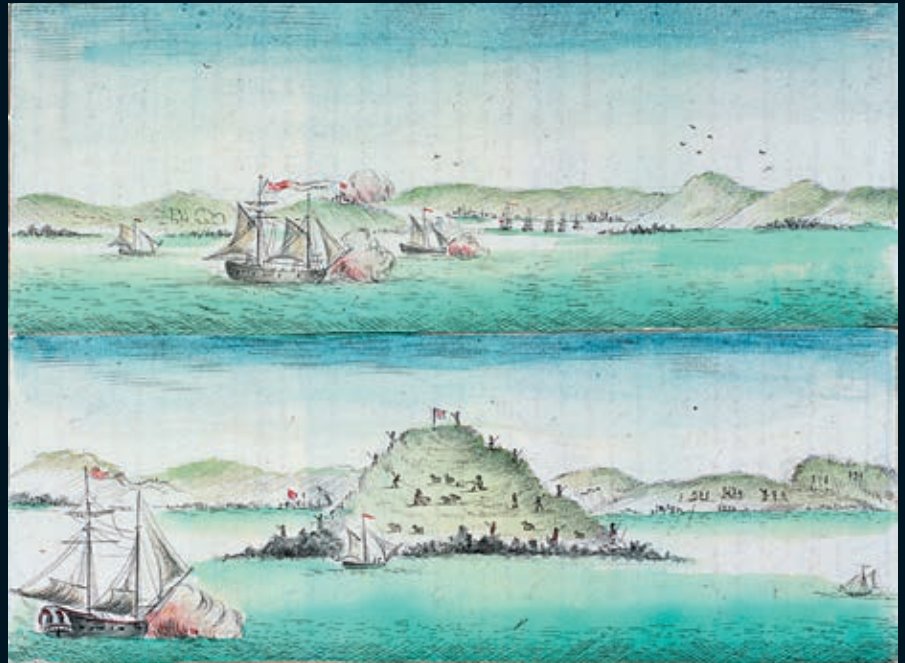
Diario de navegación de Juan Pedro Cruz de Belefonte, corsario de origen irlandés, vecino de San Sebastián. Este diario ilustrado, fechado en 1762, narra la campaña corsaria llevada cabo por la goleta denominada La Gata que partió de Pasajes con tripulación mayoritariamente guipuzcoana. Sus acciones se desarrollaron en el Golfo de Vizcaya, sur de Irlanda y suroeste de Inglaterra. (Archivo General de Simancas, Valladolid, MP y D, LVIII-55).



Doble página del diario de Belefonte que describe con texto e imagen los avatares de su campaña incluyendo una acción nocturna.



Detención de un navío holandés y visita a éste. La doble escena describe perfectamente el procedimiento a seguir: ante un buque enemigo o sospechoso el corsario mostraba su bandera (en este caso la Cruz de Borgoña sobre fondo blanco, enseña mercante y de guerra de España) y le hacía detener su marcha con un cañonazo de aviso, para después enviar un bote a inspeccionar los documentos de navegación. Si los papeles estaban en regla se permitía continuar su viaje al buque detenido. Si, por el contrario, se pensaba que encubría mercancías enemigas se enviaba el mercante a un puerto español para comprobar la autenticidad de su documentación.



Doble escena de la incursión del corsario La Gata en la costa sur de Irlanda. En la parte superior, la goleta donostiarra persigue a una balandra que se refugia bajo la fortaleza de Corqui, próxima al puerto de Cork. Debajo, el desembarco en la cercana isla de Bellicoton en busca de alimentos. Los corsarios vascos encontraban suficientes presas en alta mar por lo que no necesitaban acercarse a las costas enemigas, pero en diferentes guerras hicieron incursiones en el litoral francés o en el inglés según la época sembrando el desconcierto entre sus adversarios.



La goleta La Gata huyendo de un paquebote inglés. La persecución se hizo con poco viento y el barco corsario, dado su menor tamaño, sacó sus remos para ganar velocidad en tanto que el buque perseguidor tuvo que recurrir a los botes para intentar, inútilmente, alcanzarlo.



Entre luces y sombras: un acercamiento a la historia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

Ramón Aizpurua Aguirre

Las casi seis décadas de existencia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (RCGC) hacen de ella un caso atípico en lo que tiene que ver con las empresas mercantiles por acciones del siglo XVIII español. Llena su historia de éxitos y fracasos, hazañas y mezquinidades, su dilatada, próspera y conflictiva existencia sólo se entiende si se toman en consideración las causas que la originaron y los difíciles tiempos en que le tocó vivir (1728-1784). Fundada para garantizar el abastecimiento de cacao venezolano a la península, a donde llegaba en aquellos tiempos por medio de los comerciantes holandeses y, marginalmente, por medio de algunos comerciantes gaditanos y canarios, tuvo un impacto enorme en la provincia de Venezuela, la región más dinámica de lo que hoy se conoce como Venezuela, impacto que fue mucho menor en lo que al comercio, estrictamente, se refiere, en las provincias vecinas de Cumaná, Guayana y Maracaibo.

Su conflictiva existencia, en la cual destacan permanentes enfrentamientos con autoridades coloniales caraqueñas y con los más ricos hacendados de la provincia, tuvo mucho que ver con la dualidad originaria de su creación: fue, primero y antes que nada, una empresa creada para generar beneficios a sus accionistas por medio de la intermediación comercial; pero fue, y cada vez más, un actor político en la descontrolada región caribeña, que en las primeras décadas del siglo XVIII, al momento de su creación, parecía más colonia de facto holandesa que española.

El cacao era uno de los productos tropicales de mayor demanda en Europa, así uno de los más caros. Producido abundantemente en las costas venezolanas, ecuatorianas y centroamericanas, la calidad del que se llamó *Cacao Caracas*, así como su relativa cercanía a los centros consumidores europeos, pronto llevó al venezolano a la más alta demanda, lo que fue acompañado por un elevado precio. Curiosamente, y durante los años previos a la aparición de la RCGC, el cacao consumido en la península ibérica llegaba de Vene-

zuela a través de los holandeses, que gracias al enclave comercial de Curazao, frente a la costa occidental de la provincia de Venezuela, lo obtenían por medio del contrabando que se daba entre los comerciantes curazoleños y los productores venezolanos de la costa, así como con los comerciantes venezolanos que acercaban a la costa la producción del interior. Ello hizo que en la Real Cédula de su fundación (1728) pronto apareciesen reflejados los dos grandes problemas que para las autoridades y comerciantes peninsulares tal situación ocasionaba. Primero, la RCGC debería garantizar la llegada del cacao venezolano, que compraría a los productores y comerciantes locales, pagándolo con los bienes llevados tradicionalmente a América, es decir, textiles y ropas, harina, vinos, aceite, así como infinidad de manufacturas, que iban desde papel hasta productos metalúrgicos necesarios para agilizar y desarrollar la agricultura; con ello, se pensaba, se haría innecesario el contrabando holandés, pues un mercado bien servido, surtido y atendido, preferiría el comercio legal al ilegal, por los riesgos que éste suponía. Pero por si acaso, la RCGC (que pronto se conoció como la *Guipuzcoana* en Venezuela, y la *Compañía de Caracas* en Guipúzcoa) debería formar una flota de pequeñas y medianas embarcaciones para combatir el contrabando holandés, o el que se diese.

Esta segunda atribución fue causa de infinidad de problemas y dolores de cabeza, tanto para los comerciantes y corsarios vascos, como para la población, en general, y las autoridades de la región, fuesen locales o coloniales.

Desde el punto de vista comercial, la RCGC fue una empresa exitosa, incluso atípicamente exitosa, pues logró no sólo transportar la cifra de cacao contratada por medio de la cédula fundacional, sino que la amplió con creces, logrando, salvo en contadas y justificables ocasiones, nutrir y abastecer el mercado de la península, e incluso exterior. Más de 1.300.000 fanegas de cacao (algo más de 70.000 toneladas, y un

Ramón Aizpurua (Zarauz, 1950). Doctor en Historia por la Universidad de Barcelona (1985). Profesor Titular de Historia Colonial de Venezuela en la Escuela de Historia de la UCV (Universidad Central de Venezuela) de Caracas. Especializado en el estudio de la Venezuela y el Caribe colonial, ha publicado diversos trabajos sobre la Compañía de Caracas entre los que destaca su libro *Curazao y la costa de Caracas* (1993) centrado en el estudio del contrabando en Venezuela en la época de la Guipuzcoana.

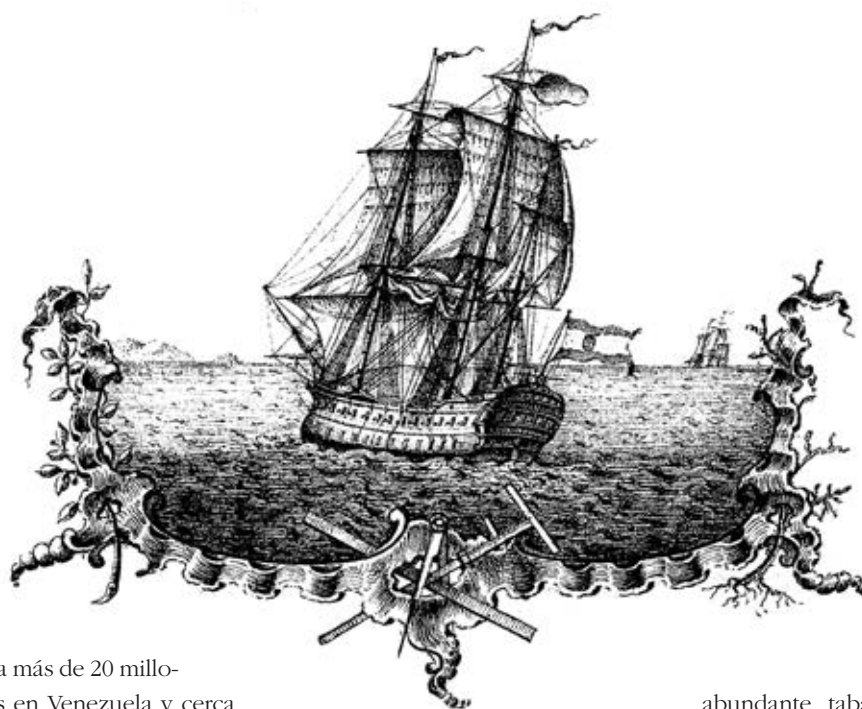
◀ Escudo de la ciudad de San Sebastián que corona el ábside de la iglesia barroca de Santa María. Su edificación fue costeada en buena medida por la Compañía Guipuzcoana de Caracas.



Fruto del cacao, producto cuyo transporte y comercio manejó la Compañía de Caracas por acuerdo con la Corona.

Por lo general, los viajes de la Compañía de Caracas tenían sólo carácter comercial pero, en ocasiones, se efectuaron expediciones mixtas de corso y comercio, o incluso de exclusiva misión militar como el convoy organizado en 1742 con tropas y pertrechos para la defensa de La Habana.

Imagen: Navio del siglo XVIII. Dibujo de José de Moraleda para el manuscrito *Viaje de reconocimiento de las islas de Chiloé* (1790). Museo Naval, Madrid.



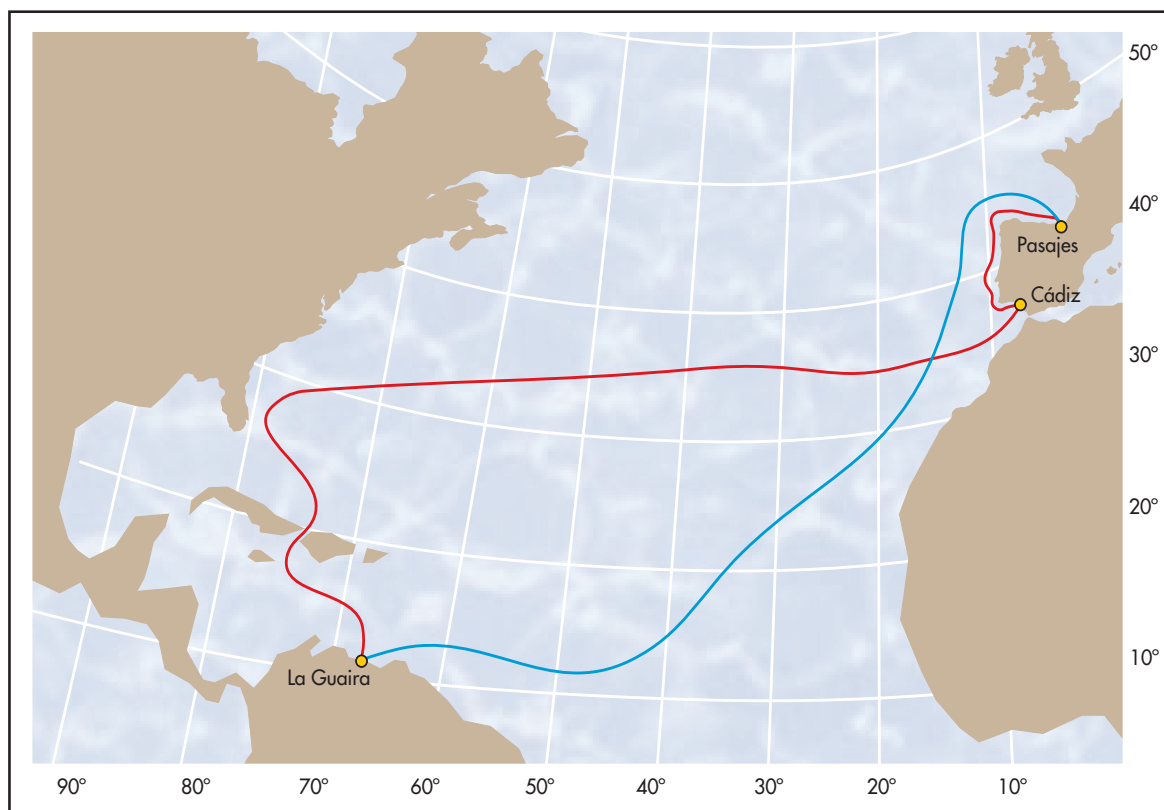
equivalente a más de 20 millones de pesos en Venezuela y cerca del triple en España) extrajo de Venezuela la *Guipuzcoana*, y para ello hizo unos 270 viajes, utilizando unas 85 embarcaciones en el tráfico atlántico, una buena parte de ellas construida en los astilleros de Pasajes. Junto a esa inmensa cantidad de cacao, la RCGC extrajo de Venezuela una imprecisa cantidad de pie-

zas de cuero y abundante tabaco, aunque en estos casos nunca en la cantidad del cacao y sin su importancia comercial, así como reducidas pero constantes cantidades de zarzaparrilla y otros productos procedentes del campo venezolano. Como contrapartida, en los viajes de Pasajes a La Guaira (los puertos en los que calaban sus embarcaciones), esos 270 y

Rumbo habitual de los viajes de la Compañía de Caracas.

En color azul, viaje de ida. En color rojo, viaje de retorno. (Fuente: Ramón Aizpurua y Gerardo Vivas).

La ruta tradicional en tornaviaje pasaba por el canal del Viento (entre Cuba y Santo Domingo), canal de Bahamas y costa de Florida hacia la isla de La Bermuda, aprovechando las corrientes para dirigirse a Cádiz donde pagaban los derechos y descargaban la mercancía para el sur y posteriormente partían rumbo a Pasajes. Desde Pasajes las mercancías se transportaban a San Sebastián.



más viajes llevaron gente, tropas, personalidades y autoridades y, sobre todo, productos de uso cotidiano en Venezuela, especialmente harinas y alimentos, textiles y manufacturas, herramientas, instrumentos, hierro, papelería y libros, con los que “nutrió” no sólo a buena parte de la población que disfrutaba de los gustos europeos (lo que ciertamente era, aunque grande, sólo una fracción de la población local) sino, sobre todo, algo que podríamos entender como el desarrollo de una colonia agropecuaria que si no era la más importante, era la más cercana y diversa de las españolas en América.

Paralelamente, y en función de su segundo “deber” contractual, apresó más de 400 embarcaciones contrabandistas holandesas (registradas, cifra que probablemente pasaría de 1.000 si se pudiesen contabilizar totalmente), apresamientos éstos que pusieron en jaque, y a veces dismantelaron, la red comercial que los curazoleños habían logrado formar con los productores y comerciantes venezolanos a principios del siglo XVIII. Vista así, la *Guipuzcoana* fue una empresa exitosa, en sus 55 años de vida comercial repartió repetidas veces dividendos, ordinarios y extraordinarios, situación totalmente desconocida en las equivalentes empresas españolas en América. Pero no todo fueron mieles pues junto a esta cara de la RCGC existió otra que matiza mucho su adjetivación.

Ya arriba he señalado que la *Compañía de Caracas* fue una empresa cuya función fue más allá de la meramente comercial, pues, entre líneas y con una mirada analítica, no resulta difícil ver que la función escondida de la empresa tuvo un marcado carácter político. Es como si las autoridades monárquicas hubiesen firmado el contrato con la RCGC esperando que su éxito trajese como valor agregado el control de una región geopolíticamente fundamental para la estabilidad colonial en general, así como la “domesticación” de una colonia que se encontraba cada vez más alejada de los lineamientos políticos y comerciales de la corona española, peligrosamente cercanos a los intereses holandeses, y potencialmente ingleses. Si en ese sentido, y una vez más, el éxito comercial de la empresa supuso el éxito político de la iniciativa, lo cierto y evidente es que en ello la *Guipuzcoana* tuvo que enfrentar permanentemente

la hostilidad local, la envidia burocrática y el enfrentamiento inter-imperial, sufriendo un desgaste y una sangría tanto económica como política importante, tanto que hizo de ella la principal causa, a veces icónica, de “todas” las quejas de la colonia venezolana, y consecuentemente de buena parte de la burocracia monárquica.

Veamos el asunto con un poco más de detalle. Cuando la RCGC llegó a Venezuela, en ésta se había llegado a conformar una extraña estructura comercial externa por medio de la cual se extraían los productos agropecuarios a varios dispares pero precisos destinos: **México** virreinal, por medio del comercio que se llevaba a cabo entre La Guaira y Veracruz, y que canalizaba una buena parte de la producción cacaoñera de los grandes propietarios caraqueños que conformaban la élite política y social de la región; **Curazao**, colonia holandesa a 100 Km de la costa occidental venezolana, hacia donde se extraía la mayoría del cacao producido por los pequeños y/o nuevos productores de la región, que vendían a los comerciantes curazoleños que llegaban furtivamente, y no tanto,

Alegoría sobre las riquezas del continente americano. Detalle de un mapa de América de Guillaume Delisle (*Atlas du monde, 1700-1733*).

La Compañía se convirtió en la más exitosa empresa naviera hispanoamericana. Pese a la “sangría” migratoria que generó en Guipúzcoa, el comercio del cacao venezolano fue tan rentable que enriqueció a todo aquel que se relacionó directa o indirectamente con el negocio. Sin olvidar el continuo juego entre la legalidad y el fraude, y los episodios sombríos de su trayectoria, la Compañía cumplió una función geopolítica que ayudó a la estabilidad colonial y tuvo también incidencia benéfica en el desarrollo económico de Venezuela y en la articulación de su territorio como entidad político-administrativa.



a la costa; una pequeña porción del cacao y de cueros era extraída a las colonias españolas del Caribe; una mayor porción de la producción cacaotera, especialmente proveniente de los pequeños productores, se extraía a la islas Canarias; una corta porción era



Casa-factoría de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en La Guaira (Venezuela). Este edificio es para los venezolanos uno de los principales símbolos de su pasado colonial. En Puerto Cabello se conservan también otras edificaciones promovidas por la Compañía, como la "Casa Guipuzcoana" y la iglesia del Rosario. [Foto Gerardo Vivas].

extraída a la península, en un tráfico que manejaban los comerciantes asentados en Cádiz, muchos de ellos vascos; finalmente, el comercio de esclavos que por asiento llevaba a cabo la *South Sea Company* británica, daba paso a que saliese, también, un corto porcentaje de la producción cacaotera. En contrapartida, de México llegaba, fundamentalmente, una buena cantidad de plata amonedada, mientras que por medio de los contrabandistas curazoleños llegaban abundantes cantidades de textiles, productos alimenticios de segundo orden, así como herramientas y diversos obje-

tos, como muebles; el comercio permitido de esclavos escondía la entrada "legalizada" de harina y textiles, mientras que de las Canarias llegaban bebidas y algunos productos alimenticios, lo que en menor medida pasaba con el comercio con las colonias españolas del Caribe.

La llegada de la *Guipuzcoana* ocasionó una profunda transformación de tal situación pues, debiendo garantizar el surtimiento peninsular, desplazó, legalmente, la salida del cacao caraqueño hacia los otros destinos pues debían llenarse las bodegas de sus barcos antes de que saliesen las partidas a los demás destinos legales, lo que afectó inmediata y dramáticamente al comercio veracruzano, que era "monopolio" de los grandes hacendados y productores locales, la élite caraqueña que tomaba cuerpo político en el Cabildo de Caracas; por otro lado, combatiendo el contrabando en forma decidida y eficiente, los locales dedicados a alimentar el tráfico cacaotero, de cueros y tabaco que salía hacia Curazao, sufrieron inmediata y dramáticamente el impacto de su política anti-contrabando, que funcionó en el mar con una robusta y eficiente flota corsaria, reduciendo el comercio curazoleño, y con la aparición de partidas de resguardo en tierra, que junto con la penetración de funcionarios de la *Guipuzcoana* en los cargos de autoridad local en zonas y pueblos claves (especialmente el de *Teniente y Justicia Mayor*, la más importante autoridad en los pequeños

pueblos interiores), deshizo en buena parte la estructura interna y local del contrabando. Así, tres grandes frentes de confrontación y conflicto abrió la *Guipuzcoana* en apenas un par de años de funcionamiento: la élite caraqueña, que pronto enfiló todas sus fuerzas para combatir a la *Guipuzcoana*, que en el fondo abrigaba la idea de acceder al más lucrativo de los mercados coloniales, el mexicano, y que los primeros estaban dispuestos a defender a toda costa puesto que era monopolio real del cabildo caraqueño, generando así un enfrentamiento que se podría enten-

der como político; paralelamente, al combatir el contrabando por medio del corso marítimo, los guipuzcoanos enseguida se enfrentaron con los pequeños productores, la mayoría recogidos en las nuevas zonas de cultivo cacaotero, al oriente y al occidente de la provincia de Caracas (en los grandes y amplios valles de Barlovento y San Felipe, respectivamente), buena parte de ellos migración canaria y gestores del tráfico ilegal interno, lo que dio un carácter “nacional” al enfrentamiento que rápidamente surgió, así como ex-esclavos, negros libres y mestizos (conocidos con el nombre de *pardos*), pequeñísimos productores y actores del tráfico ilegal interno, lo que pronto le dio un carácter “étnico” a los enfrentamientos. Paralelamente, la RCGC, intentando controlar la llegada “legalizada” de productos llevada a cabo por los comerciantes de la *South Sea Company*, entró permanentemente en conflicto con la empresa británica, que veía no sólo entorpecidos sus movimientos sino “violados” sus derechos contractuales por unos comerciantes advenedizos, apenas llegados al mercado venezolano, dándole a este conflicto un carácter “internacional”.

Junto con la llegada de la *Guipuzcoana* a Venezuela, se instalaron burócratas y autoridades vascas de primer rango, como gobernadores y funcionarios de la Real hacienda, muchos, la verdad, quienes pronto

pusieron en práctica una nueva forma de gobernar, intransigente para la relajada práctica gubernativa anterior, imponiendo autoridades locales que, al chocar con la tradición, actuaban “injustamente”, en detrimento de los locales, fuesen blancos de la élite, gente de sectores medios, pardos, marginados o esclavos.

Si a todo ello sumamos el impacto que inmediatamente tuvo en el comercio curazoleño, cortando radicalmente su funcionamiento, lo que originó también inmediatos ajustes en su dinámica, como enfrentamientos navales de corsarios y contrabandistas, la formación de pequeñas armadas holandesas para proteger su “comercio” y la aparición de nuevas prácticas de intercambio, hartas sospechosas para las autoridades y funcionarios de la *Guipuzcoana*, como el “trato forzado” (algo así como el encuentro “casual” de embarcaciones curazoleñas con las venezolanas de cabotaje por medio del cual los primeros “obligaban” a los segundos a vender el cacao que llevaban de sus lugares de origen a los puertos abiertos al comercio exterior –La Guaira y Puerto Cabello– pagándoles generalmente con textiles y dejándoles facturas para engañar a las autoridades), queda claro el impacto económico-comercial y político-social que la nueva empresa tuvo.

En este complejo panorama tuvo que actuar la RCGC en Venezuela, panorama que, además, se vio

**Pasajes a finales del siglo XVIII.
Óleo de Luis Paret. Palacio de la
Zarzuela. Patrimonio Nacional.**

Pasajes fue la base de la flota de la Compañía de Caracas y principal centro de construcción naval. En la imagen se observa la actividad de las célebres batearas de Pasajes. El transporte de personas era sólo una de las actividades ejercidas por la mujer ya que también intervenían en el atoaje o remolque de embarcaciones mayores y en labores de carga y descarga. En tiempos de la Compañía de Caracas participaron en el contrabando transportando zurrónes de cacao.



modificado por situaciones totalmente externas a su propia existencia, como fueron los conflictos armados que se sucedieron a todo lo largo del siglo XVIII, especialmente entre 1739-1748 (*Guerra de la Oreja de Jenkins y de la Sucesión Austríaca*), 1756-1763 (*Guerra de los Siete Años*) y 1779-1783 (años finales de la *Guerra Anglo-Americana*), y que llevaron al Atlántico y el Caribe la lucha por la supremacía marítima entre Inglaterra y

Francia, siendo España siempre permanente convidada. Estas guerras, al margen de que retocaron el funcionamiento de la actividad naval atlántica, ocasionaron distracciones y esfuerzos que afectaron fuertemente el funcionamiento de la RCGC, tanto en lo que tuvo que ver con el tráfico marítimo como con las consecuencias socio-económicas que ello ocasionó, especialmente en la cara venezolana de su actuación. Interrupción del comercio, enfrentamientos con fuerzas británicas en alta mar, ataques a los puertos venezolanos (Puerto Cabello y La Guaira) y, sobre todo, pérdida de embarcaciones, especialmente en la última de ellas, dejando desabastecido el comercio local, así como limitando la comercialización del cacao, afectando directamente los intereses de los productores venezolanos, situación que se complicó aún más durante y después de los dos años en los que la *Guipuzcoana* quedó inhabilitada (1749-1751) a causa de la revuelta dirigida por un pequeño productor de origen canario de la región cacaotera de Barlovento, al oriente de la provincia. Las guerras cortaban el tráfico marítimo, lo que desabastecía los mercados, obviamente saturados de las producciones locales que no lograban salir al mercado externo, deprimiendo los precios de los productos agrícolas locales y empobreciendo a los pequeños productores, así como encareciendo los pequeños lotes de productos europeos que arribaban a las costas venezolanas. Paradójicamente, los que más sufrían esta situación fueron las personas del común, puesto que la élite caraqueña siempre contó con el monopolio del comercio mexicano al que accedía sin demasiados problemas con su propia flota. En los años de guerra, paralelamente, se relajaban las medidas de combate del contrabando holandés, lo que repercutía negativamente una vez que las guerras terminaban, al endurecerse la actividad de los corsarios y las partidas de resguardo.

En sus 55 años de funcionamiento, la *Guipuzcoana* sufrió varios ataques directos, bien contra sus intereses, directamente, bien contra sus personeros, funcionarios o allegados, ataques todos relacionados con las pretensiones de acceder al mercado novohispano, o relacionados con las usuales prácticas abusivas utilizadas con los pequeños productores y comerciantes, bien con el combate del contrabando, especialmente en el período que la historiografía denomina la **primera etapa** de su existencia (1730-

ESCLAVOS EN LA COLONIA

Para la explotación de los recursos económicos coloniales se recurrió a mano de obra esclava procedente de África. Tanto la Compañía de Caracas como la de La Habana trataron de participar directamente en el tráfico de esclavos pero su actividad resultaría muy limitada puesto que el espacio africano de abastecimiento de esclavos estaba controlado por Inglaterra y Francia.

Para hacer llegar esclavos a las plantaciones de cacao, tabaco o azúcar se vieron obligados a pactar con negreros ingleses y franceses. Ellos transportarían los esclavos desde África a Puerto Rico y desde allí serían llevados en otros barcos al punto de destino. El transporte desde Puerto Rico a Caracas se hizo ocasionalmente en balandras de la Guipuzcoana.



Mercader de esclavos en la isla de Gorée, Senegal. Estampa francesa de 1796.

1749/1751): el primero de ellos, nada más llegar y aplicar fuertes medidas represivas del contrabando, se conoce como la *Rebelión de Andresote* (1730-1733) que durante casi 3 años puso en jaque a la autoridad colonial en la occidental región de San Felipe, fuertemente relacionada con el comercio curazoleño; paralelamente, cuando la *Guipuzcoana* llegó a Caracas e instaló sus oficinas con un viejo conocido local, Pedro José de Olavarriaga, antiguo visitador enviado por el primer virrey de Nueva Granada a evaluar los problemas de autoridad y contrabando a comienzos de la tercera década del siglo (1720-1721), la élite local se enfrentó con la empresa tanto en lo que tenía que ver con cómo se articuló el manejo del cacao que debía ser enviado, prioritariamente, a España, como con los primeros pasos llevados a cabo por la *Guipuzcoana* para mediar en el tráfico novohispano, lo que se expresó en continuos reclamos de los caraqueños a la corte madrileña pero también, curiosamente, en la negación a comprar acciones de la compañía, boicoteando, incluso, el intento de los grandes propietarios de otras ciudades, como Barquisimeto, a hacerlo; años más tarde, en 1741, durante la gobernación del hondarribiarra Gabriel José de Zuloaga (1737-1747), los pobladores de San Felipe, otra vez, se alzaron contra el nombramiento del vasco Ignacio de Basazábal como máxima autoridad local, buscándose con ello contribuir a combatir el contrabando holandés, mientras que apenas tres años después, en 1744, el llamado del citado gobernador a colaborar con la RCGC en la defensa de Puerto Cabello ante el inminente ataque de los ingleses, llevó a la población de Barquisimeto a negarse a hacerlo; este conflictivo período, señaladamente por la presencia de un gobernador guipuzcoano sospechoso de aliarse con sus coterráneos comerciantes, y la guerra de 1737-1747, culminó en el levantamiento de Juan Francisco de León (en 1749), quien acompañado de una inmensa cantidad de gente procedente de Barlovento, del oriente de la provincia, tomó pacífica aunque armadamente la capital provincial, Caracas, obligando al gobernador a detener el funcionamiento de la *Guipuzcoana*, que durante dos años no pudo actuar directamente en la provincia, haciéndolo a través de sus “enemigos” holandeses de Curazao.



Pueblo de comerciantes, lienzo de José María Sert que forma parte de la serie mural sobre la historia de Gipuzkoa que pintó para la iglesia de San Telmo entre 1930 y 1932. Utiliza como referente a la Compañía de Caracas y hace alusión a la base esclavista del sistema colonial.

Para luchar contra el contrabando de cacao que efectuaban holandeses e ingleses en la costa venezolana, la Compañía formó escuadras corsarias compuestas sobre todo por balandras y jabeques que mostraron una alta efectividad. La actividad corsaria se convirtió en fuente de sustanciosos beneficios económicos aunque también generó una dinámica de conflictos, abusos y corrupción.

Imágenes: Arriba, balandra de 18 cañones según estampa basada en dibujo de A. Berlinguero (finales del siglo XVIII). Abajo, jabeque según estampa del siglo XIX basada en dibujo de R. Monleón.



Este último conflicto supuso un llamado de atención a las autoridades monárquicas, quienes decidieron reestructurar el funcionamiento de la RCGC, trasladando su sede de San Sebastián a Madrid, y quitándole ciertas prerrogativas, especialmente en lo que tenía que ver con la fijación de los precios de compra/venta del cacao en Venezuela, pero ampliándole el espacio de funcionamiento a las vecinas provincias de Maracaibo y Cumaná, así como logrando que los venezolanos, finalmente, entrasen en el capital accionario de la empresa.

Si bien los conflictos entre los distintos sectores sociales y económicos y la *Compañía Guipuzcoana*

siguieron en lo que se ha dado en llamar el **segundo período** de la *Guipuzcoana* (1751-1784), fueron de intensidad menor, aunque los que tuvo con las autoridades coloniales se intensificaron, especialmente con el gobernador José Carlos de Agüero (1772-1777) y los intendentes José de Ábalos (1776-1783) y Francisco de Saavedra (1783-1788). No volvieron a ser nombrados gobernadores guipuzcoanos o vascos en Venezuela hasta que en 1777 lo fue Luis de Únzaga y Amézaga (aunque nacido y fallecido en Málaga), de modo que la simpatía o atención de los primeros (Martín de Lardizábal y Gabriel José de Zuloaga, en 1732-1737 y 1737-1747, respectivamente) no volvió a aparecer, por lo que la empresa siempre tuvo que depender de sus influencias en la corte para salir indemne de los pleitos que permanentemente tuvo con los gobernadores y funcionarios de la Real Hacienda, casi siempre fallidamente.

No fueron menores los problemas que tuvo a raíz del combate del contrabando, pero ahora en general vinculados con los casos de apresamientos en sí, que muchas veces escondían abusos y prácticas poco claras, ocasionando no sólo el maltrato de los apresados, sino la arbitrariedad al momento de efectuarlas. Muchas fueron las ocasiones en que detrás de un apresamiento se escondía el abuso de poder de la maquinaria de guerra que tenía la *Guipuzcoana*, abuso que se complementaba con el que imponía a la hora del manejo de las causas judiciales y los objetos

decomisados: si la efectividad del corso de la *Guipuzcoana* está fuera de toda duda, aunque nunca lograrse acabar con la práctica del contrabando en una dilatada y desguarnecida costa de unos 2.000 Km., una grande aunque indeterminada cantidad de casos de apresamiento fueron más que sospechosos, fuesen locales o extranjeros los apresados, lo que llenó de reclamos judiciales no sólo los tribunales locales sino los de alzada en Madrid.

Y es que detrás del impecable funcionamiento comercial y corsario de la *Guipuzcoana* se escondían unas prácticas que, por comunes en todas partes,

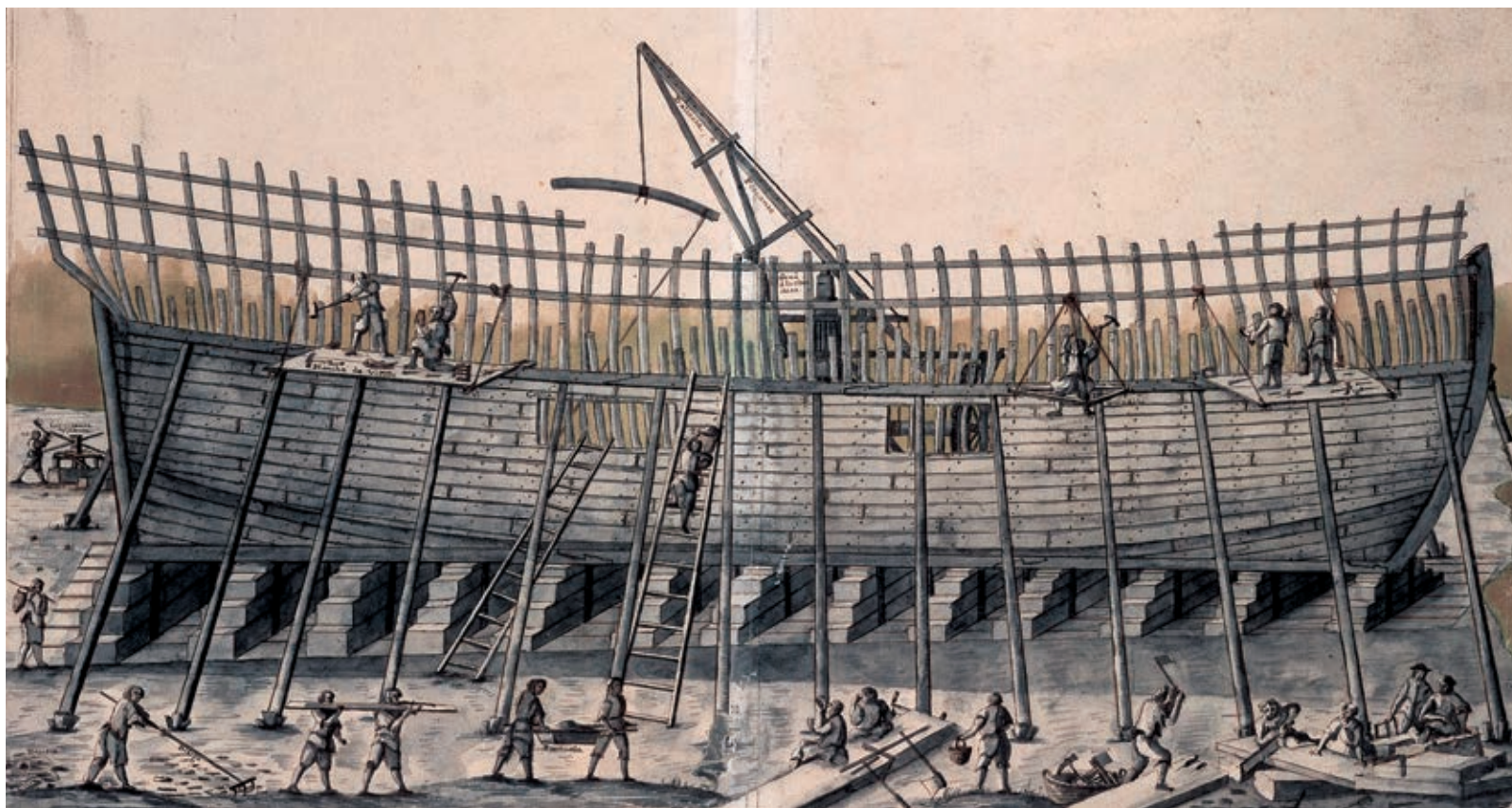
no dejaban de ser de dudosa legalidad: el primero, relacionado con el comercio *per se*, y que tenía que ver con la subfacturación, o la sobrecarga, visto desde otro punto de vista, y que supuso casi el 6% de lo que, en cacao, transportó la empresa, y que debería implicar otro tanto, tal vez más, en lo que se refiere a lo que de Pasajes se llevaba a Caracas (viaje que ordinariamente se hacía directamente, sin pasar por el control fiscal de Cádiz); por otro lado, el negocio que suponía el apresamiento de las embarcaciones contrabandistas era tal que, menos éstos, todos ganaban, la empresa, la tripulación y marinería y el fisco, aunque otra vez éste fuese abundantemente defraudado: apresados los barcos contrabandistas, y una vez declarados “buena presa”, se procedía a su repartición (carga y embarcación), pagándose los derechos reales correspondientes a los avalúos, que generalmente hacían personas vinculadas a la propia empresa, por lo que buena parte de lo apresado caía en manos de la *Guipuzcoana*, especialmente las embarcaciones,

que comúnmente terminaban siendo utilizadas en el tráfico de cabotaje, o incorporándose a la propia flota corsaria.

Sin embargo, el negocio del corso tenía otra vena, que ahora alimentaba a los propios marineros quienes, al margen de efectuar legal o ilegalmente los apresamientos, más que ocasionalmente “pendolaban” a sus presas, quedándose la marinería, cuando no toda, una buena porción de los frutos y mercaderías encontradas, o el dinero en efectivo; esta práctica, de sobra conocida por los directores y funcionarios de la empresa, y tradicional en el mundo del corso (que muchas veces disfrazaba la propia piratería) y por tanto también conocida por las autoridades y funcionarios coloniales, fue una fuente de lucro y corrupción que corrió permanentemente a lo largo de la existencia de la RCGC. Paralelamente, y siendo práctica hermana de la anterior, la *ancheta* (porción corta de mercaderías que se permitía llevar a todos los marineros en sus viajes), escondía pequeñas cantidades de productos y

La construcción naval guipuzcoana cobró nuevo impulso con la Compañía de Caracas. Los astilleros de Pasajes construyeron fragatas y grandes navíos en una producción considerada de gran calidad en el contexto naval europeo. En los astilleros de Orio también se trabajó para la Compañía llegando a construir jabeques para el corso.

Imagen: Construcción de una fragata. Dibujo del Álbum del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid.



manufacturas que, incontroladamente, se introducían sin declarar en todos los puertos, lo que sumado a lo anterior, hacía que el puesto de marinero de la *Guipuzcoana* fuese llamado permanente a los jóvenes en ambos márgenes del Atlántico; este informal negocio fue facilitado, en Pasajes, por las famosas “bateleras”, llegando incluso a ser formalizado en ocasiones por medio de acuerdos de las tripulaciones con comerciantes vascos que compraban, previamente, todo lo traído por esa vía en su retorno de Caracas a Pasajes, lo que es factible que también pasase en los viajes en sentido inverso.

Pero no todo son sombras en la historia de la RCGC pues así como, al fin y al cabo, la empresa fue



La Compañía supuso la reactivación del entramado preindustrial guipuzcoano incluyendo las manufacturas asociadas a la construcción naval como las de jarra, velería y remos de San Sebastián. En la producción siderúrgica destacó la fabricación de grandes anclas. De la importación del cacao derivó la creación de numerosas fábricas de chocolate.

Imágenes: Forja de anclas y obrador de chocolate según ilustraciones de *L'Encyclopédie* de Diderot y d'Alembert, 1751-1772.

llevada por humanos, y humanos fueron sus errores y “pecados”, humanos fueron sus logros, que fueron muchos: primero y principal, desde la perspectiva de las autoridades monárquicas, la propia actuación de la *Guipuzcoana* terminó, paradójicamente, haciéndola prescindible, es decir, fue ella misma artífice de su superación, de la necesidad de controlar y manejar a una sociedad descontrolada y anarquizada como la venezolana del siglo XVIII: el éxito de la *Guipuzcoana* supu-

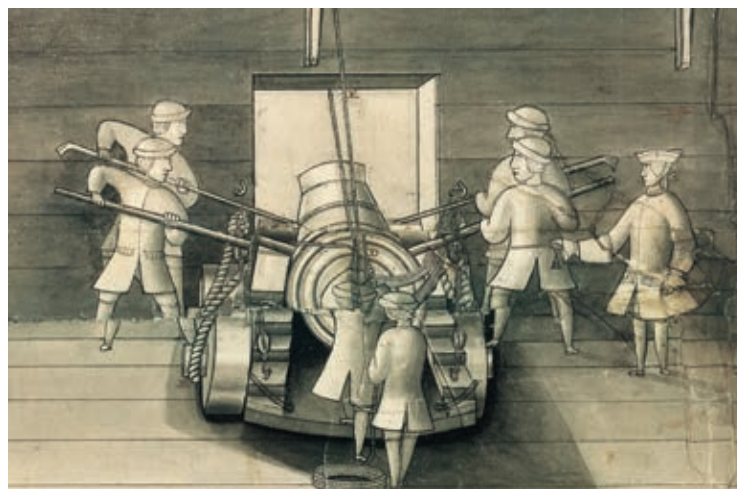
so hacerla innecesaria, dando paso a un sector comercial que ya podía vincularse, sin intermediarios, con el mundo exterior, aunque tal sector estuviese ampliamente compuesto por vascos (y sus hijos) venidos, precisamente, como funcionarios y operarios de la propia compañía; paralelamente, si bien no sólo por su actuación, Venezuela emerge de la década de los 1780 como una unidad político-administrativa organizada, no dispersa, como la consiguió la RCGC seis décadas antes; la producción agropecuaria, gracias a la iniciativa e intermedio comercial de la *Guipuzcoana*, creció abultadamente, aunque con impacto distinto: la producción del cacao se duplicó en 55 años y la del añil surgió por su iniciativa, pero el tabaco y los cueros, que

complementaban la extraordinaria riqueza que el cacao generaba, fueron secularmente marginados por la empresa, por lo que tuvieron que crecer a la sombra del crecimiento del cacao y canalizados por los contrabandistas o por pequeños comerciantes, fuesen locales, catalanes, gaditanos o vascos, que ya mantenían sólidos nexos con casas comerciales foráneas, españolas o no, en América y Europa; la “defensa” naval que estructuró la *Guipuzcoana*, sin parangón en las demás colonias españolas en América, pervivió hasta la independencia y después; una infraestructura de comercio interior emergió a partir de los puestos comerciales, o factorías, que la empresa fue creando en los lugares más recónditos del espacio venezolano, en el interior llanero

o en la larga costa caribeña; y quizás lo más importante, la migración que la *Guipuzcoana* canalizó hacia Venezuela marcó, en notable medida, la Venezuela que la continuó, lo que se aprecia ya en la guerra de independencia, en la que muchos de los llamados “próceres” y personajes son vascos de segunda y tercera generación venezolana.

En ese tránsito, también es cierto, coartaron en gran medida la iniciativa de los pequeños comercian-

tes y productores, así como, no habrá que olvidarlo, el *boom* de la agricultura venezolana se alimentó, finalmente, del más cruel de los sistemas productivos, la esclavitud, en cuya trata se inmiscuyó la propia empresa, cuando después de varios fallidos intentos previos (en 1755, 1756 y 1760-1761) logra responder a medias a un asiento celebrado en 1765 para llevar 2.000 esclavos a Caracas y Maracaibo, en acuerdo con tratantes británicos y franceses, colocando el año siguiente una primera remesa de 1.000 esclavos, en un negocio poco beneficioso que la llevó a desentenderse de la segunda remesa; pero la RCGC también hizo de contrapeso al excesivo poder de la élite local, así como contribuyó con la llegada, ciertamente ya infrenable, de las nuevas ideas ilustradas a la colonia venezolana por medio de libros, bibliotecas y personas, a veces haciendo algo más que de trans-



Dentro de la producción siderúrgica, además de herramientas y herrajes de todas clases se impulsó la fabricación de armas blancas y de fuego en lugares como Placencia y Tolosa que ya contaban con una larga tradición en la materia. Por convenio con la Corona se llegaron a fabricar cañones en Tolosa.

Imagen: Artilleros de la Armada según ilustración del Álbum del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid.

portista gracias a sus muchas veces “ilustrados” funcionarios que hicieron el salto atlántico con extraordinarias y actualizadas bibliotecas.

En el otro lado del océano, en la deprimida provincia de Guipúzcoa, si bien el llamado de la RCGC pudo haber ocasionado algo que algunos contempo-



Defensa de La Guaira en 1743. Estampa del siglo XVIII. Archivo General de Indias, Sevilla.

Entre marzo y abril de 1743 once navíos de guerra ingleses con un total de 383 cañones, 2.300 marineros y 660 soldados intentaron someter las defensas de La Guaira y Puerto Cabello, pero las precauciones tomadas por las autoridades coloniales lo impidieron con la colaboración de la Compañía Guipuzcoana, que agazapó sus buques *Nuestra Señora del Coro*, *San Sebastián*, *Santa Teresa* de Jesús y las *Ánimas*, y el *Hércules*, emplazó sus cañones en las baterías y distribuyó sus tripulaciones en las fortalezas. La derrota de los ingleses fue aplastante.

[Pie de foto: Gerardo Vivas (del libro *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, 1998)].

Representación esquemática del frente portuario de San Sebastián. Detalle de un plano dibujado por Andrés de la Cuesta en 1785. Biblioteca Nacional. A la derecha de la torre de los Sagramentos se observan las torres de la nueva iglesia de Santa María.



Estampa de la Virgen del Coro, probablemente del siglo XVIII. Conocida como "Virgen de los Milagros" fue muy venerada en la ciudad y en la comarca. Cuando surge la Compañía de Caracas buscó amparo y protección ultraterrena en un doble patrocinio: la Virgen del Coro y San Ignacio de Loyola.

ráneos llegaron a considerar como un entorpecimiento de su desarrollo económico natural, las iniciativas para llevar a cabo nuevos negocios o prácticas comerciales, fuese por decisión e iniciativa propias o por solicitud de la corte española y/o terceros, dinamizaron de manera circunstancial pero sorprendente su curso. Una muestra, netamente monetaria y comercial, se puede encontrar, por ejemplo, en los aumentos de capital que tuvo la compañía, por dos veces y sin desembolso de los accionistas, así como en los repartos de beneficios, fuesen éstos por vía ordinaria o por vía extraordinaria, sobre todo antes del problema de 1749-1751: a los extraordinarios dividendos repartidos en los primeros años (hasta del 20% anual en varias ocasiones) continuó un reparto casi fijo del 5% anual.

Pero el impacto del funcionamiento de la *Guipuzcoana* salpicó, además, a un amplio sector social guipuzcoano en escenarios distintos: el primero ha debido ser el que tiene que ver con la importación de productos que, escasos en la provincia y en la península, debían ser embarcados a Venezuela, especialmente lienzos y textiles, bebidas y harina, que procedieron inicialmente (y en general) de los Países Bajos y Francia, dotando al comercio local de un impulso desconocido hasta el momento, tanto en lo que tiene que ver con la marinería y recursos navales, como con

el personal dedicado especialmente a dicho comercio, así como el dedicado a los oficios más simples relacionados con el tráfico indiano y norteño, como el de bodeguero, carretero, estibador y personal de muelle, y no sólo en los puertos de Pasajes y San Sebastián sino en el interior más cercano. La pronta vocación naviera de la empresa incidió, además e inmediatamente, en el incremento de astilleros para la construcción de innumerable cantidad de embarcaciones, fuesen éstas utilizadas en el tráfico atlántico o en el servicio de guardacostas en el Caribe, lo fuesen en el tráfico de cabotaje en el propio Cantábrico o en el tráfico a los puertos norteños franceses y holandeses, e incluso en el comercio con Cádiz u otros puertos peninsulares, o en ocasiones especiales de pesca y comercio. Asimismo, este desarrollo de la industria naviera incidió en todo lo que tenía que ver con el equipamiento de las propias embarcaciones, desde velamen y jarcia hasta anclas, armas y bastimentos. La madera utilizada para tal construcción suponía no sólo una infraestructura vial y de transformación del tronco de árbol, roble especialmente, sino la sustitución de los bosques talados, tanto que con el tiempo la *Compañía de Caracas* tuvo que recurrir a los bosques navarros, lo que escondía el agotamiento de los bosques locales.

El correspondiente *boom* de los astilleros de Pasajes (incluso de Orio) retroalimentó, en buena medida, el mejoramiento de las instalaciones y la tecnología aplicada en las herrerías guipuzcoanas, y el *Real Asiento de Anclas de Hernani*, que se estableció en 1750, tuvo ayuda inicial de la RCGC en el viaje que facilitó a un maestro ancorero a Holanda a aprender nuevas técnicas; los asientos celebrados con la corona para mediar en los negocios de armerías de Placencia y Tolosa (la primera, armas de fuego, la segunda, armas blancas, aunque también cañones) dan una idea exacta del peso de la *Compañía de Caracas* en el papel de garante, al adelantar a los gremios manufactureros de ambas localidades el dinero para su funcionamiento, dinero que luego la empresa se encargaba de balancear en sus cuentas con la hacienda real. Este asiento, que comenzó temprano en la vida de la empresa, en 1735, se fue renovando permanentemente hasta que, desaparecida, pasó a manos de la *Compañía de Filipinas*, en 1785. Adicionalmente, la RCGC firmó contratos diversas: por ejemplo en 1737, para abaste-

cer de herrajes los astilleros de La Habana, aunque tuvo una corta vida pues en tal propósito la sustituyó la naciente *Compañía de La Habana*, fundada a finales de 1740 por muchos de los accionistas de la de Caracas; también contrató un asiento para llevar madera a los astilleros de El Ferrol, en 1766, aunque las primeras partidas llegasen en 1771, salidas de los bosques navarros por la vía del Bidasoa y embarcadas en Fuenterrabía.

Otras aventuras inversoras tuvo la *Compañía de Caracas*, ahora sin los buenos resultados de las anteriores: vinculado con el mundo de la pesca, se encargó de la *Compañía de Ballenas*, en la que invirtió una suma elevada de dinero en 1752, dotándola de dos embarcaciones que, por el ningún éxito que tuvo, terminó derivando al comercio caraqueño; sin mayor suceso, esta empresa desapareció en 1757-8, perdiendo en la experiencia más de la mitad de los más de 40 mil pesos invertidos. Otras experiencias tuvo la *Compañía de Caracas* en el área pesquera, ambas también fallidas. Una tuvo que ver con el plan de

Dado el estado de deterioro de la iglesia gótica de Santa María a consecuencia de incendios, terremotos y estallidos del polvorín del castillo de La Mota, se determinó en 1739 su demolición para erigir un templo de nueva planta y mayor capacidad. Obra destacada del barroco español por la calidad de su arquitectura interior, la nueva iglesia fue costeada en gran parte por la Compañía de Caracas, que asignó para su construcción "1.500 pesos por viaje con felicidad de cada navío grande, 1.000 de cada mediano y 500 de cada pequeño". No es exagerado afirmar que gracias al cacao se pudo levantar la iglesia que hoy contemplamos.

Imágenes: A la izquierda, fachada de Santa María según litografía de Laureano Gordón, s. XIX (colección Koldo Mitxelena Kulturunea). A la derecha, misa en Santa María ante el altar de San Pedro construido a expensas de la Cofradía de pescadores (litografía del siglo XIX, colección Koldo Mitxelena Kulturunea).

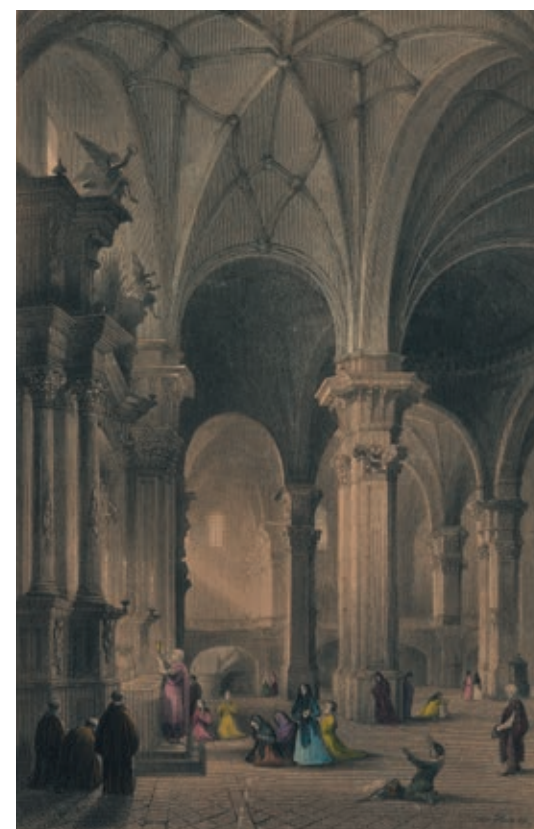




Imagen de plata de San Ignacio, labrada en Roma en 1741 por encargo de la Compañía de Caracas. Fue entregada en obsequio al Santuario de Loyola cumpliendo la promesa que se hizo para que llegase a buen puerto la fragata *San Ignacio de Loyola* en uno de sus viajes. Junto con la Virgen del Coro, San Ignacio era patrón de la Guipuzcoana.

obtener pescado salado en las pesquerías de Cumaná, en el oriente venezolano, buscando con ello sustituir el bacalao de Terranova, de cuya pesca los vascos habían sido marginados por los ingleses: a pesar del fuerte esfuerzo realizado, expresado en dos expediciones llevadas a cabo en la zona de Araya, en 1769 y en 1772, y en donde la empresa levantó una pequeña factoría, con pescadores vascos en la primera, cumanenses en la segunda, y utilizando siempre saladores vasco-franceses, los resultados fueron desproporcionados con respecto a la inversión pues el pescado salado enviado a San Sebastián no llegó a venderse satisfactoriamente, a pesar de haberse invertido más de 35 mil pesos en la aventura. Años más tarde, quizás empeñada en invertir en lo que su aparición había contribuido a opacar, la pesca litoral, la inversión en la *Real Compañía Sardinera de Guetaria*, en 1764, y luego, en 1775, en asociación con la *Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, en la *Compañía Marítima de Pesca*, tan sólo supuso esfuerzos productivos y comerciales infructuosos. Con la *Bascongada* llegó, incluso, a un acuerdo de distribuir los cuchillos que aquella confeccionaba, según se desprende de los extractos de la ilustrada sociedad de 1771.

Tuvo la *Compañía de Caracas* más aventuras inversoras en su tierra pero una cosa queda clara: si bien el beneficio del comercio del cacao sirvió para

alimentar los intentos “ilustrados” de sus benefactores, la mayoría de tales intentos terminaron siendo, salvo en el caso de las armerías, fracasos comerciales. Pero a partir de su actividad a lo largo de más de 50 años, y gracias a los impuestos que dejaba en la hacienda municipal y el Consulado (no sólo la real, lo que a veces se olvida), varios fueron los planes e inversiones que se hicieron para “modernizar” la sociedad donostiarra: por ejemplo en la infraestructura, como la iglesia de Santa María (a cuya construcción contribuyó no sólo con abundante capital sino con su participación en la *Junta de Fábrica*) levantada entre 1742 y 1764, e inaugurada en 1774, o las mejoras en el puerto y la bahía de La Concha y de Pasajes, a lo que se dedicaron parte de sus impuestos consulares; o por ejemplo en la humana, con los intentos de formación de una escuela náutica. Así, la febril actividad que directa e indirectamente tuvo la *Compañía de Caracas* en Guipúzcoa no se traduce solamente en “beneficios” para el sector mercantil y comercial, o para algunos de la producción, como por ejemplo el chocolatero, que al fin y al cabo recogía en sí mismo la esencia de la existencia de la RCGC.

Por ello, la “sangría” migratoria que supuso el elevado personal, en funcionariado y marinería, e incluso las familias de tales, que salió de la provincia de Guipúzcoa y muchas veces no regresó, podría estar compensada con los beneficios que rindió a la provincia. Y, paralelamente, esta relativa sangría humana estuvo acompañada por la “transfusión” de recursos monetarios adicionales, no ya vinculados a las casas comerciales y a los grandes empresarios y comerciantes, sino al esfuerzo de sus marineros, funcionarios y operarios, en las, no del todo “legales”, prácticas arriba señaladas. La aparición definitiva de San Sebastián (junto con Pasajes, pero también irradiando a los pequeños puertos, sobre todo al occidente de la capital provincial) como intermediario en el comercio atlántico, por pequeña que fuese su presencia, escondió y canalizó una diversifica-



Tarjeta navideña enviada por la empresa de herramientas de acero de precisión Laborde Hermanos de Andoain en 1957. Se ilustra con una ingenua imagen alusiva a la Compañía de Caracas resaltando su papel en la exportación de herramientas de hierro. La tarjeta-díptico incluye también un texto de síntesis que ofrece una idealizada visión de la historia de la Guipuzcoana como “empresa modelo de organización en asuntos industriales y comerciales”. Colección J.M.U.



San Sebastián en el siglo XVIII según acuarela de Fernando Hierro, c. 2000. Colección Museo San Telmo.

Pese a la pujanza de su economía marítima, San Sebastián fue siempre una ciudad de escasa población y reducidas dimensiones. En el siglo XVIII 10.000 personas convivían en el recinto amurallado.

ción y una estructuración comercial como nunca antes, pues al margen de que parte del cacao caraqueño se distribuyese hacia el norte, una buena parte de lo que la *Guipuzcoana* colocaba en Venezuela procedía de puertos y mercados holandeses y franceses, donde, por otra parte, encontró empréstitos y socios comerciales que no pudo encontrar en la península (lo que, paradójica e inevitablemente, hacía difícil la competencia con el contrabando curazoleño en las costas caraqueñas).

Una vez desaparecida la empresa, siguió viva de varias maneras: a través de su trasvase a la *Real Compañía de Filipinas*, en la que se diluyeron su capital accionario, personal y propiedades, o en su hermana la *Real Compañía de La Habana*, pero sobre todo en

la infinidad de pleitos judiciales que quedaron por resolver a causa de la increíble deuda que dejó por cobrar a ambos lados del Atlántico, mucha incobrable, y que perduró durante varias décadas. Incluso, en alguna manera pervive en las extraordinarias edificaciones que dejó en La Guaira y Puerto Cabello (y todavía las adornan), especialmente en la primera. También es cierto que, probablemente, el propio funcionamiento de la *Guipuzcoana* fuese vehículo o importante eslabón del proceso político-administrativo que terminó de incorporar la exenta provincia de Guipúzcoa al estado central borbónico, como ya lo habían preocupadamente diagnosticado funcionarios de la Diputación Foral y manifestado en sus enfrentamientos con los comerciantes del Consulado de San Sebastián.



“Los 33 grados de latitud Norte”. Nuevas fuentes para la historia del comercio marítimo internacional en San Sebastián (1800-1900)

Carlos Rilova Jericó

1. Introducción

Si pudiéramos volver a las calles de la ciudad de San Sebastián del año 1800 y, a través de esa trama oscura y laberíntica, nos acercásemos hasta los muelles, más allá de la puerta de mar que guardaba sus murallas, seguramente descubriríamos en ellos una más que discreta actividad. Marineros tocados con gorros de lana o sombreros de paja tan embreados como las coletas que los distinguían de los hombres de tierra, estarían formando una multitud junto a sus oficiales que, a su vez, tratarían de hacer rivalizar sus ajadas levitas azules con los vistosos uniformes de algunos de los mandos de la guarnición encargada de guardar lo que entonces era una de las principales plazas fuertes de la monarquía española. Junto a ellos se distinguirían, además de descargadores y escribientes apagados a sus libros de cuentas, numerosos hombres de negocios vestidos con la apabullante elegancia propia de aquella Europa que, después de la contrarrevolución francesa de 1795, empieza a conocer los excesos del Romanticismo no sólo en los uniformes militares sino en la ropa de los civiles.

Más allá del puerto en torno al que se arremolinan ese cúmulo de guerreras con entorchados y charréteras doradas, fracs y levitas de diversos colores que apenas cubren ya los elegantes chalecos con solapa y doble botonadura en los que se embuten los vientres abultados por la prosperidad comercial, por encima de bicornios militares y civiles, con o sin escarapela, punteados aquí y allá por las gorras de los descargadores o algunos de los primeros sombreros de copa, veríamos probablemente un bergantín o una goleta con el velamen desplegado que estaría iniciando la maniobra de desatraque para volver a mar abierto, dejando atrás la bahía. Mientras tanto en tierra se estaría dando destino a la carga que estos navíos acababan de dejar y seguramente se vigilaba con ojos atentos a otras naves que en esos momentos estarían

preparándose para echar el ancla en los muelles que quedaban vacíos y empezar a negociar con las autoridades y los comerciantes de la ciudad que se mueven en torno a las pacas y los barriles recién depositados sobre los “cais”, buscando el lugar apropiado para cada uno de ellos.

El origen y el destino de esos barcos que abandonan este puerto o arriban a él era muy diverso. Una buena parte de ellos navegaba sobre la ruta que las cartas náuticas trazan entre el puerto de la futura capital de Gipuzkoa y los de las colonias españolas de América. Sin embargo, como vamos a comprobar, esa red comercial que tiene en San Sebastián su punto de partida y llegada no se conformaba con tan poca variedad.

Así es, ya en sus respectivas tesis doctorales Carlos Larrinaga Rodríguez o Celia Aparicio habían consignado una larga lista de destinos que nada tenían que ver con Maracaibo, Veracruz, La Habana, Santiago de Cuba o San Juan de Puerto Rico. En efecto, aunque no sea algo sobre lo que se haya escrito demasiado, ambos trabajos dejan pocas dudas acerca de que los armadores y capitanes vascos del siglo XIX frecuentaban los muelles de Lisboa, Nantes, Le Havre, Brest, París, Amberes, Amsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Plymouth, Liverpool y un etcétera en el que no deberíamos dejar de incluir –como veremos– a Londres y a otros puertos del otro lado del Atlántico situados, tal y como señala alguno de los documentos disponibles para reconstruir esa historia semiolvidada, más allá de “los 33 grados de latitud Norte”, en la costa Este de los recién creados Estados Unidos de Norteamérica⁴⁹³.

Así las cosas, la única vía para cumplir con uno de los principales deberes del historiador –aportar algo nuevo sobre aspectos desconocidos del pasado– pasaría por ahondar algo más en documentación poco frecuentada hasta la fecha en la que han quedado recogidos, al menos parcialmente, muchos detalles sobre

Carlos Rilova Jericó (San Sebastián, 1967). Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad del País Vasco con una tesis sobre el Duque de Mandas, Fermín Lasala y Collado. Su actividad investigadora, iniciada en el año 1995, se ha centrado fundamentalmente en estudios de historia social, cultural y política del País Vasco durante los siglos XV al XIX.

◀ Detalle de la corbeta *Conchita* construida en 1860. Colección particular.



Empuñadura del bastón de mando que perteneció al último prior del Consulado de San Sebastián. Comienzos del siglo XIX. Colección Museo San Telmo.

esas rutas del comercio marítimo internacional que tenían su punto de partida y llegada en los muelles de San Sebastián, y eso es justamente lo que se pretende hacer en las páginas que siguen a ésta.

2. El puerto de San Sebastián antes de la habilitación para el comercio con América (1789-1840)

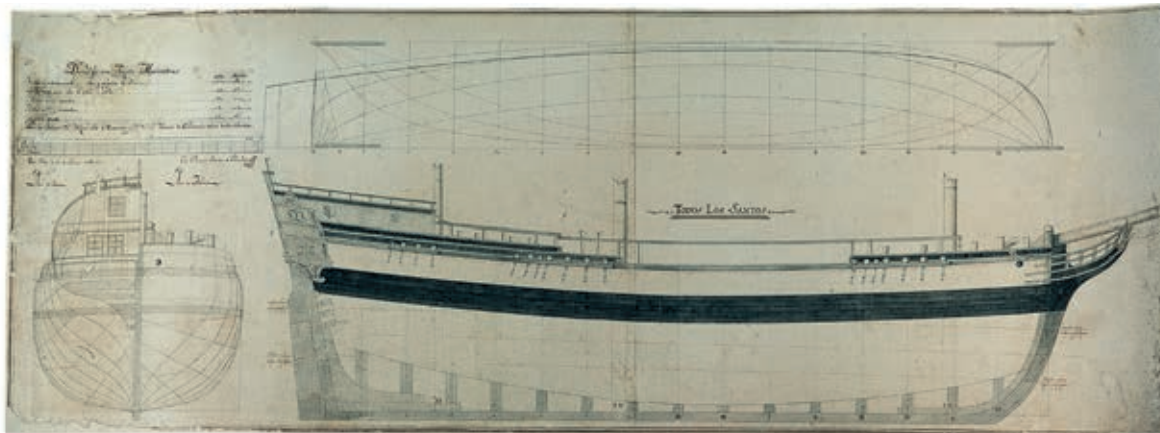
San Sebastián y sus comerciantes no pasaban por una situación demasiado grata entre finales del siglo XVIII y las tres primeras décadas del XIX. De hecho, como señalaba Luis María Bilbao en alguno de sus trabajos, ese momento amargo, que él no duda en calificar de crisis, podría remontarse hasta mediados del siglo XVII, quedando las cosas desde entonces estancadas en un *impasse* que nunca tuvo demasiados visos de mejorar⁴⁹⁴.

Al margen de cuál fue la verdadera profundidad y duración del problema, es evidente que los comerciantes de la ciudad que operan en ella desde 1800, pasaron buena parte de su tiempo histórico buscando una solución a una situación de la que no había podido sacarles siquiera la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas extinta en 1785. En efecto, documentos del Archivo General de Gipuzkoa nos indican que, poco después del cierre definitivo de la que bien podría ser la primera multinacional vasca, en el año 1789, las fuerzas vivas de la ciudad habían vuelto a reclamar a las autoridades forales que rigen la provincia de Gipuzkoa que se habilitase el puerto de San Sebastián para comer-

ciar con todas y cada una de las provincias americanas bajo dominio de la monarquía española⁴⁹⁵.

Ese impreso, fechado en junio de 1789, poco antes, pues, de que la revolución estallase en París, no era sino el primer capítulo de una renovada serie de desencuentros entre los representantes de los comerciantes de la ciudad –entre ellos la Casa de Contratación y Consulado de la misma– y esas autoridades forales que, aún siendo conscientes de la crisis que padece ese puerto, incapaz de hacer competencia siquiera al de Bayona, se niegan a introducir cambios administrativos que vulnerarían los privilegios de los que disfruta el interior de la provincia, convertida en zona franca comercial gracias a la ausencia de aduanas en la costa, decretada por un Fuero que resulta inalterable como eje de la vida política y económica de Gipuzkoa desde comienzos de la Edad Moderna. Sin embargo esta historia, que no ha sido contada aquí por primera vez ni lo será, tampoco, por última, no refleja, en absoluto, la situación del puerto donostiarra a comienzos de ese siglo XIX que ve nacer nuestra sociedad industrial y con ella la eclosión de un comercio internacional de un volumen desconocido hasta la época.

En efecto, a pesar de esas dificultades administrativas, el mismo Archivo General de Gipuzkoa en el que se conservan las borrascosas negativas de las autoridades forales al comercio de San Sebastián respecto a la apertura de líneas de comunicación mercantil más activas, ofrece otros documentos que hablan de una realidad ajena, por regla general, a esas cortapisas oficiales para traficar libremente desde esa bahía con rumbo a cualquier destino.



Plano de la fragata mercante *Todos los Santos* construida en Orío en 1803 para Miguel José Eraunseta y Francisco Xavier de Echevarria, vecinos de San Sebastián. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

El primer indicio es una breve nota en la que se refleja, con verdadero desparpajo, el tráfico existente entre San Sebastián y una de las economías que iba a dirigir –y aún dirige– el comercio mundial. Es decir, esos Estados Unidos situados en el centro de esa ruta de los 33 grados de latitud Norte que el comercio marítimo de San Sebastián parece conocer muy bien y a cuyos puertos acude con todo el beneplácito de esas mismas autoridades forales que niegan la habilitación de la ciudad. En efecto, ese escueto papel era parte de la correspondencia de Blas de Torres Erausquin, el agente que éstas tienen destacado en Madrid para velar por sus intereses, que en el otoño de 1800 aseguraba estar haciendo todo lo posible para evitar los impedimentos que el juez de contrabando instalado en San Sebastián estaba poniendo a la exportación de hierro manufacturado –“planchuela, cabilla, cuadrados, y otras Piezas de Errages”– que, después de ser acabado en las que el agente llama “Fabricas” del distrito de Gipuzkoa, debía ser embarcado rumbo a los “Estados Unidos de America” y a los puertos de “otras Potencias amigas”. Una circunstancia verdaderamente remarcable. Especialmente si tenemos en cuenta las reticencias mostradas por estas mismas autoridades frente a esos puertos de destino a lo largo de la última mitad del siglo XVIII. Caso, por ejemplo, de las encendidas discusiones en torno al ruinoso viaje llevado a cabo por el navío *San Pedro* (conocido bajo el alias de *Ana María*), que sale de San Sebastián para el bajo curso del río Mississippi a finales del año 1775, o bien el revuelo que levanta la arribada al puerto de Filadelfia de la fragata de la Compañía Guipuzcoana de Caracas *Nuestra Señora de los Dolores*. Ambas singladuras prolijamente descritas en la documentación conservada entre los fondos del Museo Naval de San Sebastián⁴⁹⁶.

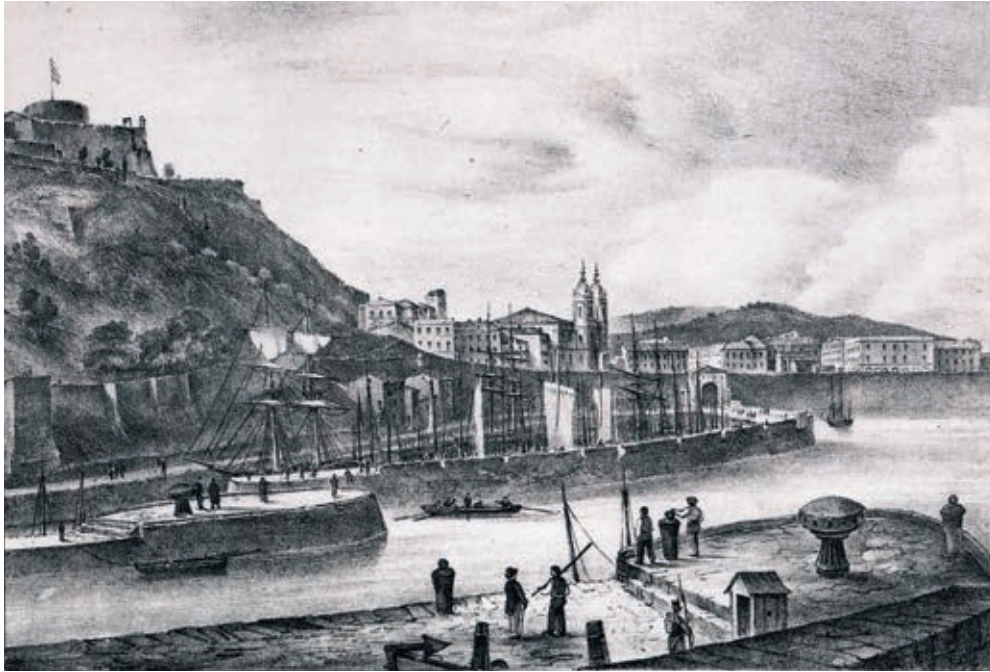
En cualquier caso ese documento de 1800 constituye todo un indicio sobre los verdaderos límites de las diferencias entre las autoridades forales y los comerciantes de la costa acerca de la forma en la que se debía organizar ese tráfico comercial internacional. Como vemos por esta nota, ambos estaban de acuerdo en un aspecto esencial: el flujo de mercancía que entraba y salía desde los muelles de la ciudad no debía detenerse. Por el contrario había que franquearle el paso hacia cualquier destino, en las colonias españolas, en puertos del Norte de Europa o en los de Nor-



teamérica, tanto por encima como por debajo de los 33 grados de latitud Norte. Los testimonios sobre esta cuestión, a pesar de no haber sido sistematizados todavía por un estudio más extenso, no son raros⁴⁹⁷.

Así, apenas concluye el siglo de la Razón y comienza el de la Industria, en 1803, no es difícil encontrar señales claras de una presencia regular de mercantes norteamericanos en los muelles donostiarros. En la primavera de ese año las autoridades encargadas de velar por la Salud Pública encarecían a las de la ciudad que admitiesen en su puerto a los cargueros procedentes de Filadelfia, siempre que éstos fueran visitados primero por personal competente que acreditase que no padecían ninguna de las epidemias

Puertos europeos y americanos con los que San Sebastián mantuvo intercambios mercantiles en el siglo XIX. En rojo se señalan los más frecuentados. Grafismo: O. Goñi.



El puerto de San Sebastián antes de que fueran realizadas las obras de reforma y ampliación entre 1851 y 1858. Vista desde el muelle de Cai-arriba. Litografía de G. Carpenter. Colección particular.

que habitualmente se importaban desde aquella capital *yankee*. Como la “enfermedad calenturienta” que apenas cuatro años atrás, en 1799, había diezmado a esa ciudad y a la de Nueva York, creando una alarma entre las autoridades del litoral guipuzcoano cuyos ecos aún resonaban en estas prevenciones de 1803⁴⁹⁸.

Precisamente la existencia de esa mercancía indeseada en forma de epidemias de fiebres, nos permite conocer con más detalle cuáles eran los nudos que formaban la trama de la red de comercio internacional en la que estaba involucrada –con o sin la habilitación precisa– la burguesía de San Sebastián de las primeras décadas del siglo XIX. Así, entre 1799 y 1803, las autoridades portuarias de esa localidad eran prevenidas por las de Sanidad frente a las cargas que les llegasen de las colonias danesas de Santa Cruz y Santo Tomás en el mar Caribe, las remitidas desde las colonias francesas de América o las que se girasen desde puertos marroquíes como los de Tánger y Tetuán. Todas ellas procedencias bajo la sospecha de estar tocadas por diferentes fiebres contagiosas⁴⁹⁹.

Una circunstancia de la que, naturalmente, tampoco estaban libres los puertos de la América española, también involucrados en esa extensa red comercial que unía a San Sebastián con el resto del mundo. Algo que queda bien claro en la precaución con la que, todavía años después de estas alarmas, en 1814 concretamente, se admite a los muelles donostiarros al bergantín *María Dolores*, procedente de La Habana. La entrada al puerto se le permitió tan sólo por-



El bergantín *Nuevo Carmencita* del armador cubano José Joaquín Aristeguieta Galtes llegando al puerto de Donostia. Acuarela de José Campión, 1854. Colección Untzi Museo-Museo Naval.

que los géneros que transporta en sus bodegas –azúcar, café y aguardiente– no eran susceptibles de causar fiebre epidémica y no se había detectado un solo enfermo entre sus tripulantes. De otro modo las autoridades hubieran retenido a ese carguero antes de autorizarle a comerciar, siguiendo las instrucciones de la Junta Suprema de Sanidad del Reino –recién restaurada tras la victoria frente a Napoleón–, que mandaba expurgar los equipajes durante ocho días hasta que se cumpliera el mes de noviembre, extendiendo ese plazo hasta quince en el caso de barcos que, como el bergantín habanero, procedían de esa localidad, de Veracruz o de cualquier otro puerto del Golfo de México⁵⁰⁰.

guerra administrativa a los responsables municipales porque habían permitido atracar a un bergantín *yankee* fondeado en la bahía el día 22 de agosto. Procedía de Boston y había llegado hasta allí “con cargamento de tabaco (*sic*) y gengibre (*sic*)”. Sin duda un sabroso negocio, tanto como el que producía la exportación de manufacturas de hierro hacia el lugar de procedencia de ese mercante, pero imposible de realizar a menos que el barco pasase una rigurosa cuarentena, en la que insistían las autoridades sanitarias ya que, según el rol del bergantín, dos de sus tripulantes habían desaparecido en la travesía y se ignoraba debido a qué causa, no pudiéndose excluir desde luego la muerte por enfermedad epidémica⁵⁰¹.



Vista de Nueva York desde Brooklyn. Estampa del siglo XIX.

Las redes del comercio donostiarra con América no se limitaron a las colonias españolas. Dentro o fuera de los cauces que permitía la legalidad se mantuvo un tráfico con puertos del Este de los Estados Unidos, como Filadelfia, Boston o Nueva York.

Unas normas inevitables, origen de un verdadero río de documentos en los que, entre desabridas peleas entre funcionarios locales, provinciales y estatales, seguimos descubriendo los nudos de la red comercial de San Sebastián antes de que la ciudad fuera habilitada como puerto con aduana.

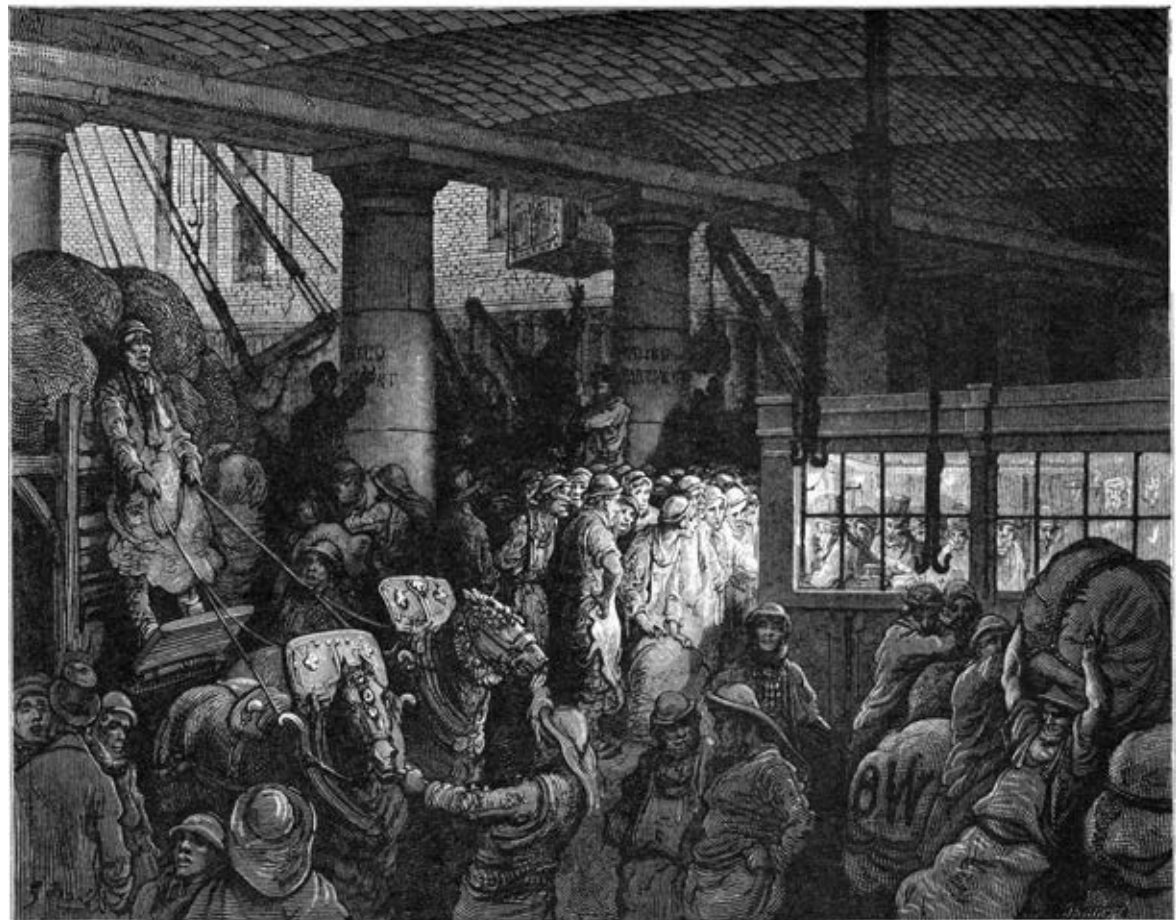
Lo ocurrido en el verano de 1817 constituye un excelente ejemplo. A finales del mes de agosto las autoridades encargadas de vigilar la arribada de barcos al puerto de San Sebastián, declararon una nueva

La tónica se mantendrá a lo largo de los años. Así el bergantín francés *Henriette*, que hacía la ruta del Atlántico desde La Habana, no será admitido a libre plática y comercio en los muelles de San Sebastián hasta que cumpla con una observación rigurosa –que culmina el día 22 de agosto de 1826– y sólo después de que se fumigue durante dos horas los camarotes, la carga y a los pasajeros. En ese mismo caso se vio “el Bergantín Dinamarques nombrado Danish Brig. Hope”, que arriba a San Sebastián en septiembre de

1826 con carga de “cacao, palo Campeche, y otros objetos (*sic*)” desde la isla de Santo Tomás: no será admitido a libre plática y comercio hasta el día 30 de ese mes. Sólo cuando se comprobó que ninguno de sus dos pasajeros o sus catorce tripulantes –incluido el capitán, D. M. Leman– padecía la más mínima traza de alguna de esas fiebres epidémicas habituales en aquellas procedencias⁵⁰².

Otro tanto había ocurrido ya con la goleta *Porter*, que llegaba hasta la futura capital de Gipuzkoa en julio de 1826 bajo el mando del capitán Robinson Phoenix, procedente del puerto de Baltimore con carga de “azúcar, pimienta, palo campeche, y otros efectos”. Fue obligada a respetar una cuarentena de observación de seis días, que se debía verificar en el fondeadero inmediato a la isla de Santa Clara, aunque traía la patente de sanidad limpia y en regla, firmada por el cónsul español en aquel puerto de los Estados Unidos⁵⁰³.

A pesar de la brevedad de la cuarentena, el embajador de esa potencia en España no parecía estar nada contento con estas medidas que, tal y como aseguraban las autoridades sanitarias de la ciudad, se adoptaban por el interés general de la Salud Pública y la prosperidad del comercio guipuzcoano. Ese funcionario no tardó demasiado en quejarse de que esa vigilancia extrema producía “perjuicios” a los dueños de mercantes de su país. Especialmente a los de “varios buques que se esperaban en Santander, Bilbao y San Sebastián”, obligados tras la larga travesía trasatlántica a observar una prolongada –y costosa– cuarentena antes de poder entrar en esos puertos para poder descargar y comerciar. El embajador solicitaba que el rigor de los controles sanitarios se moderase algo o, al menos, que se exceptuase de esos registros y cuarentenas a los barcos norteamericanos que “vinieren de los puertos al Norte de Charleston y Sud Carolina



Almacenes portuarios de Londres.
Ilustración de Gustave Doré para la
carpeta *London a pilgrimage*, 1872.

Desde las primeras décadas del siglo XIX
San Sebastián mantuvo un fluido con-
tacto comercial con la capital británica.

ó de los 33 grados de latitud Norte”, tal y como se había instituido por medio de una Real Orden de 15 de abril de 1826 en la que se exoneraba de esa vigilancia a todos los mercantes estadounidenses, salvo a los que procedieran de las Carolinas o de Georgia⁵⁰⁴.

Sólo los puertos del Norte de Europa, como ocurre con los británicos, parecen haber tenido acceso inmediato a la red de comercio internacional de San Sebastián sin pasar por filtros como esos. Al menos en las primeras décadas del siglo XIX. Antes de que la epidemia de cólera morbo, vagamente emanada del Báltico, haga su aparición en la década de los 30 de ese siglo. Hasta entonces, tal y como nos sigue revelando la documentación del Archivo General de Gipuzkoa, los mercantes de San Sebastián entran sin ningún problema sus cargas en los puertos ingleses y los procedentes de esas latitudes hacen otro tanto en los muelles de la futura capital de Gipuzkoa.

El notario William Duff, ejerciendo su trabajo en el que él llama “año del Señor” de 1813 a pie de muelle en el por entonces nada elegante distrito de los *Docks* londinenses, nos ha dejado un exacto testimonio de esas fluidas relaciones entre los comerciantes de San Sebastián y los de la capital británica.

Ese documento y otros agregados a un largo proceso que durará hasta 1820, nos dicen que Joaquín Gregorio de Goicoa “vecino y del comercio de la ciudad de San Sebastián” había consignado 54 cajas de quina superior –de clase “Huanuco”– en Cádiz para que fueran desembarcadas en los muelles de Londres y remitidas bajo pago de 1700 libras esterlinas a la casa comercial Hugh Venables de Londres. Un negocio que no llegará a verificarse satisfactoriamente debido a las fraudulentas maneras que gasta su dependiente, Juan Antonio Díaz, que, en cuestión de meses, desbarata con sus merodeos por los *Docks* londinenses los favorables informes que se daban sobre la casa comercial Goicoa en la capital británica. Como lo atestigua ante el juez del Corregimiento Pedro Harris Abbott, que actúa como



agente de Venables. Estaba bien informado de la seriedad de Goicoa, hombre “de certero credito” según le había contado Pedro Arransolo, miembro “del comercio de Londres”, pero también quedó bien pronto desengañado por la actitud de Díaz. Un hombre sin demasiados escrúpulos al parecer, ya que igualmente engaña a Goicoa con el flete de retorno, compuesto por 8 barricas de grasa, 41 cestos de quesos de Flandes, 8 toneles de tabaco “bueno”, otro medio “del regular”, 51 cajas de azúcar, 2 toneles de lo mismo y otros dos barriles de esa dulce carga a los que había que sumar una partida de abadejo inglés...⁵⁰⁵

No será éste el único flete que llegará desde Londres o desde los 33 grados de latitud Norte a la futura capital de Gipuzkoa. Hay otros enviados a otras casas de comercio que experimentan muchas menos dificultades que la de Goicoa.

Esto es lo que nos dicen al menos los fondos del Untzi Museoa de San Sebastián.

Entre ellos podemos encontrar documentos firmados a cargo de Antonio Daubaña, que durante varios años será el encargado de consignar diversas

Naufragio en la bahía de La Concha el 14 de abril de 1874. Acuarela de Rogelio Gordón, a partir de un dibujo realizado por su padre, Laureano Gordón. Junto a la corbeta *Eulalia* en peligro, se aprecian los restos de la goleta inglesa *Mary Lawn*. Colección Museo San Telmo.

Corbeta *Conchita* construida en el Oria (Aguinaga) en 1860 para J. de Aristequieta. Colección particular. Hacia 1850 la flota de San Sebastián contaba con cuatro corbetas. Fermín Lasala y Collado, futuro Duque de Mandas, fue propietario, a mediados de siglo, de dos embarcaciones de esta clase con las que mantuvo intercambios comerciales con Buenos Aires, Montevideo, La Habana, Amberes y Hamburgo.



cargas desde los muelles londinenses hacia San Sebastián. En septiembre de 1816 enviaba 190 barriles de cacao, 30 cajas de “Cassia lignea”, 25 bolsas de pimienta y 100 bolsas de cacao⁵⁰⁶.

El 26 de febrero de 1819 se despachaban desde esa misma procedencia 9 pipas –“hoghead”– de azúcar y 109 cajas cargadas con ese mismo género⁵⁰⁷.

Investigando entre la correspondencia de la firma Serres Lafitte descubrimos que en el mes de junio de 1819 se les enviaban desde la capital británica, concretamente desde los muelles del mismo río Tamésis –como no se olvida de subrayarlo el documento que autentifica la carga–, 60 cajas de azúcar y 5 balas de canela a bordo del barco *Zephyr*, que curiosamente estaba al mando de un capitán de apellido Duff⁵⁰⁸.

Finalmente, si continuamos buscando entre esos manifiestos de carga conservados en el Untzi Museoa, descubriremos que otras casas de comercio de San Sebastián, como la de los Queheille, recibían tabaco

de Norteamérica a través de Bayona. En uno de esos documentos, firmado el 27 de noviembre de 1829, se exponía como el navío *Rossini* cargaba varios toneles y fardos para esta familia de comerciantes donostiarros y también un paquete de “tabaco de oja (*sic*) Kentucky”⁵⁰⁹.

Prácticamente un mes antes *La Nueva Corina* había hecho la misma ruta entre Bayona y San Sebastián para descargar en ese último puerto 10 toneles de ese mismo tabaco en hoja de Kentucky, que en conjunto pesaban 4.713 kilos⁵¹⁰.

Con o sin habilitación ésta es la situación que nos permite reconstruir la documentación anterior a 1841. Algo menos idílica de lo que pueden hacernos suponer esos testimonios que, simplemente, esbozan una norma que se verá afectada por varias amargas excepciones que, por otra parte, ayudan a dibujar una imagen más exacta de esa red comercial donostiarra anterior a 1841.

Es el caso de la negativa de las autoridades forales a habilitar a Luis Frith en 1827 como cónsul de los Estados Unidos en San Sebastián, dificultando así las relaciones con uno de los principales mercados de la ciudad, nuevamente por temor a ver alterados sus privilegios. Lo es también, con más claridad aún, el proceso que se desató en el año 1816 contra varias de las principales firmas comerciales de San Sebastián por haber descargado en los muelles de esa ciudad parte de los cerca de 1500 quintales de cacao de Caracas y Guayaquil, azúcar, café y vinos de Jerez, Pajarete y Málaga que llevaba en sus bodegas el bergantín *La Providencia*, propiedad de Juan de Larrea y con rumbo declarado a San Juan de Luz desde la bahía de Cádiz. Todo un estímulo para que la situación, de algún modo, cambiase a partir de 1841. Precisamente a efecto de las presiones de muchos de los que habían tenido que sobrellevar el largo proceso de 1816, como los Brunet, los Collado o, muy especialmente, los socios de estos últimos, los Lasala⁵¹¹.

3. El puerto de San Sebastián después de la habilitación para el comercio con América (1841-1864)

El general Espartero, llamado no sin razón “ídolo” de los liberales donostiarros –es decir la inmensa mayoría de los comerciantes y hombres de negocios de esa ciudad–, había logrado liberalizar todo el reino de España –literalmente– con un efectivo golpe de mano militar en 1841. Eso incluyó, por supuesto, al puerto de San Sebastián. A partir de ese momento ya no debería haber trabas para que los muelles de la ciudad fuesen frecuentados oficialmente por barcos de cualquier procedencia que se acercasen hasta allí para comerciar⁵¹².

¿Cuál fue la situación real, más allá de las medidas oficiales que, como acabamos de ver, bien podrían haberse limitado a sancionar una práctica que, salvo en raras ocasiones, había pasado por encima de la reticencia oficial?



Puerto de San Sebastián. Aguada de Didier Petit de Meurville realizada entre 1857 y 1873. A la izquierda de la imagen se sitúa la antigua Casa-torre del Consulado convertida en dependencia del ministerio responsable de obras públicas, que cubría además funciones de salvamento marítimo. Colección Diputación Foral de Gipuzkoa.

Vista del puerto de San Sebastián hacia 1876. Del álbum fotográfico *Recuerdo de San Sebastián y Cercanías*. Colección J.M.U.



Si atendemos a las relaciones de mercancías cargadas que elaboraron los capitanes de barco de una de las principales firmas de comercio marítimo con base en San Sebastián, concretamente la organizada por Fermín Lasala y Urbietta –socio y más adelante cuñado de los Collado–, podemos sacar en conclusión que, al menos cuantitativamente, la habilitación del puerto, fue favorable para la extensión y el afianzamiento de la red de comercio internacional de la ciudad que en pocos años se iba a convertir, además, en la capital de Gipuzkoa.

Fermín Lasala y Urbietta había mostrado un interés precoz en hacerse dueño de varios barcos mercantes. Apenas ha logrado cierta independencia frente a sus socios y cuñados. Así, en 1831, tan sólo tres años después de que se case con una de las hermanas Collado, compra a la firma comercial dirigida por su suegra y cuñados la corbeta *La Josefina*. Una embarcación magnífica construida en los astilleros del Adour que le cuesta 25.000 francos y a la que, sin embargo, remozará, aparejándola para servir de bergantín con el nombre de *Rápido* y un porte de 193 toneladas y 7 cuartillos⁵¹³.

Es poco más lo que se sabe acerca de los inicios de ese negocio naviero organizado por Fermín Lasala padre. Se trata tan sólo de uno de los muchos que legará su prematura muerte a su hijo homónimo en 1853. Pero todo apunta a que, nunca mejor dicho, marchó viento en popa. Apenas nueve años después de esa primera compra, en 1840, cuando aún falta uno para que el puerto que le sirve de base sea oficialmente habilitado, su hermano Juan Bautista, prósperamente afincado en el comercio de la ciudad de Nueva York, le confesaba en su correspondencia sus deseos de organizar un tráfico regular entre ambos puertos por medio de lo que con demasiada moderación llama “dos barquitos”. Esa ruta, según parece, no llegó a convertirse en algo más sólido, quizás a causa de, entre otros factores, la reticencia de las autoridades de Manhattan a dejar entrar barcos de procedencia española que no carguen exclusivamente manufacturas de esa misma nacionalidad⁵¹⁴.

Una dificultad en cualquier caso demasiado pequeña para Fermín Lasala padre que, obviando trabas como esas, deja en manos de su hijo una activa red de comercio marítimo que une San Sebastián con puertos mucho menos problemáticos que el de Nueva York. Caso de los de La Habana y Liverpool. Esa, exactamente, era la ruta que, partiendo desde San Sebas-



Cargadores. Ilustración de H. Feillet para *Description des environs de Bayonne et de Saint-Sébastien* obra de Ch. Hennebutte, Bayona, 1852.

tián, trazaba la quilla del lugre *El Joven Fermín* en 1854. Una lucrativa travesía que reportaba ese año al heredero del imperio Lasala una ganancia neta de 4.443 reales, la tercera parte de un beneficio de 13.331 reales. Sin duda algo más que un buen motivo para que el joven millonario continuase manteniendo y expandiendo sus intereses navieros⁵¹⁵.

Y, en efecto, así fue. El número de barcos a su servicio en 1853 se multiplica desde aquella primera goleta comprada en 1831. Ahora Fermín Lasala y Collado, futuro duque de Mandas, disponía, además de ese lugre bautizado más que probablemente en su honor, de otro buque no bien identificado, el *Lasarte*, que en 1853, después de su vuelta de una travesía a “Adlesund”, es calificado como simple lugre y dos años después es elevado a la categoría de “famoso cliper”. Identificándolo otros documentos, finalmente, como corbeta⁵¹⁶.

El y otra nave de esa clase, la *María*, realizarán, para engrosar las arcas de su propietario, un denso tráfico comercial al menos hasta el año 1864. La ruta arrancaba, por supuesto, de los muelles de San Sebastián. Allí los barcos eran cargados con diversas mercancías. Principalmente harina molida en la fábrica de Lasarte propiedad de la familia y mano de obra. Ambos efectos destinados a Buenos Aires y Montevideo y al puerto de La Habana junto con algunos otros, consignados en las facturas y sobordos como “ferreteria”. Por regla general ambas corbetas regresaban desde la Gran Antilla española con flete de retorno y la proa puesta hacia puertos del Norte de Europa como Amberes y Hamburgo⁵¹⁷.

Esta pauta continuará hasta el año 1861. A partir de ese momento las dudas sobre el balance de esa década iniciada cuando Fermín Lasala padre aún gobernaba los negocios de la familia, no hacen sino arreciar en la mente del joven heredero. Todo parece apuntar, de acuerdo a las cuentas que le pasan sus diferentes administradores, que aquel tráfico de trabajadores blancos, harina y otros efectos no está a la altura de las dinámicas expectativas empresariales de Fermín Lasala hijo. Tres años después de considerar la oportunidad de seguir con un negocio que sólo producía pérdidas y ganancias mutuamente equilibradas, el joven millonario decidirá deshacerse por una cantidad considerable del que parece ser el último de sus barcos, el *Lasarte*, que, quizás no por casualidad, es comprada por una compañía bilbaína por 180.000 reales⁵¹⁸.

4. A manera de conclusión. El puerto de San Sebastián entre 1864 y 1900

¿Deberíamos considerar esa brusca retirada de los Lasala del negocio del comercio marítimo de altura como una señal inequívoca de la definitiva decadencia de ese tráfico en San Sebastián después de la habilitación?

Desde luego, atendiendo a la forma en la que el consorcio de empresas en poder de Fermín Lasala y Collado es administrado, podríamos dar como muy probable esa explicación a la venta cerrada en 1864: no hay un solo negocio mantenido por Fermín Lasala hijo que no produzca beneficios netos razonables en un plazo de tiempo también razonable. El destino



de los que no se ajustan a esa condición es desaparecer de los libros de cuentas de aquel gran magnate. En ellos no había espacio para el menor romanticismo, empresarial o de cualquier otra clase⁵¹⁹.

Sin embargo, sería un error cerrar este trabajo considerando las cosas bajo ese único punto de vista –el de Fermín Lasala y Collado– que, a pesar de su

Vista del puerto. Aguada de D. Petit de Meurville, 1857-1873. Colección Diputación Foral de Gipuzkoa.

innegable agudeza empresarial, es tan sólo el reflejo de una experiencia particular.

En efecto, no todo el mundo pensaba como el joven millonario al filo del año 1864.

Para empezar hubo otros comerciantes donostiaras que finalmente consiguieron establecer una ruta hacia Nueva York a mediados del siglo XIX. Una vez

la contrariedad que le fue oponiendo el estado de la mar” se habían visto finalmente obligados a poner proa hacia el puerto más próximo, que en este caso era el de La Habana, donde queda interrumpido lo que, según se desprende de este documento, no era sino otro viaje más entre el puerto de San Sebastián y el de Nueva York⁵²⁰.



Corbeta en el puerto de Donostia, c.1880. Foto Otero y M. Aguirre. Colección Iñaki Aguirre.

más los fondos del Untzi Museoa resultan imprescindibles para conocer la continuación de aquella vaga propuesta que estudiaron los Lasala en esas mismas fechas. Entre los documentos que conserva esta institución podemos encontrar un dictamen de un legista, un tal señor Labaca, que emitía su opinión sobre la arribada que se había visto obligada a hacer la fragata *Fe* en La Habana durante su “último viaje de Nueva Yorck (*sic*) á este Puerto de San Sebastián”. El jurista reconocía que el capitán no había tenido otro remedio que fondear en Cuba debido a las dificultades que había experimentado desde que dejaron atrás la bahía del Hudson. Habían perdido el ancla y después “por

Por otra parte, años después, Daniel Evans, el cónsul de los Estados Unidos en Bilbao a mediados de los sesenta del siglo XIX, consideraba que tanto la capital vizcaína como San Sebastián y Bayona eran puertos esenciales dentro de la red comercial marítima de unos Estados Unidos menguados por la guerra civil que se extenderá hasta el año 1865. La correspondencia que sostiene desde Bilbao entre 1862 y 1864 con las autoridades federales asediadas por los generales sureños en Washington D. C., constituye un fehaciente testimonio del interés comercial en el puerto de San Sebastián por parte de la que en breve se va a convertir en la principal potencia económica de

Occidente. Aquella bahía, al igual que Bilbao o Bayona, podía causar mucho daño a la causa de la Unión si los mercantes confederados que burlan el bloqueo de la Marina *yankee* deciden convertirlo en uno de sus principales puntos de comercio y abastecimiento en las costas europeas⁵²¹.

El avisado diplomático no será el único ni el último que piense así. La documentación manejada por el Instituto Nacional de Estadística español nos permite divisar el último hito de ese comercio marítimo internacional sostenido desde San Sebastián en aquel siglo en el que todo cambió. En sus detallados informes de 1882 a 1900 podemos leer que, en efecto, los

muelles de la ciudad seguirán siendo el punto de llegada y de partida para barcos británicos, alemanes, franceses, noruegos, cubanos y un largo etcétera del que, curiosamente, los de los Estados Unidos parecen haberse borrado casi tan definitivamente como lo hicieron los de los Lasala en 1864.

Todo continuará igual al menos hasta el año 1900. Después de esa fecha el comercio marítimo internacional de San Sebastián que hemos ido tratando de esbozar en las páginas anteriores tomará otro rumbo, buscando aguas nuevas no muy lejos de la ciudad que puedan satisfacer las nuevas necesidades de ese tráfico esencial⁵²².



Vista desde San Bartolomé y código de señales para la identificación de barcos avistados mediante banderas que se izaban en el castillo de La Mota. Dibujo de Manuel María Alcain, 1835. Propiedad familia López Cordón.



La pesca en San Sebastián desde la llegada del vapor⁵²³

Ernesto López Losa

Si hubiera que resumir en unas pocas palabras la historia pesquera donostiarra de los últimos dos siglos, sin duda, el gran protagonista sería Ignacio Mercader. Un comerciante de coloniales que, por diversas circunstancias, acabaría por ser el impulsor de la que, aún hoy en día, es la flota de pesca de altura guipuzcoana. Pero empecemos por el principio. Durante gran parte del siglo XIX el puerto de Donostia no se distinguiría mucho de cualquier otro que pudiéramos encontrar a lo largo de la costa vasca. Sólo tendría una particularidad, que es más que probable que fuera determinante en su futura evolución: era un puerto urbano, con un amplio mercado que consumía directamente el producto diario de la pesca. A diferencia de otros puertos, en Donostia no destacaban ni la elaboración de escabeches ni la de salazones: la mayor parte de las capturas se consumían en fresco en la ciudad. Por otra parte, disponía de otras ventajas que, con el tiempo, acabarían siendo importantes: por un lado, estaría la pronta disponibilidad de una red de ferrocarril que conectaba la ciudad con el interior peninsular. Por otro, su propia localización geográfica, y la cercanía a calas tradicionales como el Gran Cantó, que hacía que muchos inviernos lanchas de otros puertos hicieran sus campañas desde el mismo y, también, su proximidad a la plataforma continental francesa que sería el primer campo de trabajo de los modernos vapores que aparecerían a partir de finales del decenio de 1870.

Aunque en el resto de las costas peninsulares se conocen diversos intentos de aunar embarcaciones movidas por vapor y artes de arrastre, el verdadero comienzo del arrastre moderno, sin lugar a duda, hay que situarlo en San Sebastián, y de la mano del citado Mercader. El 20 de abril de 1878 una fuerte galerna acabó con la vida de unos doscientos pescadores. Cuenta la leyenda que Ignacio Mercader, que a la sazón era presidente de la Sociedad de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa, conmovido por la tragedia presentó una solicitud al Ministerio de Marina para poder utilizar un vapor para remolcar las lanchas de pesca

hasta las calas y traerlas, posteriormente, a puerto. Con ello se pretendía incrementar la seguridad en el mar y evitar otras tragedias similares. Sin embargo, también había un trasfondo económico interesante. Ignacio Mercader no habla sólo de salvar vidas sino también de desarrollar un nuevo negocio:

“... aquel paso fue dado con el objeto de proceder á un estudio de los mares que bañan nuestra costa y de averiguar el efecto que pudiera producir la introducción del elemento vapor á la industria de la pesca y de su mayor desarrollo”⁵²⁴.

Y aunque el uso del vapor *Comerciante* sí fue un éxito en lo concerniente a la seguridad, el siguiente paso consistió en tratar de introducir el vapor en las tareas pesqueras.

Siguiendo un modelo muy habitual en aquellos tiempos, el propio Mercader inició un viaje por Europa en busca de nuevas técnicas o cualquier novedad que pudiera incorporar a su idea de negocio. Se dice que tras recorrer las costas inglesas no encontró gran cosa: algunos cabrestantes de vapor y remolcadores que cuando no tenían trabajo atoaban embarcaciones de pesca, y que, en realidad, el barco que mandó construir en Leith sería uno de los pocos, si no el primero, de los arrastreros del mundo. Éste era un vapor de unas 50 toneladas de registro bruto, cuyo casco estaría inspirado en los veleros de altura ingleses. Sin embargo, es más que probable que Mercader conociera ya con anterioridad la existencia de una importante flota de arrastre que tenía como base Arcachón. Es más, en otra petición en la que ya detallaba su interés por desarrollar la pesca de arrastre con embarcaciones de vapor, hace referencia a la llegada de pescado traído por vapores de ese puerto, y también de Biarritz, durante los veranos para suplir la insuficiencia de la oferta local. Así, al año siguiente, en 1879, llegó a San Sebastián el primer *Mamelena*, que es considerado el primer buque a vapor dedicado a la pesca de arrastre en España. En principio, al margen de seguir remolcando lanchas a las calas, habría realizado algu-

Ernesto López Losa (Bilbao, 1966). Doctor en Historia por la Universidad del País Vasco. Profesor titular en el Departamento de Historia e Instituciones Económicas (UPV/EHU). Su principal línea de investigación se ha centrado en la historia del sector pesquero vasco y español.

◀ Preparación de anchoa en salmuera bajo los soportales de las casas de pescadores. Hacia 1950. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Pescadores donostiarros. Detalle de un proyecto de abanico de R. Sprenger. Último tercio del siglo XIX. Colección Museo San Telmo.

nos experimentos de pesca con un sistema que habría conocido en las Islas Británicas: el conocido como *Beam Trawl* o arrastre de perchas. Éste consistía, como su propio nombre indica, en una larga vara que mantenía la boca de la red abierta, permitiendo así la pesca. Sin embargo, las pruebas resultaron ser un fracaso y tuvo que recurrir a otro modelo histórico de pesca de arrastre, que era el que se correspondía con las llamadas *parejas de bou* mediterráneas. En este caso, no era una sino dos embarcaciones las que arrastraban la red, manteniendo su boca así abierta. Para ello, en 1880 adquirió otra embarcación, el *Mamelena n.º 2* de unas 70 toneladas de registro bruto y contrató a un redero andaluz, nombrado *Catelín*, para que adiestrara a las tripulaciones de los *Mamelena* en el uso de las artes de bou. Éste fue el sistema de arrastre que acabaría imponiéndose en la primera flota arrastrera donostiarra hasta finales del siglo, cuando se comenzaría a utilizar otro sistema distinto conocido como *Otter Trawl*, que permitía el arrastre mediante una úni-

ca embarcación y que fue el que predominó hasta la llegada de las parejas de pesca más pequeñas tras la Primera Guerra Mundial⁵²⁵. La adopción de este sistema significó un importante avance puesto que las ventajas sobre el sistema de pareja, teniendo en cuenta el modelo de embarcación predominante eran evidentes. Por un lado, podían salir a la mar con más frecuencia que las *parejas* puesto que las maniobras de alado de la red eran más fáciles y se podrían realizar en condiciones en las que éstas encontraban muchas dificultades. Por otro lado, los costes de mantenimiento eran menores, al ser solamente un buque. Finalmente, el *otter trawl* permitía una mayor intensidad de pesca al poder utilizar redes mayores y calarlas a más profundidad⁵²⁶.

Desde principios del siglo XX, la difusión del arrastre a vapor como sistema de pesca empezó a extenderse por otras costas, particularmente en Galicia⁵²⁷. Sin embargo, en Gipuzkoa la flota va a tener un carácter claramente distinto. Van a predominar en ella,



Chalupa bonitera entrando en el puerto de Donostia. Hacia 1900. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Las embarcaciones tradicionales de pesca a remo y vela fueron desplazadas por el vapor en las primeras décadas del siglo XX. En San Sebastián todavía podía verse alguna lancha calera o bonitera hacia 1923.



En pocos años, después de los primeros éxitos de los *Mamelenas*, fueron incorporándose otros armadores como los Otérmin, Cámara y Erquicia, por citar algunos de los pioneros, hasta llegar a sumar la flota cerca de la veintena de embarcaciones. Sin embargo, desde finales del siglo XIX hasta los últimos años de la Primera Guerra Mundial, la flota apenas varió. Es difícil conocer las razones, pero se podrían apuntar algunas: por un lado, un cierto agotamiento para las artes de arrastre de las calas más cercanas.

Vapor *Mamelena*, pesquero de arrastre de la empresa fundada por Ignacio Mercader, promotor de un tipo de pesca que conoció gran desarrollo en San Sebastián desde finales del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Las dimensiones de los *Mamelena* presentaban grandes diferencias entre sus unidades. Así el *Mamelena* nº 5, matriculado en 1882, tenía 50 toneladas mientras que el *Mamelena* nº 8, matriculado en 1909 alcanzaba las 160 toneladas.

por lo menos hasta finalizada la Gran Guerra, buques de bastante mayor tonelaje que los gallegos y que, mayoritariamente, iban a ser de segunda mano, de casco de acero e importados, principalmente, desde Inglaterra. Estos primeros arrastreros, que faenaron en pareja y luego en solitario, eran buques de una entidad importante superando muchos de ellos las 150 toneladas de registro bruto.

Por otro, también se podría intuir un cierto problema de demanda. Si bien es probable que San Sebastián fuera (y lo era) un mercado amplio para el pescado, lo cierto es que mientras no se abrieran las exportaciones hasta puntos más alejados de la península, éste no tenía la suficiente entidad como para absorber cantidades crecientes de pescado. Finalmente, también existía un claro problema de espacio puesto que el pequeño puer-



Postal posterior a 1915 en la que se observa la coexistencia de las lanchas tradicionales con pequeños vapores de pesca y arrastreros de considerable tamaño. El barco en reparación que se observa a la derecha es probablemente el *Mamelena* nº 6, arrastrero de 80 toneladas matriculado en 1899. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Pesca de bajura. Número y clase de las embarcaciones en los diferentes puertos guipuzcoanos (hacia 1918)

	Vapores	Motores	Traineras	Botes pequeños	Botes de mallas	Caleras	Pescadores
Hondarribia	20	4	16	100			300
Pasai Donibane	5		6	100			120
Pasai San Pedro	8		5	90			100
Donostia	20		16	200		2	400
Orio	16	4	18	40	16		160
Zarautz	2	2	9	12			100
Getaria	13	8	20	90	60		200
Zumaia	1	4	2	20	25		100
Mutriku	9	3	12	80	55	30	360

Fuente: CALBETÓN, Fermín: "Proyecto de organización de los pescadores libres para fines sociales", Primer Congreso de Estudios Vascos, Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Bilbao, 1919-1920, pp. 160-161.

to donostiarra no disponía de la amplitud necesaria para albergar ya no sólo a los grandes arrastreros, sino también a una cada vez más creciente flota artesanal atraída por el propio volumen del mercado donostiarra.

Si al principio del texto apuntábamos que no existían diferencias notables con otros puertos en cuanto al tamaño de su flota, ya durante los últimos años del siglo XIX, pero en especial en las primeras décadas



Vapores de la flota de bajura, 1917.
Fototeca Kutxa.

En las primeras décadas del siglo XX la flota artesanal conoció un gran desarrollo.



Vapor de pesca, 1919. Photo Carte. Fototeca Kutxa.

El primer vaporcito de bajura de San Sebastián se construyó al parecer en 1900 a iniciativa de José Javier Uresberueta. Desde este puerto los vapores de bajura se expanden por el litoral guipuzcoano y vizcaino. Con el vapor desaparecía la dependencia del viento lográndose mayor autonomía y regularidad en la actividad extractiva. Posibilitaba además mayor versatilidad en las modalidades de pesca y un gran aumento en la seguridad.

del siglo XX, San Sebastián pasó a concentrar una importante, a nivel guipuzcoano, flota de lanchas de altura y vapores pequeños dedicados a las pescas costeras. Sirvan de ejemplo los siguientes datos. El primer vapor de bajura del País Vasco debió hacer acto de presencia en el puerto donostiarra en 1900. En pocos años, esta nueva tecnología fue extendiéndose por el resto de la costa vasca y cantábrica, de tal manera que, a la altura de 1918, el antaño pequeño puerto donostiarra se había convertido en el más importante de la provincia por número de pescadores (400) frente al puerto que tradicionalmente había dominado la escena pesquera guipuzcoana, Mutriku, con 360. Igualaba en número de vapores y traineras a Hondarribia, otro de los puertos en auge desde finales de siglo. En vísperas de la guerra civil, en cambio, el dominio donostiarra era ya claro, con 25 vapores sobre los 17 de Hondarribia seguidos por los 11 de Pasajes⁵²⁸.

La atracción del mercado donostiarra era evidente. Incluso, como señala Rodríguez Santamaría, la mayor facilidad de acceso a la venta libre que proporcionaba la existencia del Mercado Municipal, hizo que muchos pescadores donostiarras no comercializaran sus capturas a través de la cofradía, como era habitual en los puertos más orientales de la Provincia y en Bizkaia. Este mismo autor, en su periplo por las costas del norte sin-

tió una gran decepción al ver que de "... 500 pescadores de este puerto sólo estaban asociados la mitad aproximadamente, separándose de ella unos 260 que venden las pescas con completa independencia fuera de la Sociedad (Cofradía de San Pedro)"⁵²⁹.

Los que continuaban agremiados seguían las pautas habituales en las cofradías vascas: solían contribuir con un porcentaje del valor de sus capturas a la caja de la cofradía (en este caso un 4%), mientras que cuando lo hacían fuera, en otros puertos el porcentaje bajaba al 3%. Con estas aportaciones el gremio cubría las necesidades mínimas sociales de sus miembros en caso de enfermedad, fallecimiento o pérdida de embarcaciones y artes. Sin embargo, Rodríguez Santamaría también señalaba como elemento curioso el hecho de que la cofradía no tuviera un lugar propio de venta, sino que ésta se realizara a través del mercado propiedad del ayuntamiento, por el que también tenían

Tarjeta publicitaria del establecimiento de efectos navales Tomás Lerchundi. 1913. Colección J.M.U.



**Tarjeta postal de comienzos de siglo XX.
Colección Untzi Museoa-Museo Naval.**

En la dársena pesquera se aprecia la diferencia de escala entre los arrastreros y los pequeños vapores de bajura.

Pese al considerable desarrollo alcanzado por la flota arrastrera donostiarra, las limitaciones del espacio portuario condujeron a su desplazamiento a Pasajes.

La flota de bajura, con oscilaciones y altibajos se mantuvo hasta la guerra civil como la más importante de Gipuzkoa.

En la imagen se observa también, en el límite izquierdo, la sede y almacén de la empresa de la familia Mercader.



que pagar una serie de tasas municipales en función del volumen del pescado que presentaran; algo que señala que no ocurría en el resto de las cofradías, las cuales disponían de sus locales propios de venta⁵³⁰. De todas maneras, es más que probable que la importancia de Donostia como mercado compensara a los pescadores con mayores precios por sus capturas. Y una muestra de ello sería la constante arribada a este puerto de lanchas de puertos vecinos, e incluso vizcaínos, con el objeto de comercializar sus pescas en la ciudad.

Este crecimiento donostiarra, y el de los puertos cercanos, tendría mucho que ver con la conversión de San Sebastián y su *hinterland* pasaitarra en un centro de exportación de pescado hacia los mercados del interior; en particular hacia los puntos de consumo a lo largo del valle del Ebro, siendo Barcelona el principal mercado del producto vasco. La existencia de líneas de ferrocarril de fácil acceso, un mercado municipal perfectamente organizado y empresas asentistas que se encargaban de negociar las exportaciones hacia los mercados distantes, favorecieron la concentración.

Sin embargo, la pequeña entidad de los muelles donostiarras suponía un grave problema de espacio, y no sólo para las embarcaciones. La flota industrial vinculada al arrastre necesitaba de talleres, almacenes, depósitos de carbón, y posteriormente de fuel; es decir, de unas infraestructuras que difícilmente se podían encontrar allí. El período expansivo que había venido con la Gran Guerra incrementó notablemente el tamaño de la flota. Si en vísperas de la guerra faenaban alrededor de 14 arrastreros desde el puerto de San Sebastián, seis años después ya superaban la cuarentena. De ahí que el gran cambio que se produjo tras la Guerra Mundial determinara el final del San Sebastián como el gran puerto pesquero que fue desde finales del siglo XIX hasta comienzos de la tercera década del siglo XX.

El pequeño puerto donostiarra se mostraba claramente insuficiente para acoger ya no sólo a una creciente flota de pesqueros de gran tonelaje sino que tampoco disponía de espacios aledaños suficientes en los que emplazar toda la infraestructura que necesitaban los arrastreros (talleres, almacenes, fábricas de hielo, depósitos de carbón etc.). Además, hay que

tener en cuenta que no sólo había vapores de arrastre sino que también en el puerto de San Sebastián se reunía una cada vez más numerosa flota de vaporcitos y lanchas dedicadas a la pesca artesanal. Ante esta situación algunos armadores decidieron buscar una nueva ubicación y decidieron emigrar hacia Pasajes.

En 1919 se constituyó la sociedad Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca, S. A. que puede considerarse el punto de partida de Pasajes como puerto pesquero de altura. En realidad, el origen de esta empresa, la primera de este tipo existente en España, se sitúa en los años de la guerra en los que los armadores y exportadores de pescado cosecharon grandes beneficios, que fueron la base sobre la que se asentó esta nueva sociedad.

Ese mismo año de 1919 se iniciaron las obras y el lugar elegido fue una playa de fango situada junto a la carretera de San Sebastián a Pasajes de San Pedro, en el lugar llamado Herrera. Tras cerrar la playa con un muro y rellenar el espacio resultante, se construyeron varios edificios, entre ellos uno destinado a ser *Pescadería*, que poco antes de ser inaugurado fue destruido por un incendio en octubre de 1920. A pesar de que las pérdidas fueron cuantiosas, la reconstrucción fue bastante rápida, a lo que ayudó la buena coyuntura pesquera del momento. Reflejo de ello serían la incorporación al puerto de nuevos muelles, como el de MEIPI, construido por Tomás Lerchundi, más adelante, las instalaciones que levantó en Pasajes de San Juan una de las empresas señeras del sector pesquero donostiarra y guipuzcoano: la PYSBE. El traslado de la flota de altura de San Sebastián a Pasajes con la construcción de una nueva infraestructura portuaria pesquera hizo de este puerto el más importante de la Península tras el de Vigo en cuanto a tamaño de la flota albergada y el volumen de los desembarcos⁵³¹. El traslado a Pasajes resolvió el cuello de botella que suponía la escasez de espacio en el entorno donostiarra. Sin embargo, ello no quiere decir que el negocio de la pesca abandonara la ciudad pues-

to que la mayor parte de las empresas armadoras seguían manteniendo su sede social en San Sebastián.

El traslado a Pasajes de la flota arrastrera, junto con una coyuntura muy favorable en la larga posguerra civil, permitió su crecimiento espectacular hasta que en los años setenta los cambios vinculados a la nueva ley del mar y la extensión de las aguas territoriales hasta las doscientas millas significaron el principio de su declive.

La pesca costera también conoció en la posguerra un período de crecimiento general y renovación que se extendería hasta los años setenta cuando también los cambios institucionales relativos a la exten-



sión de las aguas jurisdiccionales, junto con la nueva realidad pesquera que nace con la integración de España en la Comunidad Europea, acabaron perjudicando notablemente al sector. El puerto donostiarra conocería su período dorado entre finales de los cincuenta y principios de los setenta, experimentando a partir de entonces, al menos estadísticamente, un fuerte descenso en el volumen de los desembarcos.

Las razones de este brusco descenso no hay que buscarlas sólo en esos cambios citados sino también en el desplazamiento progresivo de Donostia como lugar prioritario de desembarco de las capturas. La anchoa aparece como especie predominante en los desembar-

Membrete de la empresa pesquera Agustín Ciriza, 1934. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Con sus modernas instalaciones en Trincherpe y San Juan, Pasaia se situaría entre los primeros puertos arrastreros de Europa. En este desarrollo, que retomaba la antigua tradición bacaladera, San Sebastián no se mantuvo al margen, puesto que la mayor parte de las empresas armadoras mantuvo su sede en la ciudad y en ella se encontraba también la principal fuente financiera de esas pesquerías.

cos. Ello no obedecía a una especial predilección por los pescadores de este puerto por el citado cupleido, sino más bien a su función como centro de ventas. De ahí que cuando las cofradías de otros puertos guipuzcoanos comenzaran a subastar ellas mismas las capturas de sus agremiados, las entradas en Donostia se redujeran sustancialmente. Pero también influyeron otras circunstancias en esta evolución. Como señala Iñaki Martín, la flota donostiarra pasó de poseer a finales de

los ochenta entre dieciocho y veinte barcos dedicados al cebo vivo y cerco y sólo cuatro a artes menores, a la actualidad en la que la proporción se invertiría de manera significativa, siendo ésta de cuatro y diecisiete respectivamente, una reducción que no sólo es resultado de las nuevas normas relativas al sector pesquero derivadas de la entrada en la Comunidad, sino también a una caída progresiva de la rentabilidad de las unidades pesqueras de mayor tamaño⁵³².



**Puerto de San Sebastián hacia 1950.
Foto Santa María del Villar. Colección
Institución Príncipe de Viana, Gobierno
de Navarra.**

La existencia de un amplio mercado para el pescado en fresco hizo que Donostia fuera un puerto preferente para el desembarco de capturas de los pesqueros de otros puertos del Cantábrico. Entre finales de los años 50 y comienzos de los 70 el puerto de San Sebastián conocería una época dorada.



Publicidad de establecimientos donostiarros de suministros navales. *San Sebastián Revista Ilustrada*, 20 de enero de 1963.



La actividad pesquera ha sufrido en las últimas décadas un descenso preocupante que reclama un proceso de análisis crítico y la aplicación de medidas correctoras que aseguren su futuro.

En la imagen (2008) varias embarcaciones de artes menores junto al mayor pesquero de la flota donostiarra.



La pesca en Donostia: situación actual y perspectivas de futuro

Iñigo Puerta

El año 1977 fue uno de los más agitados de la transición en Euskadi, y es el punto de partida de un vuelo a vista de pájaro sobre el puerto pesquero donostiarra hasta nuestros días. Los años finales de esta década fueron un periodo de esperanza por los vuelcos irreversibles que cambiarían el mapa político vigente, tanto en tierra como en la mar. En estos treinta años han transcurrido infinidad de cambios que han moldeado el aspecto y la vida de un espacio siempre ligado a la actividad pesquera. Los impagables testimonios y valoraciones de Guillerma Iturriza, Joxean Galdós, Juan Carlos Arbex, Julián Isturiz, Iñaki Arbidé, Manuel Mari Peña y Manuel Oliden entre otros, han posibilitado este retrato cercano, que intenta plasmar la vida y la pesca, el presente y el futuro del puerto pesquero de Donostia.

Atracción turística

Donostia estaba considerada turísticamente como *la perla* del Cantábrico. Admirada públicamente como paraje ideal del descanso estival, su remodelación y cuidado arquitectónico era envidiado y ensalzado por las demás poblaciones del litoral. Además de sus famosas playas y espectaculares vistas desde las laderas de Igeldo y Urgull, el rincón más apreciado y visitado para turistas y habitantes de la ciudad era, y es sin duda, el muelle donostiarra.

Núcleo vital de decenas de familias dedicadas a la vida marítima, y punto de encuentro donde se vi-vían y narraban las vicisitudes de las sacrificadas gentes de la mar. Historias reales, en ocasiones contadas incluso en primera persona y en otras, traspasadas de generación en generación. Héroes anónimos y mitos siempre recordados como Mari, figuras históricas conservadas con vida en el subconsciente del *arrantzale* donostiarra. El *txoko* más evocador y mágico de una ciudad que siempre ha mirado a la mar.

A comienzos de los años 70 el muelle donostiarra era un hervidero de actividad. Las llegadas de los barcos a puerto siempre eran un espectáculo lleno de vida y color. Decenas de aves marinas redibujaban las estelas de embarcaciones repletas de pescado. En tierra, cientos de visitantes se agolpaban curiosos para ver tanto las especies recién capturadas, como las caras y expresiones de los *arrantzales*. La pesca en estado puro. Donostia regalaba de forma natural la convivencia y los contrastes de formas de vida y clases sociales casi antagónicas. El muelle se convertía en punto de encuentro tanto para el sofisticado turista de clase alta, como para el humilde obrero de clase baja. La enraizada y áspera forma de vida de los habitantes del muelle, la austeridad de sus pobladores, formaba un universo aparte. Todo tipo de gente y condición social tuvo siempre cabida y hospitalidad, dentro en un caleidoscopio entrañable de sensaciones.

Los veranos de principios de los ochenta fueron una olla en ebullición. Con los barcos en plena campaña del bonito, las familias y demás vecinos disfrutaban del muelle como de una pequeña ciudad a escala. El *tornozulo*, la zona de *los sotos* y la *rampa* eran las improvisadas playas y zonas de baño donde disfrutaban tanto vecinos como visitantes, lejos del bullicio y agolpamiento playero de La Concha. Los chavales más avispados hacían del juego de *la perrita al agua*, un reclamo para el turista, y una fuente de ingresos para pequeños botines de chucherías.

Miles de turistas recorrían el muelle en un paseo de rigor, siempre acompañados de un cucurucho de carraquelas, quisquillas, o un helado, y lanzaban monedas al agua para ver el espectáculo de su búsqueda y recogida. El *boom* del turismo pesquero se afianzaba y despegaba como una propuesta y fuente de ingresos incontestable. Nacidas en el albor de esta convivencia, a las míticas carraqueleras del muelle o a los restaurantes como la Pantxika o el Itzalian, se le unían actividades paralelas como los *souvenirs*, pues-

Iñigo Puerta (San Sebastián, 1974). Licenciado en Ciencias de la Información por la Universidad del País Vasco en 1997. Trabaja en la actualidad en *El Diario Vasco* donde ha publicado diversos reportajes sobre temas pesqueros. Hijo de pescadores y vecino del muelle durante muchos años, conoce de primera mano los problemas que afectan al sector de bajura.

◀ Pescadores de Donostia. Detalle de un dibujo de Tomás Hernández Mendizábal, 1990. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

tos de helados o la marisquería, que dotaban al muelle de un comercio rico en propuestas, en un ambiente cosmopolita y locuaz donde la algarabía y los aromas inconfundibles de las terrazas convertían al muelle en el rincón idóneo de una noche de verano.

Actividad en boga

Ligada a esta prosperidad, la flota donostiarra se balanceaba entre la buena senda de las capturas y unos precios en venta que hacían de los frutos de la mar, un codiciado botín gastronómico al alcance de los más sibaritas. Como narra Manuel Oriden, presidente de la Cofradía de Donostia en aquella época, “ya se pagaban 3.000 o 4.000 pesetas por una merluza fresca. Era un lujo, y el pescado de aquí era muy apreciado, tenía mucho valor”. Recuerda, asimismo, cómo la administración de la Cofradía sufrió un vuelco total en la gestión porque “se tuvieron que hipotecar incluso los barcos para pagar las deudas que dejaron ciertos personajes. Hubo un periodo de incer-

tidumbre, pero con el tiempo los culpables fueron apercibidos y se fue normalizando todo”.

A finales de los 70, el muelle acogía a una multitud de embarcaciones, que se dedicaban a la pesca de especies como la merluza, el besugo, la anchoa y el bonito. Preciosos barcos de madera que iban desde los tres metros del más pequeño, a los casi cuarenta de eslora del más grande. Sus zonas de pesca también eran variadas, desde las históricas y cercanas calas como Urdaburu y San Mateo hasta Eskote, Garro o Gaztelu, colindantes a las actuales aguas jurisdiccionales francesas. Sus artes de pesca “las de toda la vida”. Artesanía pura.

Era un momento álgido. La bonanza económica estaba regulada por límites de capturas por barco y por especie. Cada barco podía pescar hasta unas cuotas concretas, y los precios de venta en lonja fluctuaban perezosamente entre unos baremos por entonces razonables. Según relata Manuel Mari Peña, patrón y armador del *Maiatzako Lorea* e hijo del mítico “Furia”, “con esas vedas, tasas y cuotas, en nuestro caso, se ha vivido mejor y se ha ganado más que en la actualidad.



La flota pesquera en los años 70. La crisis se comenzó a notar a finales de esa década. Foto Alberto Martinena.

Recuerdo que de chaval, sólo ayudando puntualmente a mi padre, con la *txakurrena*, ganaba más que muchos de mis amigos en tierra”. Guillerma Ituriza, armadora del *Guillermita*, también recalca que “las embarcaciones competían en igualdad de condiciones. Había pesca para todos, y las mareas eran mucho más cortas. A partir de las volantas todo se fue a pique”.

Estabilidad y transformación

Antes de la tempestad viene la calma. El muelle donostiarra comienza a ser dueño de sí mismo. En la Cofradía donostiarra se van depurando responsabilidades para que el agujero económico antes citado fuera cicatrizándose. Tal y como asegura Manuel Oliden, “nos fuimos dando cuenta de multitud de subvenciones y ayudas a las que tenían derecho todas las embarcaciones, que antes sólo conocían unos pocos. Es el momento en el que se comenzó a ayudar administrativamente al armador, que bastante tenía con su trabajo en la mar”.

En el primer lustro de la década de los ochenta, se empiezan a considerar las necesidades básicas de los *arrantzales* para la mejora de su actividad. Es el comienzo de una serie de proyectos y avances que darían lugar a una reorganización y transformación paulatina del muelle, que en tres décadas ha ganado en la optimización de espacios y servicios para todos los *arrantzales*.

Manuel Oliden, a la cabeza de la Cofradía en esa época, destaca “cómo ha crecido en infraestructuras para los *arrantzales*. Ahora hay muchos servicios que han dado comodidad y rapidez para las tareas del día a día, y que se han logrado gracias a la implicación en la gestión y al trabajo conjunto con el Gobierno Vasco. Se ha pasado de una zona de sotos en *kaiarriba* a tener todo centralizado en la zona actual de la venta. Hay un sistema informático muy cómodo y se puede obtener también hielo en el mismo sitio. Gracias al trabajo que se ha hecho en la Cofradía de Donostia y al buen hacer del entonces Consejero del Gobierno Vasco Álvaro Amman, el muelle se ha transformado para bien, y los costes se han sufragado con nuestros propios ingresos, sin subir la cuotas a los barcos. Se han ido adecuando las infraestructuras a las necesidades. Esa es quizás la clave, no hacer mucho más de lo necesario”.

Futuro e inversión

El horizonte más cercano parecía aclararse para la flota donostiarra, pero la incertidumbre jurisdiccional internacional acechaba. Si para entender el actual panorama socioeconómico nos retrotraemos a finales de los años 70, vemos que la flota donostiarra vivía ya momentos de crisis tras décadas de capturas en la plataforma continental francesa, y cuyo declive se confirmó al declararse oficialmente las 200 millas jurisdiccionales de cada país, que limitaban sobremedida las capturas y las perspectivas de futuro de la flota. Mientras tanto, la inminente inserción de España como miembro de la Comunidad Económica Europea esperaba a los nuestros, pero la discriminación ejercida sobre España y Portugal en el sector pesquero impidió su relanzamiento.

Tanto las cuotas como las restricciones para obtener licencias para pescar como miembros de pleno derecho en la plataforma continental francesa, frenaron en seco las expectativas de crecimiento del sector. Muchas de las inversiones en infraestructuras y buques no pudieron rentabilizarse en los términos previstos, pero la reducción de capturas a través de las cuotas limitaba las fluctuaciones de precios en las lonjas.

Incómodos ante esta realidad estable y equitativa, y bajo la necesidad de rentabilizar inversiones, muchos armadores de todo el Cantábrico renegaron de la limitación de las cuotas. Liberados de taras jurídicas e influenciados por la industrialización y automatización de todo proceso productivo, crecía el poder de los buques más modernos, provistos de modernas redes pelágicas, cuyo poder depredador esquilmo en pocos años los caladeros que sabiamente se habían conservado durante siglos. Esta sobreexplotación indiscriminada, que aún sigue protegida y despenalizada por los reglamentos de la C.E., ha puesto en peligro el



La lonja donostiarra en 2007. La Cofradía de pescadores Nuestra Señora del Carmen promovió a partir de los años 80 una modernización de las infraestructuras ajustada a las necesidades de la actividad pesquera.

sustento de todos los puertos del Cantábrico, y por ende, el de Donostia.

Trampa pelágica

Uno de los puntos de inflexión más dramáticos de la historia pesquera reciente, viene atrapado en la malla más devastadora y depredadora que se haya tejido para pescar: la red de arrastre pelágico. Redes que empezaron a utilizarse en los años 70 y que rápidamente demostraron su enorme capacidad de captura, rentabilidad y destrucción.

Manuel Peña recuerda cómo “a mediados y finales de los ochenta se comenzó a pescar besugo con estas artes y en dos años, las capturas pasaron de dos millones de kilos a tres mil. Todavía hoy no se ha recuperado. Especie a la que se dedican con estas redes, especie que ponen en peligro o desaparece. Arrasan con todo. Entre estas redes también hay que incluir las redes de arrastre de gran abertura vertical, que técnicamente tienen un impacto similar a las llamadas pelágicas”. El dato exacto en cuanto a capturas de besugo descargadas en el muelle donostiarra hablan por sí mismas. Si en 1985 se descargaron 10.143 kilos, al año siguiente se bajó a los 1.143. Ya en el año 1989 bajaron hasta los 26 kilos, certificándose así la desaparición de la especie.

Casi todos los interlocutores participantes en este artículo coinciden en citar este tipo de arte como uno de los factores críticos influyentes en el declive de la pesca en el Cantábrico. Este tipo de arte se encuadra dentro de una tipología de buque más moderno y con mayor tonelaje y potencia. Para Joxean Galdós, armador y patrón ya retirado, “la situación actual del muelle de Donostia se debe a que no se ha respetado la ley en cuanto a las redes pelágicas y de volanta. Esas



Descarga de bonito. La pesca de túnidos se ha mantenido con cierta estabilidad convirtiéndose en soporte básico de la actividad pesquera. Foto Iñigo Puerta, 2006.

Cuando se evalúa la entidad de la actividad pesquera en el tejido económico de la ciudad se tiende a minimizarla al no tomar en consideración su incidencia en el atractivo turístico de la ciudad. Y al margen de la relevancia económica y el impacto sobre el turismo no cabe olvidar que el puerto pesquero, como testimonio vivo de los orígenes de San Sebastián, constituye un referente cultural e identitario de primer orden.

dos artes, más la *pedra bola*, han hecho mucho daño en los últimos treinta años. Tanto la flota francesa como la del Cantábrico que las utilizan, están acabando con la anchoa, tal como lo hicieron con el besugo”.

Joxean recuerda cómo “en la época de las licencias y la C.E. la pesca era más restringida, pero se pescaba bien y había para todos. Ya cuando empezaron con estas redes inmensas se cargaron todo lo que había de por medio. ¿Quién va a parar a esta gente?” concluye indignado.

Proceso comercial

La paulatina depreciación del pescado autóctono es el síntoma inequívoco de la reducción de los recursos marinos, de la variedad de especies y cómo no, del efecto de la globalización comercial, que dibuja un panorama comercial inaudito para nuestro litoral. “El valor en la venta de nuestra pesca es la misma que la de hace veinte años. Si bien Donostia exporta buena parte de las capturas de bonito, atún y verdel, junto con otras especies como las doradas o *muxarras*, todo el torrente de pescado proveniente del extranjero surte a nuestro mercado. La incapacidad de surtir las pescaderías de nuestro entorno con variedad de especies es evidente, y por eso perdemos nuestro mercado” argumenta Iñaki Arbide, secretario de la Cofradía de Donostia.

La competencia externa es tan extensa como inevitable. El origen y la trazabilidad del pescado que compramos en nuestras pescaderías es cada vez más lejano y complejo en algunos casos. Países sudamericanos o africanos abastecen en la mayoría de los casos al mayor mercado pesquero de Euskadi, situado en el aeropuerto de Foronda. Para Manuel Mari Peña, “el factor más importante que ha origi-

nado el declive de la pesca tanto en Donostia como en todo el litoral ha sido el estancamiento de los precios, que son los mismos que hace 20 años. Al llegar tanta cantidad de pescado desde tantos sitios del mundo, los precios de nuestro pescado han caído. Hoy en día te plantan una merluza desde Namibia, Argentina o Chile en menos de dos días y en avión, y a pesar de los gastos te la ponen más barata que la de aquí. Si a esto se le une que la vida sube en todos los ámbitos menos para el *arrantzale*... la respuesta es clara”.

Desde el punto de vista de los comercios detallistas de pescado, la respuesta a esta situación se invierte en ciertos aspectos. “Sí es verdad que la vida es más cara, pero en general van cambiando los hábitos de consumo de la gente joven” comenta Ander E., propietario de dos pescaderías. “Los hoy consumidores de pescado saben menos y lo aprecian menos que las generaciones anteriores. La gente joven se junta pocas veces para comerse una buena merluza en la sociedad y a lo mejor prefiere comprarse unas zapatillas de marca en un centro comercial”.

Proceso preindustrial

En la carta de navegación política actual parece haberse tomado una ruta degenerativa hacia la industrialización. Un futuro unido a embarcaciones con capacidad de pesca depredadora, libres de cuotas o limitaciones, auspiciadas por empresas *terrestres* cuya única misión es la rentabilidad a cualquier precio. Las decisiones políticas a adoptar en este sentido están en un proceso crucial. Su discusión y aprobación deberán llevar el consenso de todos los implicados para poder dibujar un futuro posible. Una balanza virtual demuestra dos lados desiguales. En el lado más liviano están las empresas cuyo enriquecimiento efímero pueden causar la muerte definitiva del Cantábrico, pero cuyo peso político y económico trasciende sobremanera. En el otro lado están todas las familias *arrantzales* que de forma artesanal han salvaguardado la riqueza de la mar durante siglos, y que han forjado una forma de vida ligada a la naturaleza, sin roerla ni destruirla, a sabiendas de que el futuro de las siguientes generaciones depende siempre de ella.



Pescadería de La Brecha. La calidad del pescado sustenta en gran medida el prestigio de la gastronomía donostiarra. Foto Iñigo Puerta, 2006.



El *Guillermita* capturando anchoa con red de cerco. Años 90.

Para Guillerma Iturriza, “los armadores que van a la mar, generalmente utilizan artes tradicionales y respetan los recursos. Los armadores de tierra sin embargo no miran las posibles consecuencias. Irán a pescar todo lo que puedan, y cuando no haya beneficios se dedicarán a otra cosa. No miran por el futuro”. Joxean Galdós, otro veterano de la mar recuerda que “el pez grande se come al pequeño. Siempre ha sido así. La pesca de altura industrial se está imponiendo a la artesanal. Tiene más fuerza que la de bajura y mueve muchos intereses, aunque da de comer a muchísima menos gente. Unos pescan para enriquecerse y otros para sobrevivir.”

El cambio de normas e intereses ha conducido a la flota donostiarra a una situación insostenible. Según Manuel Peña, “con el endeudamiento que hay en los

barcos será muy difícil volver a la situación anterior, en la que había tasas y cuotas y pesca para todos. El armador actual está obligado a pescar y rendir al límite para sobrevivir. ¿Por qué se quitaron estas reglas? No lo sé, pero parece que estamos en un proceso preindustrial”.

Instituciones desunidas

El Instituto Pesquero y Alimentario AZTI es uno de los agentes más influyentes a la hora de evaluar el estado actual de la biomasa de ciertas especies que están en peligro, y ha cerciorado mediante varios estudios el alarmante estado de los caladeros vascos. Su importancia a la hora de avalar las tesis que maneja el Gobierno Vasco está fuera de toda duda y su participación en la futura toma de decisiones en cuanto a cualquier cuestión biológica marina se antoja indispensable.

Entre sus otras funciones más en boga está el fomento del consumo de las especies autóctonas mediante campañas que la potencien. Entre otras,

hay que recordar iniciativas para el etiquetaje Euskotabel de las mejores partidas de bonito del norte o investigaciones en torno a cómo rebajar el nivel de salazón de las conservas de anchoa. Además de campañas dirigidas al consumidor, su labor también se extiende a testar innovaciones tecnológicas referentes a la pesca que obtienen de países nórdicos.

Si bien su labor y profesionalidad contrastada están fuera de toda duda, ciertos aspectos de su actividad son examinados con lupa y mucho recelo por parte de la flota de bajura vasca, y entre ellos por la donostiarra. En cuanto a sus estudios de capturas en nuestras costas, varias Cofradías del litoral denuncian el falseo sistemático de datos de descargas que se dan en ciertos puertos, en los que cierta parte de la flota de altura declara números inverosímiles, si son com-

parados con puertos de menor importancia. En palabras de Iñaki Arbide “es imposible que en un puerto con una flota muchísimo mayor que la nuestra se capturen cantidades similares de merluza a final de año. Partiendo de esa premisa vemos que hay puertos como el nuestro que cumplen y otros que no. Esto deja en entredicho cualquier estudio o estimación que se realice”.

Por otra parte, el ala que investiga y testa nuevas tecnologías pesqueras de AZTI parece apostar inequívocamente por la automatización de las tareas e implementarlas con prontitud para que la flota vasca pueda ser más rentable y realice sus tareas con mayor seguridad y rapidez, siempre dentro de unos límites que buscan la optimización y la rentabilidad a futuro. En este punto también se alzan las voces de la flota de bajura, ya que el nuevo tipo de barco que se publica para el futuro se convierte automáticamente en una máquina con un poder de captura impresionante, con capacidad para utilizar redes de gran abertura vertical, que choca frontalmente con la idea de sostenibilidad que manejan las administraciones vascas. Además del impacto medioambiental que se les presupone, los elevados costes de las nuevas tecnologías hacen prácticamente imposible el invertir en ellas para la ya endeudadísima flota de bajura vasca.

De esta forma los *arrantzales* vascos ven en esta apuesta futura un túnel sin salida, en el que nuevos armadores dispuestos a invertir podrían esquilmar en pocos años los escasos recursos remanentes en el litoral. Un empuje para la desertización de la plataforma continental en manos de ávidos inversores sin miramientos a la hora de salvaguardarla, y que además serían jueces a la hora de la comercialización, ya que sus desorbitadas capturas podrían abaratar automáticamente el valor de todo el pescado descargado en las lonjas.

En un esfuerzo paralelo por la mejora de esta situación actual tan convulsa, las Cofradías y las Asociaciones de Armadores también dirigen su labor a intentar incidir en el mercado actual. Sus tareas son comunes en algunos aspectos, pero su capacidad de unión en el momento de influir en el ente político o en el proceso comercial de la pesca es mínima. Una paulatina unificación de criterios entre las instituciones terrestres podría derivar en una mayor amplifica-

ción de un frente común contra el *status quo* actual. Mientras tanto, el Gobierno Vasco también adolece de una firme o influyente postura ante los gobiernos de España y Francia, que se reparten en pocos días las decisiones a tomar en este aspecto. Incapaces por el momento de llevar a cabo esta utópica unión en pos de fines comunes, la última palabra está en manos de la política pesquera española y francesa, cuya fuerza en el ámbito europeo también parece más débil, ya que la mayoría de los países europeos auspicia las importaciones masivas de pescado desde otros continentes sin aranceles.

Un pequeño pueblo

Diversos trabajos y artículos han demostrado la lejana ramificación del árbol genealógico del muelle donostiarra, en el que los descendientes de varias familias arraigadas a la mar han creado una memoria histórica común, a la vez que han forjado un fuerte sentimiento de pertenencia que ha unificado una forma de vida regida por valores muy similares.

Provenientes de un estrato socioeconómico bajo y austero, los habitantes del muelle de siglos pasados apenas recibieron preparación escolar y era conocido su estilo de vida frugal y su rectitud, muy ligada a una forma de vida cristiana y recatada. Valores como la

El Ozentzio con sus perchales de cacea extendidas para la pesca de túnidos. Foto Iñigo Puerta, 2006.

La actividad de la pequeña flota de bajura donostiarra se centra en los caladeros cercanos a la costa teniendo como especies-objetivo los túnidos, el verdel, el chicharro, la anchoa y la sardina. El bonito del norte es la especie que más ingresos proporciona. Por otro lado, la flota dedicada a las artes menores se aplica a la captura de especies de alto valor mostrando apreciable rentabilidad.



humildad o la honestidad eran premisas de una fuerte cultura del trabajo en la mar. El oficio de *arrantzale* se aprendía desde edades preadolescentes, y la figura del aprendiz era normalmente el de algún descendiente de la familia.

La gran preparación de estos trabajadores en las funciones marítimas era en gran parte debido a la inexistente ayuda tecnológica de hoy en día, que les obligaba a conocer de forma integral todo el entorno natural que condicionaba la pesca. A su vez, la preparación derivaba en competitividad, y el rasero de profesionalidad se medía en el número de capturas de cada embarcación. Una competencia que se ha mantenido hasta nuestros días y que también se trasladaba geográficamente a toda la costa, entre los puertos cercanos. Es conocida la sana rivalidad entre vecinos que se mantiene en el tiempo, aunque se vive de una forma menos apasionada que antaño y



Pesca de túnidos con cebo vivo.
Foto Iñaki Aguirre, hacia 1976.

la camaradería entre muchos puertos se ha estrechado por la crisis que ha ensombrecido el panorama pesquero actual.

El ambiente diario del muelle ha sido a su vez el equivalente al de un pequeño pueblo guipuzcoano. Una burbuja dentro de una ciudad que no ha perdido sus rasgos e identidad histórica. La convivencia cotidiana ha llevado a sufrir las penas, los momentos trágicos y las vicisitudes negativas tanto de la mar como del día a día de la comunidad de manera cercana y verdadera.

Momentos tan graves como las inundaciones de 1983 en Euskadi activaron como un resorte a toda la comunidad del muelle y de barrios colindantes, que en intensas jornadas de trabajo en común dieron una inequívoca respuesta de solidaridad a los puertos vizcaínos más afectados como Bermeo, fletando barcos repletos de víveres y artículos de primera necesidad. La competencia existe pero el sentimiento de solidaridad es más profundo.

Crisis de los ochenta

El primer lustro de los ochenta trajo al muelle de Donostia momentos de oscuridad y tristeza, en el momento en el que la economía del entorno, los nuevos cambios de índole social y política habían llenado de ilusión a una comunidad que poco a poco se había ido acomodando en un estado de bienestar. En el panorama político, un periodo de transición y de libertad de expresión habían dejado atrás años de régimen franquista. Las manifestaciones de pluralidad, reivindicaciones de índole nacionalista y cultural vascas eran comunes bajo el color de las ikurriñas, que tras décadas de prohibición, ondeaban por doquier en las fiestas del Carmen.

Tras los años más prósperos de la década anterior, la juventud vasca, y sobre todo la de Donostialdea fue duramente golpeada por la droga. La primera generación que vivía en libertad fue diezmada sigilosamente por una mano negra que produjo una depresión social, también en el Muelle. En el ámbito político, era una época convulsa y de gran movimiento social, y en el económico, el bache que vivió la pesca fue palpable en el volumen de ventas y de pesca des-

cargados, que bajó sobremanera en comparación con puertos como los de Pasaia, Orio u Hondarribia.

Algas en La Concha

Una de las actividades pesqueras alternativas que ayudó a rentabilizar el periodo posterior a la campaña del bonito ha sido sin duda la recogida de algas, que comenzó a ser controlada por la Cofradía de Donostia desde 1986. La especie de alga recogida, el *gelidium sesquipedale*, es la materia prima de la que se extrae el agar, un polisacárido con innumerables aplicaciones y usos. Éstos van desde la microbiología, la industria alimentaria, industria cosmética, farmacología, etc.

Esta materia prima se recoge de manera abundante en las costas del Cantábrico y además está catalogada como alga de gran calidad por los biólogos, por la cantidad de agar que se consigue en comparación con otras zonas de recogida. En las bahías de Donostia y Hondarribia se concentran las mayores bolsas de algas que se arrinconan por la fuerza de las corrientes. Entre estos dos puntos de la costa guipuzcoana se izan cada año entre 1 y 4 millones de kilos por campaña.

Los barcos de bajura de menos de 25 metros de eslora se dedican a ello. El método es simple. Una red, cuya boca es una estructura rígida en forma de rectángulo que se va arrastrando por el fondo, donde recoge todas las algas que se encuentran sueltas. A muy poca velocidad, casi al ralentí, se van peinando las zonas donde se acumulan las algas traídas por las corrientes.

Cada vez es más difícil que la campaña perdure porque “los precios están de capa caída. Hace 20 años estaban pagando 51 pesetas el kilo, y ahora, 30 pesetas. Las razones de este declive son principalmente dos. Por un lado, antes había tres empresas compradoras importantes, pero se han diluido y solo continúa la más importante, Industrias Roko, especializada en *gelidium*. Por otro lado, desde hace tres o cuatro años están comprando *gelidium* de la costa marroquí, por lo que inevitablemente ha bajado su cotización” aclara Iñaki Arbide, secretario de la Cofradía. También se observa como se ha difuminado la importancia de

esta actividad como campaña. Al finalizar la pesca del bonito, o cuando ésta daba sus últimos coletazos, se pasaba a este arte de pesca, que “supone menor gasto, cercanía, y sobre todo menos peligro”. Esto la convertía en un pequeño asidero para el *arrantzale*, que agradece estar cerca de casa tras un largo periodo de ausencia laboral forzosa, pero ahora su continuidad se pone en duda.

Mujeres del muelle

La vida del muelle donostiarra no se podría entender sin la enorme y sorda dedicación de las mujeres de la mar. Sustentado en un fuerte matriarcado heredado desde hace siglos, la mujer ha sido sin duda un pilar fundamental en el ámbito familiar y en el buen funcionamiento de la actividad pesquera. Además de ser la persona encargada de las tareas domésticas habituales de la casa y del cuidado de los hijos, era siempre la persona responsable de administrar la economía familiar, a la que también aportaba con infinidad de tareas adyacentes a la pesca en el ámbito terrestre.

La enumeración de dichas tareas pesqueras abarcaba desde el arreglo de redes hasta el pesaje y la venta del pescado en la lonja, además de las compras para el abastecimiento de víveres, papeleos o incluso labores más físicas como las descargas. Era el nexo entre la mar y la tierra, la persona encomendada de todo lo posible para que los *arrantzales*, llegados al final de una extenuante jornada, pudieran tener su momento de descanso. La bravura y dureza psicoló-



Recogida de algas, una actividad complementaria. Foto Iñigo Puerta, 2006.

gica de estas mujeres de acero se curtía en el trabajo diario y en las largas campañas de pesca de sus maridos, a los que guardaban ausencia, además de sacar adelante a toda la familia.

La evolución de esta figura también ha sufrido una metamorfosis adherida a los cambios sociales y económicos de nuestro tiempo. Durante los últimos treinta años, la adaptación y cambio ha llevado a la aparición de algún caso aislado de mujer *arrantzale*, como en el caso del barco *Padilla Anaiak*, o el de armadora, como Guillerma Iturriza. Si bien ciertas fases auxiliares antes citadas se han automatizado e inclu-



Reparando redes de cerco en los soporales. Son rederas de Orio que trabajan previo encargo. Salvo rara excepción, las mujeres del puerto de Donostia ya no se emplean en la reparación de redes de pesca. Foto Juantxo Egaña, 2000. Archivo Untzi Museoa-Museo Naval.

so las tareas domésticas son más ágiles que las de antaño, las ahora mujeres de los *arrantzales*, como las de su tiempo, se han integrado de lleno en el mundo laboral para completar necesariamente los ingresos de la familia.

Las ahora abuelas del muelle continúan su labor diaria de ayuda, pero las nuevas parejas de los *arrantzales*, salvo en casos contados, ya no se dedican exclusivamente a la mar, y la familia-tipo del muelle se dedica a distintas actividades para salir adelante. Eso sí, la mujer de hoy sigue teniendo un protagonismo vital y se desdobra en mil tareas. El tiempo ahorrado en trabajos automatizados, o gestiones solventadas por la

Cofradía, es ahora ocupado por jornadas laborales completas, y si cabe, las ausencias son más largas, ya que las mareas de la campaña de bonito son mucho más extensas en la actualidad.

Como explica Guillerma Iturriza, una de las pioneras como armadora del *Guillermita*, “todo ese trabajo artesanal de antes ya se está perdiendo, porque si falta pesca falta todo. Ahora si necesitas arreglar la red quedan unas rederas de Orio a las que se les llama, y de aquí ya casi nadie hace el trabajo de *pixonera*. A las de mi quinta nos tocaba hacer de todo pero si ya ni los hombres de aquí van a la mar... imagínate las mujeres”.

Discontinuidad generacional

En opinión de Julián Isturiz, armador del *Isturiz Anaiak*, “el que se haya roto el seguimiento de padres a hijos es lo que ha traído la difícil situación del muelle. La gente no quiere ir a la mar. Se ha acomodado. Campañas tan duras como la de bonitos echa para atrás a la gente joven. Incluso en la campaña de verdes nos tenemos que ir hasta Santander para pescar y estamos cerca de dos meses trabajando allí entre semana. Estar fuera de casa tanto tiempo lo hace muy duro”.

La inmensa mayoría de los hijos e hijas de *arrantzales* que hubieran dado el relevo generacional han visto de primera mano la sacrificada forma de vida de la mar, y bajo la falta de perspectivas profesionales sólidas, muchos de ellos han seguido los consejos de sus propios progenitores, y han alejado su futuro de la mar. Los que han optado por seguir sus pasos representan el futuro pesquero del muelle. La capacidad de adaptarse a los nuevos tiempos será vital para la prosperidad de esta actividad.

Si en la década de los 70 el *arrantzale* podía equiparar su esfuerzo laboral al realizado en tierra por una mayor recompensa salarial, ahora la continuidad parece inviable. Mayor esfuerzo, peores condiciones y menor salario es la fórmula que pone en el disparadero el futuro del *arrantzale*. Una figura histórica en vías de extinción.

Las características de los barcos también influyen, ya que las condiciones de trabajo son muy duras en

la mar. En las embarcaciones más antiguas, éstas se recrudescen. Como explica Julián Isturiz “el acondicionamiento que tiene un barco nuevo es muy diferente al de uno antiguo del muelle. No están preparados para vivir, y menos para estar durante tantos días seguidos. Las mareas que antes duraban 8 días son hasta de 28 en algunos barcos grandes. Es una locura. Sólo con pensar en el balanceo constante del barco durante tanto tiempo se te quitan las ganas. Con estas condiciones pocos quieren trabajar”.

Nuevos *arrantzales*

La figura del *arrantzale* profesional está en vías de extinción en la flota vasca. Siempre caracterizado por su destreza en las artes de pesca y en sus conocimientos sobre el medio marino, estos enamorados de la mar, ya sean por tradición familiar o por iniciativa propia, van dejando paso a nuevas generaciones.

Este relevo no hubiese sido posible sin la llegada de profesionales extranjeros, cuya presencia se ha redoblado en la última década y que representan una base fundamental para la continuidad de la pesca. La realidad es dura. Casi nadie quiere ir a la mar. Inmigrantes provenientes de Senegal y Rumanía han sido la ayuda necesaria para que muchos barcos hayan salido siquiera a faenar.

Sin desmerecer un ápice el esfuerzo y dedicación de estos marineros en sus tareas diarias, las diferencias de cualificación con respecto al *arrantzale* resultan patentes, ya que las artes de pesca utilizadas, los aparejos y hasta las embarcaciones son completamente distintas a las de sus países de origen. Como resultado, los nuevos tripulantes deben recibir el adiestramiento necesario para actualizar sus prestaciones lo antes posible, y poder así rentabilizar su trabajo.

Los periodos de formación dependen mucho de las cualidades y la predisposición de cada uno, pero los periodos mínimos para una equiparación similar no son menores a un año. Además de este aprendizaje, se añaden problemas idiomáticos que pueden ralentizar o dificultar tareas –la mayor parte de la jerga *arrantzale* utilizada se nutre del euskera–, por lo que las embarcaciones se convierten en pequeñas torres de Babel.

El lado positivo es claro, pero la situación de estos trabajadores también lleva añadido una historia familiar y una situación socioeconómica que como es lógico tienden a intentar mejorar, por lo que su continuidad en el mismo puesto o barco no suele ser muy duradera, y tampoco parecen por ahora los candidatos a retomar el relevo generacional autóctono perdido. Como sentencia Julián Isturiz, “Ha llegado un gran número de inmigrantes que están ayudando mucho en esta actividad, pero es muy difícil que puedan seguir ellos la tradición pesquera, porque es muy probable que cuando consigan ahorrar dinero, vuelvan a sus países de origen. Es normal. Están lejos de sus familias, y sería más difícil traérselos aquí”.

Competencia sur

El mercado global ha acercado tanto a trabajadores en el muelle donostiarra, como alejado la competencia en la mar. El *arrantzale* vasco, caracterizado por su competitividad entre barcos y, cómo no, entre puertos pesqueros, ve cada vez más claro que su mayor contrincante se encuentra a miles de kilómetros de distancia.

La presencia de pescadores procedentes de otros países resulta fundamental para la continuidad de la actividad pesquera. Foto Iñigo Puerta, 2006.



El mayor puerto pesquero vasco es sin duda el aeropuerto de Foronda, en Vitoria, y la procedencias de las decenas de aviones que aterrizan semanalmente en tierras vascas nos lleva a un peregrinaje por el hemisferio sur del planeta, allá donde todavía el agotamiento de los recursos naturales no ha disparado la alerta roja. Namibia, Chile, Argentina y un largo etcétera de países, han sido agraciados con un boleto de doble lectura. La positiva es clara, ya que la facturación insufla grandes dividendos a los mayoristas y empresas extranjeras, pero con una futura tara, como vaticina Iñaki Arbide: “Cuidado con esta explotación a la que están sometiendo a esos mares. La respuesta no tardará muchos años en llegar, y puede ser dramática para esos países”.

Agotamiento de recursos y sostenibilidad

¿A costa de qué? debería ser la pregunta. Nadie duda a estas alturas de que la situación coyuntural de nuestros caladeros está en alerta roja. Todos los estudios y recomendaciones hasta ahora vertidas por parte de

AZTI confirman que la biomasa de la anchoa se encuentra en grave peligro de extinción. Los periodos recomendados de veda son un quebradero de cabeza para las administraciones que deberían afrontarlas. El pago o la contrapartida que tiene el parar una explotación podría ser grave para el sector pesquero, pero no afrontarlo tendría consecuencias irreversibles. Por ello, deberían tomarse medidas urgentes, no sólo para salvar a la anchoa, sino para garantizar que la cadena trófica quede indemne.

El planteamiento de sostenibilidad debe ser tan global como las repercusiones que pueden afectar a más de la mitad del planeta. Las medidas proteccionistas que países como Noruega o Canadá han adoptado sobre su riqueza marina, no deben sino acelerar los resortes políticos y legales necesarios para mimetizarlos a escala. En palabras de Juan Carlos Arbex “los recursos marinos del Atlántico Norte son una sombra de lo que fueron hace apenas dos generaciones. No cuidamos la unión tan íntima que existe entre la pesca y los recursos naturales. No conservamos la pesca. La naturaleza es lo importante, no las ayudas y subvenciones que obtengamos”.



Pescando verdel con resultados satisfactorios. Foto Iñigo Puerta, 2006.



A primeras horas de la mañana los trabajadores del *Ozentio* sueltan sus aparejos para la pesca del verdel en la costa cántabra. Foto Iñigo Puerta, 2006.

El concepto de sostenibilidad, parece haberse mutado. El objetivo de toda acción debería ser revertir una situación agónica y enquistada, que los gobiernos afectados *sostienen* a duras penas, con moratorias o medidas puntuales que sólo acallan las demandas de la opinión pública. Pescar lo necesario para nuestro mercado, con cuotas que limiten saltar la banca y depreciar el valor del pescado en las lonjas, debe ser un primer paso adherido a la supresión de todo arte depredador que fomente lo contrario. La poca capacidad o predisposición de unión de los agentes sociales implicados y los sectores damnificados hace todavía más difícil organizar un frente de presión común que *a priori* debería ser liderado por las instituciones terrestres adheridas a la gente de la mar.

Puerto no deportivo

Varias han sido las presiones mediáticas, que desde sectores privados han tratado de desestabilizar la armonía que desde siempre ha tenido el muelle donostiarra con el turismo autóctono y extranjero. Un entrañable puerto pesquero que ha atraído desde siempre la curiosidad del paseante. Ver las descargas de pescado y todo tipo de barcos pesqueros es un aliciente incontestable. La dársena pesquera es siempre protagonista ante la uniformidad de la pequeña flota de recreo que amarra en el otro lado de Mollardía. Juan Carlos Arbex destaca que “San Sebastián es una de las escasas ciudades del litoral cantábrico que ha mantenido su puerto íntimamente asociado al entramado urbano. Otras urbes costeras del entorno han perdido por completo su viejo puerto pes-

quero y su flota tradicional (Gijón), o bien han relegado esta actividad a espacios alejados del centro urbano (Santander)”.

Las pretensiones de convertir el puerto pesquero en un centro de ocio elitista a través de un puerto deportivo han tenido una feroz respuesta en el muelle donostiarra. Iñaki Arbide, comenta con enfado “que la identidad social de nuestro muelle también ha sido cuestionada. Existen indicios históricos y culturales que datan desde la Edad Media la actividad pesquera en la ciudad. A pesar de esto, siempre sobrevolaba el fantasma de un puerto deportivo para que los *arrantzales* se vayan de su propia casa. Provocar algo semejante sería un error histórico gravísimo, ya que la pesca en esta ciudad genera más de 3 millones de euros de extractivo limpio que se reparte entre muchas familias y además es un reclamo muy importante para el turismo. Sólo por esto los *arrantzales* donostiarra deberían ser los niños mimados de la ciudad.”

Arbex también habla de la pesca como un valor cultural enraizado más allá de su rentabilidad. “No podemos permitirnos perder la pesca profesional porque la pesca no es solamente un sector económico. Forma parte de la identidad y la raíz cultural de San Sebastián y del País Vasco. Si no se introducen cambios significativos en la orientación de la flota, ésta puede desaparecer antes de diez años, lo que alteraría dramáticamente el perfil socioeconómico y cultural del puerto convertido íntegramente en puerto deportivo”.

Como sentencia Manuel Oliden “el muelle donostiarra seguirá teniendo tirón para el visitante. Es quizá el lugar más vivo de la ciudad, y los que rodean y

viven en él tienen que entender esta actividad. Como dicen los estatutos de la Cofradía, mientras haya un solo *arrantzale* en Donostia, el muelle seguirá vivo, y se seguirá trabajando para y por la pesca. Además, en este sentido se ha mejorado tanto para el sector pesquero como para el vecindario, para que todos disfrutemos más y mejor del muelle”.

Nuevos planes estratégicos del Ayuntamiento de Donostia han situado proyectos de mayor escala fuera del muelle, ya que el acondicionamiento de la actual dársena pesquera “no podría solventar la demanda de amarres para embarcaciones de recreo que tanto se publicita. Sólo se podría dar cabida a unos pocos ama-



Izada automática del aparejo de verdel.
Foto Iñigo Puerta, 2006.

rres más para el capricho de unos pocos, que desean la oportunidad de tener un *parking* en el centro donostiarra, más que salir a la mar. A la vista está la casi nula utilización de las embarcaciones actuales durante todo el año”, concluye Arbide.

Crudo combustible

Otro problema global que atañe localmente a la flota donostiarra ha sido la coyuntura energética a nivel mundial, que ha inflado el precio del combustible hasta cotas insospechadas. La repercusión monetaria

es un lastre imposible de superar mientras todo dependa de la fluctuación libre del precio del crudo.

La inexistencia de un precio reducido o una tipología de gasoil profesional, perjudica de lleno cualquier expectativa de rentabilidad a futuro. El agotamiento de recursos obliga por una parte a travesías mayores para la búsqueda de pescado. Esto supone un consumo extra de fuel, que los barcos de mayor tonelaje apenas pueden sostener. Una segunda lectura nos lleva al histórico reparto de las ganancias que se ha llevado a cabo siempre en los barcos. Aquí existe una gran diferencia entre la flota vasca y el resto de la cantábrica. Mientras en el resto del litoral el gasto de combustible es asumido por el armador y los tripulantes, en Euskadi el gasoil lo paga sólo el armador, lo que supone una asfixia creciente durante todos los años, que disuade cualquier intento emprendedor.

Nuevas tecnologías o artesanía

Modernizar la flota ha sido otro de los caballos de batalla del armador vasco en general y del donostiarra en particular. Las grandes inversiones realizadas a finales de los 80 y principios de los 90 habían modernizado una flota en boga. La necesidad de barcos más grandes para llegar más lejos y rentabilizar más todo tipo de mareas hicieron que el endeudamiento fuera muy importante.

Después de unos primeros años de pujante actividad, los beneficios anuales de los barcos han ido decreciendo paulatinamente. La tendencia del mercado, a su vez, ha ido subyugando los esquemas y formas de pesca, donde el único reducto de rentabilidad parece la pesca masiva con la menor mano de obra posible. Este planteamiento ha ido implantándose en otros países como Noruega, que a través de la automatización de muchas de las labores manuales de los barcos ha conseguido optimizar tiempos y un abaratamiento en recursos humanos.

Manuel Mari Peña resume las expectativas de cambio con desconfianza, ya que “nos queda el poder mecanizar los trabajos del barco, pero esto es muy caro. Muchas de las nuevas medidas y avances que han ido trayendo algunos armadores y se han publicitado por AZTI, tampoco son la solución. Agilizan mucho el tra-

bajo, eso sí, pero si para la costera de anchoas puedes reducir a la mitad los marineros necesarios por estos avances, es probable que para bonitos los necesites a todos. La alternativa de la mecanización no está conseguida todavía, no es rentable. Nosotros estamos atrasados. Incluso Portugal lleva más de dieciocho años con el sistema de triples”.

La teoría promete, y los pros son palpables, pero la realidad dicta una maraña de contras que imposibilita el implementar todos estos avances a día de hoy. La primera contrariedad reside en el gran endeudamiento que imposibilita grandes inversiones, y menos en la coyuntura actual, en la que los recursos están en jaque. Los pocos casos de nuevas inversiones en este sentido han dado lugar a la construcción de barcos con una gran capacidad de pesca, que iría en contra del principio de sostenibilidad en el que parecen coincidir todas las partes cuestionadas. Como indica Manuel Olliden “es importante seguir con métodos y redes que no sean depredadoras, y pescar solo lo necesario para el mercado. Para ello, las redes y los barcos que puedan pescar cantidades industriales deberán estar también muy vigilados. Si se intenta una política para ello deberá ser sostenible y no terminar con los recursos”.

¿Fórmula imposible?

Es un problema matemático a simple vista casi imposible. Cada vez hay menos pescado. Cada vez está más lejos. Cada vez cuesta más traerlo. Cada vez vale más el combustible. Cada vez suben más todo tipo de gastos fijos para el armador. Cada vez se les exigen mayores reglamentaciones para faenar. Cada vez más importaciones foráneas impiden el aumento del valor de la pesca. Cada vez más armadores retraen cualquier tipo de inversión en la mar. Cada vez menos descendientes directos de un oficio históricamente ligado a la tradición familiar deciden continuar. Cada vez hay menos esperanza entre los *arrantzales*.



Las soluciones a medio y largo plazo más factibles se han ido acuñando en los testimonios de los habitantes y trabajadores del muelle donostiarra. La sostenibilidad de los recursos marinos es la reclamación principal de los *arrantzales* preguntados, y ésta debería regirse por normas que impidan

artes de pesca depredadoras, que incluirían la supresión todo tipo de redes pelágicas y de gran abertura vertical. Esta primera medida podría revivir los caladeros más próximos a cada puerto, y reduciría sobremanera el gasto de combustible total, a la vez que reducirían las travesías para encontrar pesca y las mareas serían más cortas. Otra conquista importante sería la de lograr un precio de combustible profesional que permitiese un desahogo al armador.

Cuanto más corto es el trayecto para la captura, mayor frescura y calidad tendrá el pescado, además de tener la garantía extra de haber sido izado artesanalmente. La variedad de especies se recuperaría y abastecer al mercado local con un amplio surtido de pescado local activaría de nuevo el lazo entre consumidor y *arrantzale*. Recuperar la confianza del consumidor, y decidirse por la calidad a buen precio deberían ser metas a alcanzar.

Controlar el volumen de la pesca llevada a puerto con cuotas conseguiría a su vez no saturar nuestro mercado local, y los precios podrían dejar de fluctuar. Alcanzar acuerdos para la comercialización incluiría la búsqueda de precios mínimos y máximos en lonja, con lo que se estabilizaría el valor del mejor pescado, de mayor calidad, a un precio siempre razonable y asequible para la cesta de la compra.

La buena perspectiva de futuro podría llegar también en forma de inversiones en automatización, medidas de seguridad y comodidad para el *arrantzale*. La mejora de estas condiciones podría atraer el relevo generacional y la actividad pesquera podría ser más respetada y profesionalizada, constituyéndose en una salida laboral de futuro que muchos desecharon por sus duras condiciones actuales.

El patrón del *Ozentzio* en el puente.
Foto Iñigo Puerta, 2006.

Futuro inmediato

Los *arrantzales* y la gente del muelle donostiarra son en general pesimistas ante el incierto futuro que se avecina, pero tras esas nubes negras, desean con fuerza ver rayos de luz que den esperanza y puedan perpetuar una tradición centenaria a la que están ligados hasta las entrañas. Sin embargo, desde la perspectiva más reflexiva del experto en gestión pesquera Juan Carlos Arbex, “el futuro de la pesca profesional en San Sebastián dependerá del enfoque que las autoridades den a la actual flota de bajura registrada en el puerto,



Tripulantes en la cocina del *Ozentzio*.
Foto Iñigo Puerta, 2006.

mediante subvenciones y ayudas a la diversificación económica. Dichas ayudas tendrían como objetivo el mantenimiento en activo de las embarcaciones, garantizando el empleo. El Programa Operativo de Pesca (P.O.) 2007- 2013, basado en el Fondo Europeo de la Pesca (FEP), dispone de ayudas en este sentido, contemplando ayuda financiera a la diversificación y pluriactividad de los pescadores en los campos del turismo (Pesca Turismo), la adaptación de buques a la actividad científica y de recogida de datos pesqueros, la vigilancia y conservación de los recursos naturales marinos, o la conservación del patrimonio cultural marítimo-pesquero. Como están haciendo los agricultores los pescadores han de convertirse en protectores del medioambiente, protectores de la biodiversidad, conservadores del patrimonio marítimo”.

Manuel Mari Peña desearía “la situación de finales de los 70 con la mecanización de ahora. El muelle

de Donostia es uno de los puertos más cómodos. Los servicios que tiene son muy buenos. El trabajo de tierra está muy bien automatizado, equiparable a puertos tan importantes como el de Santander...pero la bajada es generalizada. Este año llevaré el barco al desguace porque no le veo futuro, por el ahogo de tantos gastos que no te dejan margen al beneficio”.

Guillerma Iturriza es pesimista “mientras se siga arrasando la mar con las redes pelágicas nosotros no tenemos futuro. Todo lo que han cuidado las generaciones anteriores se lo van a cargar unos pocos”.

Joxean Galdós mira también el futuro con resignación: “Ojalá sigan los jóvenes, porque perder una tradición de tantos siglos sería una pena. Para los que vayan a especies de siempre y con barcos pequeños, creo que siempre habrá pescado, pero para el resto de barcos no veo futuro. Calculo que dentro de ocho años habrán desaparecido los grandes. El resto podrá sobrevivir si las condiciones mejoran”.

Julián Isturiz representa parte del futuro del muelle al contar con el barco más moderno de la flota. “En el caso de mi embarcación, hemos apostado por algo polivalente, con el que pueda trabajar en muchos frentes y diferentes artes de pesca. Si miramos al futuro, creo que dentro de unos 8 años seremos el barco más grande del muelle. Las instalaciones que se han ido creando para nosotros también tendrán que amoldarse si los barcos desaparecen. Habrá que ajustarse a lo que hay. Tendremos que recortar por todos los lados para seguir manteniendo la flota de barcos y la Cofradía. Respecto a la pesca, pienso que seguirá habiendo pescado. Si siguen estos precios y sube el gasoil, no habrá nada que hacer, y salir a la mar será en balde. Seguramente será mejor tener barcos pequeños con los que ir al día, y olvidarse de las grandes campañas.”

Iñaki Arbide vuelve a la base para poder hablar de futuro, que radica según él en “la sostenibilidad. Es clave no perder la perspectiva en cuanto a nuestra mar, y para ello tiene que haber una intervención clara por parte de las instituciones políticas. Primero se deberá propiciar un parón biológico serio que garan-

tice la repoblación de nuestros caladeros y especies en peligro de extinción. El periodo estimado debería ser de unos tres años, en los que habría que tomar medidas socioeconómicas para mantener viva nuestra flota. La supresión de las redes pelágicas, y el recorte de tamaños para redes de cerco descomunales deberá ser una medida añadida al parón”.

Manuel Oliden es sin duda el más optimista de los inquiridos, por su fe en la “regeneración de los caladeros, y que éstos reflotarán a nuestros barcos en el futuro. Ya hay algunos indicios de recuperación de algunas calas cercanas, y mientras se deje descansar a la biomasa actual, se recuperará. El problema está en cómo aguantar hasta la recuperación. Creo que si hay un trabajo serio para acotar bien tasas de pesca, reglamentar precios, y ser estrictos en su cumplimiento, esto puede ir a mejor, pero debe haber un compromiso mayor.

Todos comparten, eso sí, un valor fundamental, un sentimiento de pertenencia muy arraigado y un incondicional amor a la mar. Manuel Mari Peña, ejemplifica un sentimiento difícil de explicar. “Ya con 51



años, no creo que pueda ni quiera trabajar en ningún otro sitio que no sea la mar. Si seguimos en esto es por amor a la mar. Es algo casi masoquista. Tenemos una cosa que es muy rara...”.

Verdeles en cubierta.
Foto Iñigo Puerta, 2006.



El *Ozentzio*, pesquero de líneas tradicionales y casco de madera, junto al *Gure Aita Joshe*, el mayor y más moderno barco de la flota donostiarra. Foto Archivo Untzi Museoa, 2008.

El futuro de la pesca en Donostia se presenta cargado de incertidumbre y exige reflexión y medidas estratégicas.

S^T SEBASTIEN



Recorrido histórico desde la literatura y las artes visuales (siglos XVI-XX)

José María Unsain Azpiroz

El caudal de referencias literarias, pictóricas y gráficas sobre San Sebastián que ha ido acumulándose a lo largo de los siglos resulta de gran interés para un mejor conocimiento del pasado histórico de la ciudad y de los cambiantes perfiles de su paisaje físico y humano. Como conjunto de representaciones textuales y visuales nos permite conocer cómo era percibida la ciudad y sus habitantes desde el exterior y cuál era la visión que los propios donostiarros tenían –o querían proyectar– de sí mismos y del lugar en que vivían. Como fuente de información estos soportes documentales ayudan a esclarecer y visualizar aspectos relativos al mundo del trabajo, las fiestas, la vida cotidiana, las costumbres, las mentalidades y el imaginario histórico. Permiten incluso, en ciertos casos, acercarse a los sentimientos y las emociones que determinados hechos suscitaron en los habitantes del lugar o en los visitantes que dieron testimonio de ellos. En definitiva, se trata de materiales que arrojan luz sobre dimensiones históricas, sociales y antropológicas que rara vez encuentran asiento en los documentos que tradicionalmente maneja el historiador.

En este trabajo de aproximación a las referencias literarias y representaciones visuales relacionadas con San Sebastián tienen cabida no sólo los textos e imágenes que ofrecen entidad estética, sino también aquellos que primordialmente poseen valor informativo o documental. Manejando el concepto de literatura en su amplia acepción, se han tomado en cuenta –sin pretensión alguna de exhaustividad– aquellos relatos y guías de viaje, crónicas, compendios y memoriales de carácter histórico o geográfico, e incluso ciertas recopilaciones e informes de tipo institucional que contribuyen a clarificar o complementar temas abordados en otros capítulos de este libro, atendiendo preferentemente a los aspectos asociados con la vida marítima como núcleo de la historia de la ciudad.

En cuanto al material gráfico estudiado conviene precisar que la necesidad de acotar un campo de obser-

vación abarcable, que se ajustara a la extensión y pretensiones –modestas– de este texto, ha llevado a excluir las representaciones de carácter estrictamente cartográfico, reconociendo no obstante que los lindes entre “vistas”, mapas y planos no son siempre fáciles de establecer. Señalar también que en lo posible se ha tratado de interrelacionar los materiales gráficos con los literarios.

En relación a la transcripción de los textos hay que advertir que ocasionalmente se ha efectuado alguna leve modificación ortográfica con el propósito de facilitar la lectura, si bien se han respetado siempre –al menos en los casos en que se ha podido acceder a los documentos originales– los nombres de lugares y personas.

Crónicas, fabulaciones y providencias del siglo XVI

La literatura de época medieval –relaciones de viaje incluidas–, que contiene información sobre San Sebastián es escasa y de poca relevancia. Para saber de la importancia del sustrato gascón en la conformación económica, social y cultural de la villa o tener conocimiento de que esta población marítima fue uno de los centros pioneros del Cantábrico en la labra de grandes buques o que mostró especial dinamismo en el comercio y los tráficos mercantiles, hay que recurrir básicamente a la *literatura* administrativa, jurídica o económica, es decir, a los documentos conservados en los archivos históricos.

El panorama mejora en el siglo XVI con la consolidación de la imprenta. Entre las obras de esta centuria que hacen referencia a San Sebastián destaca el *Libro de Grandezas y Cosas Memorables de España*. Su autor, Pedro de Medina, clérigo andaluz de vasta cultura y experto en náutica y cosmografía, proporciona en esta obra, editada en 1548, una información

José María Unsain Azpiroz (Orio, 1951). Licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad Autónoma de Barcelona. Codirector del Museo Naval de San Sebastián desde 1991. Es autor de diversos libros y artículos sobre temas relacionados con el cine, las artes visuales y la historia marítima del País Vasco.

◀ Cazadores de ballenas frente al monte Urgull. Detalle de la vista de San Sebastián de Romain de Hooghe (*Carte nouvelle de la mer Méditerranée...*, 1694). [Más información sobre esta imagen en págs. 64-65 y 296].

escueta pero valiosa sobre la villa de San Sebastián “cabeza de la provincia de Guipuzcua, muy noble y fuerte en gran manera”.

Medina hace elogio del muelle “grande y muy bueno” situado al pie de Urgull. Con su construcción entre mediados del siglo XV y mediados del XVI las condiciones portuarias de la ensenada de La Concha habían experimentado gran mejoría. Ya no era aquel puerto “áspero y peligroso”, que mencionaba el rey castellano Enrique II –refiriéndose a la bahía– en un documento de 1401⁵³³. Por su solidez constructiva la dársena de San Sebastián fue una obra que todavía en el siglo XVIII tenía validez de referencia en el ámbito de la ingeniería portuaria.

Pedro de Medina habla con cierto detalle de las fortificaciones y condiciones defensivas de la villa y no se olvida de las actividades marítimas: “Sus naos y otros navíos cargan, y descargan sus mercaderías en mucha cantidad para Francia, Flandes, Inglaterra, y para otras muchas partes”. Presenta incluso un vivaz apunte sobre la actividad en el puerto de Santa Catalina en la desembocadura del Urumea: “Vienen por este río muchos chanuqueros y zabras cargadas de setecientos y ochocientos quintales de vena para las herrerías que es la piedra y tierra con que se hace el hierro”.

Para completar el panorama del entramado portuario donostiarra resulta oportuno citar a Esteban de Garibay. En su *Compendio Historial de España* editado en 1571 habla de Pasajes y del control que sobre este puerto ejercía San Sebastián: “El puerto siendo el mejor y más abrigado que hay no solo en las riberas de Guipúzcoa y Vizcaya, pero aun en las marinas de Francia, es de la jurisdicción de San Sebastián, cuanto el agua cubre con sus flujos y reflujos”.

El cronista guipuzcoano se refiere además a San Sebastián como “villa fuerte, y la mayor de Guipúzcoa, y de mucha contratación de diversas naciones”. Curiosamente tanto Garibay como Pedro de Medina aluden al comercio marítimo, pero no hacen mención alguna sobre las pesquerías trasatlánticas de cuya importancia en San Sebastián durante el siglo XVI ya han dado cumplida cuenta en este libro los historiadores José Antonio Azpiazu y Michael Barkham. Cuando Garibay habla de Terranova y las grandes expediciones para la captura de “vacallaos y

vallenas” se refiere al conjunto de Gipuzkoa. Lo mismo hicieron Cristóbal López de Zandategui y Luis Cruzat en su introducción a la *Recopilación de leyes y ordenanzas de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa* (1583), obra que tuvo alguna difusión en copias manuscritas y no se editó hasta 1983. Estos donostiarras –el primero de ellos directamente vinculado al negocio de la grasa de ballena– ofrecen en su escrito una visión épica de las expediciones a “Terranova” que por sus exageraciones sobre el clima, el peligro y otros aspectos fue objeto de crítica por parte de la historiadora Selma Huxley. En cualquier caso, el texto de Zandategui y Cruzat no deja de tener valor como pieza de mitificación y exaltación literaria de la caza de la ballena:

“Cada año van de aquí muchas naos a Terranova, región frigidísima y septentrional, casi inhabitable por las muchas, continuas y grandes nieves y heladas, donde resistiendo con admirable ánimo a ellas y al temor grande que les podía causar sus muchas y grandes montañas de hielos y nieves cuajadas y levantadas en mitad de la mar, matan gran número de ballenas con gran peligro de sus personas por la ferocidad de ellas de tanta grandía que tienen de largo (...) peleando con ellas de tal manera que, esgrimiendo con la cola no se guardando con ánimo y presteza, con sólo el aire de ella mueren los hombres, y tocando con ella, levanta el aire y parte las pinazas o barcos con que las van a matar y anega con cada doce o quince hombres; a cuya causa con estar descubierta esta navegación y ser manifiesto el mucho provecho que de ella redundada, sólo los de esta provincia y no otros circunvecinos ni otra nación ninguna osan ir a ella y derritiéndola en grandes calderas convertida en grasa, las traen en cada año a esta provincia en barricas o vasijas de roble en gran sustento y utilidad de ella de donde se provee de grasa la mayor parte de España, Francia, Flandes, Inglaterra. También van cada año hacia la misma región septentrional de Terranova algo más a mediodía y poniente muchas naos y traen cada año grande cantidad de abadejo [bacalao] del cual se provee de aquí toda España”.



Retrato de Esteban de Garibay. El cronista guipuzcoano resaltó la pujanza de San Sebastián como plaza comercial en su *Compendio Historial*, 1571.

En otro orden de cosas resulta de interés el manuscrito relacionado con los preparativos del recibimiento de Isabel de Valois, esposa de Felipe II, en 1565. Camino de Bayona, para encontrarse con su madre Catalina de Médicis, la joven reina se detuvo en San Sebastián donde se había preparado una fastuosa acogida.

La villa contaba ya con larga trayectoria en este tipo de agasajos puesto que, desde época medieval, diversos monarcas castellanos habían acudido a visitarla. Entre ellos Alfonso VIII, Alfonso X el Sabio, Sancho IV, Pedro I y Enrique IV. Este último, según refiere Garibay en la obra antes citada, vino a Guipúzcoa para tratar de apaciguar los enfrentamientos banderizos y al llegar al arenal de La Concha lo primero que hizo fue embarcar en el “batel” de un vecino, siendo ésta su “primera entrada” en el mar. También Carlos V visitó San Sebastián en 1539, pero los fastos se vieron afectados por el reciente fallecimiento de la emperatriz. A su llegada fue recibido por un escuadrón de 1.500 hombres vestidos de luto con capotes de terciopelo negro⁵³⁴.

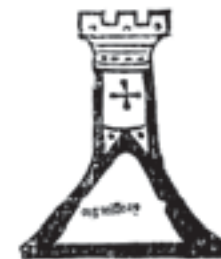
El recibimiento de Isabel de Valois se disponía más festivo y colorista. Una comisión de cuatro prohombres de la villa, entre los que estaban Juan de Idiáquez y Miguel de Oquendo, dieron asesoramiento en materia de etiqueta e indumento proponiendo que los ocho munícipes que habían de recibir a la reina lucieran “ropas francesas” de terciopelo morado hasta las rodillas con vueltas de raso amarillo. El manuscrito mencionado –publicado y comentado por Tellechea Idígoras– informa también que otro comité estudió “qué cosas se pudiesen hacer de navíos y fuegos en la Concha y en el arenal”⁵³⁵. Dejando traslucir el belicoso espíritu religioso de la época, los expertos –Miguel de Oquendo de nuevo entre ellos– propusieron un espectáculo naval planteado como combate de moros y cristianos. Se trataba de que a la llegada de la reina varias embarcaciones (“zabras” y “navíos”) engalanadas con banderas y gallardetes iniciaran un simulacro de batalla con descargas de artillería, arcabucería y sonar de tambores, pífanos y trompetas, “y que cuando llegase [la reina] a los astilleros acabasen venciendo los cristianos a los moros haciendo en ello todos los ademanes que se suelen hacer de veras”. Atendiendo a todos los detalles se pensó ade-

más en la instalación de veinte tabernas y ocho puestos de carne.

Desconocemos si el recibimiento en su conjunto se desarrolló tal como se había previsto en el documento citado pero el Dr. Camino, basándose en textos de la época, aseguraba en su Historia de San Sebastián –redactada a finales del siglo XVIII– que la entrada de la reina fue “magnífica” incluidas las “escaramuzas” de las embarcaciones. Camino añadía además que tras su estancia en Bayona la reina volvió a San Sebastián donde “anduvo paseando por la Concha en un barco vistosamente adornado, enseñoreando con su real presencia las ondas del mar océano”⁵³⁶.

Las primeras imágenes de San Sebastián. Siglo XVI

La primeras representaciones gráficas relacionadas con la villa de San Sebastián datan del siglo XVI. El derrotero de Pierre Garcie *Le grand routtier et pillotaje... de la mer...*, editado en Poitiers en 1520 muestra una esquemática imagen del monte Urgull con su castillo roquero como punto de referencia visual para los navegantes. Pero la primera vista de San Sebastián en su conjunto es la que figura en el código *Os Desenbos das Antigualbas que vio Francisco d'Ollanda pintor português* (1539-1540) que se conserva en la Biblioteca de El Escorial⁵³⁷. Francisco d'Ollanda, pintor y humanista portugués, fue pensionado por el rey de Portugal Juan III en esas fechas para efectuar un viaje que le permitiera obtener información sobre las plazas fuertes de otros reinos y así plantear el reforzamiento del sistema defensivo portugués. Francisco d'Ollanda observará fortificaciones de Castilla, Rosellón y diversas localidades de Francia, pero especialmente se interesa por las de Italia. Además de dibujar baluartes, fosos y murallas incluye en su documentación gráfica asuntos diversos como la indumentaria femenina de los lugares visitados o el arte y la arquitectura de la Italia clásica y renacentista. Posiblemente de este modo trataba de camuflar el objetivo de su viaje y no levantar sospechas. Pero en cualquier caso –de ser cierta esta labor de enmascaramiento– no evitó que fuese detenido en Pésaro acusado de espionaje.



El Monte Urgull y su castillo. Derrotero de Pierre Garcie, *Le grand routtier et pillotaje...*, 1520.



San Sebastián y Hondarribia. Dibujo del código *Desenhos das Antigualhas que vio Francisco d'Ollanda pintor português, 1539-1540*. Biblioteca de El Escorial. [Información adicional sobre este dibujo en pág. 43].

Los únicos dibujos de plazas fuertes españolas que aparecen en el código de Francisco d'Ollanda son los de Hondarribia y San Sebastián. El primero se centra en un detalle de la fortificación aunque en primer plano aparecen dos mujeres de Bayona y dos de Lepuzcoa (Gipuzkoa) retratadas en tres cuartos. La villa de San Sebastián se presenta como panorámica del conjunto formado por el monte Urgull, el recinto

amurallado y el puerto. El sistema defensivo del frente de tierra es objeto de atención preferente mostrándolo en perspectiva caballera a diferencia del resto de elementos dispuestos en alzado. Los edificios están vagamente representados y es más que dudoso que respondan a una voluntad de reflejar la realidad arquitectónica. Esta imagen incluye algunos detalles constructivos de las murallas, precisando incluso algunas medidas.

En el *Libro de grandezas y cosas memorables de España* (1548), obra de Pedro de Medina antes mencionada, se incluye, en la página que hace referencia a San Sebastián, la imagen de una ciudad fortificada. Viene a ser una representación convencional de población amurallada que no pretende reproducir una fisonomía urbana concreta. De hecho, la misma imagen figura también en las páginas dedicadas a Tarifa y a Palos. Este modo de proceder en la ilustración del libro de Medina tenía precedentes célebres como el *Liber Chronicorum* (Nuremberg, 1493).

Dentro de esta línea de imágenes convencionales o estereotipadas de plazas fuertes se sitúa también la representación de San Sebastián que figura en el croquis anexo a los documentos del pleito suscitado en 1557 por el proyecto de mejora de las comunicaciones entre Navarra y la bahía de Pasajes (véase pág. 38). El croquis está firmado por Ybero y se conserva en Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

Pero la representación gráfica que dio a conocer con cierto grado de fidelidad la fisonomía de San Sebastián en las esferas cultas de ese tiempo fue la que se incluyó en el primer volumen del *Civitates Orbis Terrarum* publicado en 1572 en Colonia. Esta magna obra, compendio de vistas y planos de las ciudades más importantes del mundo, fue una de las cúspides de la producción editorial europea de la Edad Moderna. Su promotor y recopilador fue el canónigo alemán Georg Braum. Dado su éxito comercial, la obra se prolongaría hasta completar seis volúmenes en 1618 y conoció versiones en latín –la primera de ellas–, alemán y francés.

La vista de San Sebastián comparte una doble página del *Civitates* con la entonces importante ciudad de Burgos. Fue grabada sobre plancha de cobre por Franz Hogenberg a partir de un dibujo tomado del natural hacia 1567 por Joris Hoefnagle o Hoefnagel (en versión

latinizada Georgius Hoefnagle o Hoefnaglius). Artistas flamencos los dos, tuvieron un papel muy destacado en el proyecto editorial. La bella panorámica está tomada desde el cerro de San Bartolomé abarcando la bahía de La Concha y la Zurriola. La morfología urbana, al menos en las edificaciones principales, parece tratada con realismo aunque, en cuanto a grado de detalle, no resulta comparable con la vista de Santander que figura en el segundo volumen de la misma obra. De hecho el grabado de San Sebastián resulta confuso en la representación del puerto e inexacto en el trazado de la fortificación del frente de tierra. Contiene además un error geográfico reseñable como es la ausencia del río Urumea. La causa de estas deficiencias pudo estar en el complejo proceso de reelaboración a que eran sometidos los dibujos originales antes de llegar a manos del grabador.

Por otro lado, la estampa de San Sebastián no refleja la notable actividad marítima que la villa debía presentar en aquella época, cosa que por el contrario sí ocurre en la vista de Santander. La nave en construcción en los arenales, la lancha que pesca en la bahía y los mástiles que asoman sobre el muelle no



dan cuenta de la pujanza marinera que la villa debió tener por entonces y que se reconoce parcialmente en el breve texto que figura en el reverso de la estampa. Se dice en él que el puerto era “frecuentado por gran número de mercaderes germanos, aunque sobre todo *cántabros*, que allá transportan diversos géneros de mercancías y de allí las exportan a otras partes del mundo”. Este texto se elaboró sin duda a partir de una información insuficiente (cita a Florián de Ocampo como fuente). Al referirse al puerto natural, “muy espacioso, en el que las naves obtienen refugio seguro y resguardadísimo de las enfurecidas olas y del soplo inclemente de los vientos” parece retratar más la bahía

Convencional representación de población amurallada que ilustra la referencia a San Sebastián en el *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, obra de Pedro de Medina publicada en 1548. El texto de Medina contiene interesantes referencias sobre la actividad marítima de la villa.

Vista de San Sebastián incluida en el primer volumen del *Civitates Orbis Terrarum*, obra publicada en 1572 en Colonia que conoció gran difusión en Europa. Esta imagen, elaborada a partir de un dibujo del flamenco Georgius Hoefnagle, sirvió de referencia iconográfica para la elaboración de otras representaciones de San Sebastián, pese a que algunos aspectos del paisaje y la morfología urbana no se ajustaban a la realidad.



de Pasajes que la de San Sebastián. Del todo inexacta es la referencia a la riqueza agrícola: “Posee un campo rico en trigo, vino y lana”. Y el énfasis en la presencia de los mercaderes germanos en la villa hay que relacionarlo con la condición alemana del editor.

En cualquier caso la estampa de Hogenberg-Hoefnagle posee un valor artístico y documental considerable. El *Civitates* conoció una amplia circulación con sucesivas reediciones entre los siglos XVI y XVIII. Sus imágenes, incluida la de San Sebastián, fueron múltiples veces copiadas o reinterpretadas con mayor o menor fortuna. La primera de estas versiones fue la del libro de Francisco Vallegio y Martín Rota *Racolta di le piu illustre et fanose citta di tutto il mondo* (Venecia, 1579). Luego vendría la de Diego de Cuelbis en el manuscrito *Thesoro Chorographico de las Espannas* (1599) que conserva la Biblioteca Británica (Londres). En ambas la estampa original se ve sometida a una ingenua simplificación.

La Biblioteca Británica conserva también un plano o vista aérea de San Sebastián que es pieza des-

Versión de la estampa del *Civitates Orbis Terrarum* que ilustra el manuscrito *Thesoro Chorographico de las Espannas*, 1599. Biblioteca Británica, Londres.

Detalle del plano realizado por el inglés Richard Poulter, 1585. [Más información sobre esta imagen en pág. 181].



tacada en el conjunto de representaciones del siglo XVI. Su autor fue Richard Poulter, marino inglés que se dedicó a la venta de cartas y textos de navegación en St. Katherine's Precinct en Londres. El mapa lo hizo en junio de 1585 un mes después de que varios barcos ingleses fueran embargados por orden de Felipe II. Fue adquirido por lord Brughley, ministro de Isabel I. Dado el contexto de confrontación bélica con Inglaterra cabe pensar que Poulter hizo el mapa con intención de informar a su país (en el mapa figuran dos de los barcos incautados: *Violet* y “Plemoth ship”). Tres años más tarde tuvo lugar la nefasta *Jornada de Inglaterra* y es probable que alguna de estas naves se integrara en la escuadra de Miguel de Oquendo que formó parte de la misma.

En su esquematismo, el mapa de Poulter muestra con precisión las características del puerto donostiarra. Se observa en él la torre de control, sin cuya autorización no se podía entrar o salir del puerto, y una grúa de rueda. Muestra asimismo el firme sistema de fondeo en la bahía y no falta, junto a una de las baterías del frente de tierra, la representación del astillero: nao en grada, sobre los picaderos, con la superestructura terminada.

Relatos de viaje, crónicas y poemas del siglo XVII

Jehan Lhermite, caballero gentilhomme y ayuda de cámara de Felipe II y de Felipe III, dejó un relato manuscrito en lengua valona sobre sus viajes por España que resulta de gran interés por la narración de su



paso por San Sebastián en 1602⁵³⁸. Lhermite, natural de Amberes como Hoefnagle, el dibujante que trabajó para el *Civitates Orbis Terrarum*, define de entrada a San Sebastián como “puerto de mar” para a continuación extenderse sobre el comercio y otras características de la villa:

“Es un puerto de mar de tráfico muy grande y allí residen muchos mercaderes de nuestra nación [Flandes] que nos hicieron una gran fiesta. Es una villa rodeada de murallas y bastante fuerte, que contiene cerca de 800 o mil casas. De ordinario hay 500 soldados de guarnición (...) y habitantes que llegan a diez mil y aún más (...). El puerto es capaz para muchos navíos, hasta de más de cien o cerca (...). Sucede alguna vez que la pleamar de las aguas es tan grande y vehemente que toda la villa y cerro se convierten en isla. Los barcos están allí bien resguardados contra las tempestades y galernas de la mar (...). Hay muchos comerciantes ricos que trafican con las Indias, teniendo su sucursal en Sevilla (...).”

Lhermite hace en su texto referencia directa a la importancia de la construcción naval en la villa y al comercio con América:

“Reside en San Sebastián una gran cantidad de marinos y maestros carpinteros para construir allí grandes barcos, que navegan a las Indias. En menos de un año se han construido nueve o diez naves que son de muy gran costo (...) y cargan esos navíos con muchas mercaderías, las cuales llevan hacia Sevilla, donde venden dichos barcos o bien los cargan de toda otra clase de mercancías y así, bien repletos, van a las Indias”.

El relato de Lhermite tiene por añadidura valores que rebasan el ámbito de la actividad económica. Es el primero que se detiene en consideraciones de carácter estético sobre el paisaje y la arquitectura de San Sebastián. Señala así que, en primera impresión, la villa era un “lugar que nos pareció muy bello y placentero”. Más adelante añade: “hay dos iglesias parroquiales muy hermosas y un monasterio [San Telmo] de muy bonita estructura. El claustro es muy bello y construido de hermosa piedra. Y también hay una bella

y magnífica escalera que es muy regia y no menos artística, porque está hecha de sillería toda al aire que es muy admirable y digna de recuerdo”. Hace además mención elogiosa a la capilla de los Idiáquez en San Telmo: sepultura y óleos y esculturas “de los mejores maestros y artífices de Flandes”. (En el Anexo –págs. 407-408– se transcribe la referencia completa de Lhermite sobre San Sebastián).

La impresión positiva sobre la arquitectura del lugar que ofreció Lhermite está apoyada también por otros viajeros del siglo XVII. El francés Albert Jouvin, autor de una obra en ocho volúmenes titulada *Le voyageur d'Europe...* (París, 1672), decía al respecto: “No hay más que dos puertas en la ciudad de San Sebastián, una para salir por tierra y otra por mar. Sus calles son anchas y hermosas, llenas de buenas casas, de grandes palacios de ricos mercaderes. La iglesia de San Telmo, las de los dominicos y los padres jesuitas son muy hermosas y están en una misma calle. Santa María es la catedral, adornada con un alto campanario de piedra”. Digamos, no obstante, que García Mercadal, autor de una de las principales recopilaciones de libros de viaje sobre España y Portugal, puso bajo sospecha a la obra de Jouvin al señalar, sin más explicaciones, que su guía respondía probablemente a “un viaje ficticio”⁵³⁹.

Marie Catherine Le Jumel de Barneville, condesa D'Aulnoy, mujer de vida aventurera que viajó por España en 1679, dejó escrita una obra de gran éxito (*Relation du voyage d'Espagne*, París, 1691) en la que vertió sus impresiones sobre San Sebastián. Tras afirmar que encontró la ciudad “bastante bonita” añadiría: “sus alrededores agradan infinitamente (...). Las calles de esta ciudad son largas y anchas, pavimentadas con piedras blancas, muy juntas y muy limpias. Las casas son bastantes bonitas y las iglesias muy limpias, con altares de madera cargados desde la bóveda hasta abajo”.

Estas referencias sobre el paisaje urbano donostiarra dan pie a pensar que la pujanza de la economía marítima donostiarra tuvo reflejo en su arquitectura y urbanismo. Respecto a las edificaciones religiosas ya nos recordaba Tellechea Idígoras la existencia en nuestros puertos de un impuesto sobre la mercancía cargada, el llamado *dinero de Dios*, que se repartía entre la fábrica de las iglesias, las cofra-



Retrato de la condesa D'Aulnoy, viajera francesa que publicó en 1691 un exitoso libro sobre España que incluía comentarios elogiosos sobre la belleza de la ciudad y su entorno.



Dibujo de un manuscrito sobre mamíferos marinos del islandés Jón Gudmundsson (1574-1658), autor además de un poema épico que alude a la trágica muerte del ballenero donostiarra Martín de Villafranca después de que su nao naufragara en las costas de Islandia en 1615.

días y en el auxilio de comerciantes o marineros en situación de necesidad⁵⁴⁰.

Para obtener una imagen más completa del San Sebastián del siglo XVII es necesario recurrir a Lope Martínez de Isasti y su *Compendio Historial de Guipúzcoa*. Esta obra, escrita entre 1625 y 1626, no sería publicada hasta 1850 (I. R. Baroja, Donostia). Lope de Isasti fue presbítero de la iglesia de su parroquia natal, Lezo, donde además desempeñó, durante varios años, el cargo de tenedor de materiales y pertrechos de los astilleros reales. Su erudición sobre temas históricos guipuzcoanos no le impedía creer en los mitos y fabulaciones genealogistas sobre el origen de los vascos o tener firme convicción en la existencia de tritones “peces marinos muy semejantes al hombre” o en que “las maléficas de la comarca” fueran las causantes del naufragio de la flota de Antonio de Oquendo en Bidart. Isasti era sin duda un buen exponente de la compleja mentalidad de la época.

En relación a San Sebastián, Isasti proporciona abundantes noticias de muy variado signo. Nos dice que la villa “está muy poblada de gente, porque en seiscientos sesenta y seis casas tiene diez y seis mil personas de comunión naturales y extranjeros, que concurren al mucho trato que hay en esta villa así por mar como por tierra (...). Fabricanse muchas naos por particulares en los astilleros del litoral por el aparejo que hallan para ello (...)”.

El *Compendio* de Isasti es, entre los libros del siglo XVII que hemos manejado, el único que alude a la importante actividad corsaria donostiarra. Acaso razones de pudor u honorabilidad en entredicho expliquen este mutismo pero, en cualquier caso, Isasti no muestra precisamente una actitud vergonzante al referirse a ella:

“Los vecinos de esta villa, de tres años a esta parte, han hecho servicio muy particular a su Majestad, digno de remuneración y de memoria, que con sus galizablas [galizabras] y pataches han tomado más de ciento veinte navíos de cuatrocientas toneladas abajo con muchos géneros de mercaderías, de holandeses enemigos, y alguno de rocheleses y ingleses, peleando con ellos con sus artillerías y mosquetes valerosamente, y los han traído a San Sebastián, y al puerto del Pasage y los han vendido en almoneda (...). Con lo cual han disminu-

do las fuerzas y el poder del enemigo, y ensalzando el nombre y valor Guipuzcoano”.

El recuerdo del vigor corsario de San Sebastián durante el siglo XVII se verá reflejado también, a finales de la siguiente centuria, en la *Historia* de Joaquín Antonio del Camino. El presbítero donostiarra hablaba con orgullo del valor de los corsarios de su ciudad y refería que a mediados del siglo XVII “aterraron los mares los famosos corsarios de San Sebastián, causando espanto a todo el poder marítimo de la Gran Bretaña”⁵⁴¹.

El libro de Isasti contiene también información sobre las actividades relacionadas con la ballena y el bacalao. Del bacalao señala que una vez “descargado en el puerto del Pasage se lleva a la villa de San Sebastián, de donde, y de otros puertos de Guipúzcoa se distribuye a todas partes de España”.

Las referencias a la caza de la ballena que proporciona Isasti son una mezcla de las fantasías de Zandategui y Cruzat, arriba citadas, con el conocimiento de un experto en la materia. En este registro explica pormenorizadamente la técnica para la captura de cetáceos o se refiere al consumo de carne de ballena señalando que ésta, en salmuera, era apetecida por los franceses o que la lengua de ballena, que “tiene mucha sustancia”, se daba en San Sebastián a la cofradía de San Pedro. También refiere que para la captura de cetáceos en aguas cercanas a San Sebastián se contaba con “un hombre asalariado al cabo de una montaña llamada Ulía en una atalaya, de donde mira cuando pasan, y da aviso a la villa con cierta seña”.

Pero cuando habla de las pesquerías lejanas de los guipuzcoanos, el clérigo de Lezo exagera la peligrosidad de la caza de la ballena aludiendo a los “montes de nieve”, a los caníbales que habitaban en sus costas, “salvajes que allá habitan como bárbaros”, o la “gran ferocidad” de las ballenas.

En cualquier caso no puede ponerse en duda que la actividad ballenera implicaba riesgos reales. Testimonio literario de la azarosa vida de los balleneros es el poema épico del siglo XVII escrito por el islandés Jón Gudmundsson, “El Sabio”, también conocido como “el Plinio islandés”, que hace referencia a la trágica muerte del capitán Martín de Villafranca, miembro de una familia donostiarra de larga tradición marinera. La nao ballenera de Martín de Villafranca naufragó en las

costas de Islandia en 1615 y tanto él como sus hombres murieron de manera atroz a manos de los islandeses tras ser acusados de robo⁵⁴². Del largo poema de Gudmundsson, titulado “Fjölmóður” entresacamos estos fragmentos:

“En Vizcaya se había hecho a la mar
esta gente ballenera hispana,
no lejos de los confines franceses
con ellos embarcados, hombres de este lugar
(...)

El capitán Martín con su compañero,
reposaba en su cabaña adormecido.
Oyendo rumor de gente armada,
valerosos aprestaron su defensa
(...)

Martín pregunta al grupo qué amenaza
qué culpa se le achaca.
¡Que en plena noche sin respetar su paz
toda mi gente pueda morir!
(...)

¡Basta!, Martín, tienes que saber
que nuestro magistrado ha llegado.
Merecerás se cumpla en ti
lo que los islandeses hemos amenazado.
(...)

Si hasta ahora os hemos temido
aunque amables y fraternos habéis sido,
hoy vuestros días contados están
y vuestros bienes todos para el rey serán
(...)

Un hombre, violento guerrero llamado Grimur,
dio a Martín un hachazo en la garganta.
Rebotó el golpe en su clavícula;
No fue el golpe mortal que Grimur quisiera.
(...)

Sobrepasó de un salto sus hombros,
salió fuera del círculo, bajó las laderas
y se tiró al agitado mar, cantando salmos en latín.
Los curas y otros muchos atestiguaron esto.
(...)

Ataron una piedra a su cuerpo abierto.
Lo hundieron lo más lejos y profundo que pudie-
ron.

Se tornó calma la bahía al instante.
Se atribuyó aquello a causas diferentes”.

La huella pictórica y literaria de las visitas de Felipe III y Felipe IV

En 1615 el capitán Martín de Villafranca y sus balleneros morían en una desolada playa de Islandia. Ese mismo año Felipe III y su hija Ana de Austria llegaban a San Sebastián donde fueron objeto de un recibimiento memorable.

Acompañados de una enorme comitiva dirigían sus pasos al Bidasoa, la *Raya de Francia*, para asistir a la ceremonia de la “Entrega de las Princesas” acordada con la monarquía francesa, con el propósito de sellar la paz entre ambas coronas. Esta ceremonia y el doble enlace matrimonial que vendría a continuación (la infanta Ana de Austria con el futuro Luis XIII, y el príncipe de Asturias, futuro Felipe IV, con la princesa Isabel de Borbón) dio origen a varias representaciones pictóricas, relaciones y crónicas de apreciable valor histórico.

Especial interés, desde la perspectiva donostiarra, tiene el óleo de gran tamaño (160 x 227 cm.) titulado *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián*. Este lienzo, que desde 2002 se expone en el Museo de Pintura del Real Monasterio de El Escorial, permite obtener una idea bastante precisa de cómo era el San Sebastián de la época de los Austrias. El paisaje natural y urbano queda en él reflejado con detalle así como el aspecto que ofrecían los habitantes de la villa a comienzos del siglo XVII. En la época en la que el cuadro fue realizado (hacia 1615), San Sebastián atravesaba un periodo de pujanza comercial como principal puerto de exportación de lana del Cantábrico. Pocos años después la coyuntura política y económica daría un giro rotundo y la villa pasaría a ser un foco corsario de primera magnitud.

El cuadro se ha atribuido a Pieter van Meulen, pintor flamenco, nacido en Gante, miembro del cuerpo de arqueros de Felipe III, considerado también autor del lienzo que forma pareja con él, *Entrega de las Princesas de España y Francia en el río Bidasoa*, que se conserva en el Monasterio de la Encarnación de Madrid⁵⁴³.

El cuadro, probablemente encargo real, viene a ser una crónica visual del viaje. Muestra el escenario en el que se movieron el rey y su numerosa comitiva desde la llegada a San Sebastián hasta la celebración



Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián*, c. 1615. Real Monasterio de El Escorial.

de la ceremonia del Bidasoa. Abarca, en imposible e ilusoria panorámica, la bahía y los arenales de La Concha, la Zurriola, la bahía de Pasajes con Lezo y Rentería, y la desembocadura del Bidasoa con Fuenterrabía y Hendaya. Los pequeños números en rojo que salpican el cuadro hacen referencia a los lugares y edificios visitados y a determinadas celebraciones que se tributaron a los visitantes (la cartela integrada en la composición que permitía identificar dichos números resulta hoy totalmente ilegible a simple vista).

El relato gráfico, instrumento de rememoración del viaje regio, se inicia con la llegada de la fastuosa comitiva, compuesta de 6.500 personas, a un lugar próximo al convento de San Bartolomé, donde se detuvo a contemplar la villa y la bahía. Era un 4 de noviembre, entre las 5 y las 6 de la tarde. Al descender a los arenales fue recibida con salvas de honor de la artillería de la plaza y el castillo de La Mota así como de la mosquetería y arcabucería de 26 compañías de soldados guipuzcoanos y de una flota compuesta por embarcaciones de diferente porte. Ya cerrada la noche el rey entró a caballo seguido de su hija, que lo hizo en magnífica carroza tirada por seis caballos napolitanos.

Entre los acontecimientos representados en el cuadro que tuvieron lugar en días sucesivos figura la botadura de un galeón de 600 toneladas al que se puso de nombre *Santa Ana* en homenaje a la infanta y el simulacro de combate entre chalupas o “escaramuzas de barcos”.

El edificio que figura a la izquierda de la composición es muy probablemente el convento de dominicas de San Sebastián el Antiguo que fue visitado por el rey y la infanta. El cuadro permite apreciar con detalle la configuración de los muelles con el torreón de control así como la morfología urbana con la gran torre de los Sagramenteros, el monasterio de San Telmo e incluso el palacio de los Idiáquez donde se alojaron Felipe III y su hija. No menor interés documental tiene la caracterización de los habitantes de la villa que aparecen en primer plano ocupando la parte inferior del cuadro. Los hombres figuran vestidos a la usanza de la época con capa, gola y sombrero de ala ancha mientras que las mujeres se representan en su mayoría con tocados corniformes. El protagonismo de las dos damas que aparecen en primer plano remite a una iconografía recurrente en las vistas de ciudades del *Civi-*

tates Orbis Terrarum con objeto de mostrar la indumentaria característica de las mismas.

El cuadro fue restaurado en 1992 para su exhibición en la Exposición Universal de Sevilla. Con la ayuda de rayos ultravioleta se pudo hacer una lectura parcial de la cartela que permitió restituir el título, así como identificar o confirmar algunos de los lugares marcados con números en el cuadro. Es el caso del convento de San Bartolomé.

El lienzo se conserva desde 1855 en el Real Monasterio de El Escorial como parte de un lote de 24 cuadros seleccionados para decorar las dependencias reales. Con anterioridad estuvo colgado en el Palacio del Buen Retiro donde se inventarió en 1703. Sorprendentemente en el catálogo de cuadros de El Escorial de 1857 pasó por ser el “Recibimiento por la ciudad de Bruselas al Archiduque Alberto y la Princesa Isabel”⁵⁴⁴. Sin embargo, alguna información sobre la existencia del cuadro debió llegar al Ayuntamiento de San Sebastián a finales del siglo XIX ya que en 1892 su alcalde pidió al pintor Alejandrino Irureta que tras localizar el cuadro –que entendían representaba la entrada de Felipe IV a San Sebastián–, presentara un presupuesto para elaborar una copia del mismo. Irureta valoró el trabajo en 1.750 pesetas pero la copia fue encargada a Ignacio Ugarte en 1895, ya que éste se prestó a realizarla gratuitamente⁵⁴⁵. Esta copia, que actualmente forma parte de las colecciones del Museo San Telmo, fue expuesta durante años en la casa-museo Oquendo y más tarde en el Palacio de Ayete identificada como llegada de Felipe IV. Así lo creía también José María Donosty, cronista oficial de la ciudad, quien en un artículo publicado en 1960 señalaba además que el original podía ser obra de Juan Bautista Martínez del Mazo⁵⁴⁶.

Tal como se ha indicado más arriba, diversos cronistas hicieron relatos del viaje. El valor literario de estos textos resulta discutible, pero que en cualquier caso ayudan a hacer una lectura del cuadro desde el espíritu de la época. De los 17 días que el monarca pasó en Gipuzkoa quedaron testimonios manuscritos como el de Fray Tomás de Lasarte, Predicador Ordinario del convento de San Telmo de San Sebastián (reproducido parcialmente en el Anexo págs. 409-410), o impresos como el de Miguel de Zavaleta, párroco de Rentería, Pedro Mantuano, repu-

tado escritor de Madrid o el de Fray Marcos de Guadalajara, de la orden del Carmen⁵⁴⁷. Este último dejó un relato de la jornada en el libro *La Historia Pontifical y Católica...* (1652) del que reproducimos un fragmento en la versión que dio el Dr. Camino en su Historia de San Sebastián:

“Fue mucho de ver la entrada que Sus Majestades hicieron el 4 de Noviembre. Llegando S. M. a un alto llamado el pie de la Corona (cuesta de San Bartolomé), paró mirando con mucho gusto aquel sitio tan peregrino de la Villa y de la Mar. Había en el arenal gran número de gente natural, y forastera, y formados escuadrones con 3.500 infantes lucidísimos, y en la Concha estaban muchas Chalupas y Bergantines, armados algunos

navíos con mucha artillería y llenos de banderas, flámulas y estandartes tendidos como en las murallas. Haciéndose una señal con humo desde la montaña, respondió la Villa con una pieza, y al mismo punto la Arcabucería del Castillo, la Artillería, la Infantería del Presidio, las Arcabucerías y Mosqueterías de los escuadrones, la Artillería de los Navíos, haciendo lo mismo las Chalupas y Bergantines que andaban por la Concha escaramuzando unas con otras.(...) Al día siguiente dijo Misa a SS. MM. el obispo de Pamplona (en la iglesia de Santa María) y después de comer fueron al Cubo del Ingente a ver echar al Mar un Galeón de 600 Toneladas, entreteniéndose en ver a viva fuerza una máquina tan grande”⁵⁴⁸.

El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián, óleo atribuido al pintor flamenco Pieter van Meulen, que se conserva en el Museo de Pintura del Real Monasterio de El Escorial (Patrimonio Nacional).

El cuadro representa el recibimiento de Felipe III y su hija Ana de Austria en San Sebastián el 4 de noviembre de 1615, aunque incluye también otros hechos relacionados con la estancia del rey y su gran comitiva, que tuvieron lugar en días sucesivos antes de dirigirse a la Isla de los Faisanes, donde iba a producirse el intercambio de princesas acordado con el rey de Francia.

En la época en la que el cuadro fue realizado (hacia 1615) San Sebastián atravesaba un periodo de pujanza comercial como principal puerto de exportación de lana del Cantábrico.



SAN SEBASTIÁN EN EL SIGLO XVII

Detalles del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián*, c. 1615. Real Monasterio de El Escorial.

1. Felipe III y su hija Ana de Austria se dirigen al convento de dominicas de San Sebastián El Antiguo.
2. Salvas de honor desde las fortificaciones y las naves surtas en la bahía.
3. Botadura del galeón Santa Ana. Al fondo se encuentra otra gran nave en construcción.
4. Galeones disparando salvas de homenaje. Engalanados con gallardetes enarbolan la bandera blanca con la cruz de Borgoña de la marina española.
5. Simulacro de combate entre lanchas ofrecido como divertimento a los visitantes.
6. Danza de corro y músico con flauta y tamboril.
7. Las mujeres lucen una amplia variedad de tocados aunque el corniforme es el más abundante en el cuadro.
8. Espectadores de la comitiva. Los hombres se presentan con la indumentaria de la época: capa, gola, sombrero de ala ancha y espada al cinto.
9. Detalle del frente de mar en el que se aprecia (nº 10) el palacio de los Idiáquez, lugar de alojamiento del rey y la infanta. También se representa la torre de los Sagramenteros (nº 6) situada en las proximidades de la iglesia Santa María que servía de campanario y de cárcel pública.
10. Convento de las agustinas de San Bartolomé.
11. Detalle del paso de la comitiva.
12. Detalle que permite apreciar la configuración del puerto. Sobre uno de los muelles se situaba la torre para control de entrada y salida de los barcos.
13. Galeón en la bahía y botadura del Santa Ana al fondo.
14. Cabañas del arenal. Aunque en relación a la figura humana sus proporciones parecen desajustadas, éstas eran probablemente las construcciones empleadas para almacenamiento de bacalao o herramientas para la construcción naval que se citan en los documentos de la época.
15. Vista de la bahía de Pasajes.
16. La villa de Rentería y sus astilleros.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16

Si el viaje de Felipe III en 1615 fue digno de recuerdo en toda Gipuzkoa, no le fue a la zaga –ateniéndonos de nuevo a las crónicas–, la llegada de Felipe IV en mayo de 1660. El paso de las personas reales por los municipios situados en su ruta era ocasión para que la monarquía exhibiera su fuerza en despliegue suntuario y parafernalia militar, al tiempo que evaluaba el grado de adhesión de sus súbditos. También era momento para que el poder local jugara sus bazas proyectando una imagen favorable y, entre fiesta y fiesta, exponer reclamaciones y solicitar favores.

Felipe IV llegaba a San Sebastián con motivo de los esponsales de la Infanta María Teresa de Austria y Luis XIV de Francia, que habían sido concertados el año anterior en el escenario de la Paz de los Pirineos. Cuando se produce la entrada en San Sebastián, cuenta Adrián de Loyarte, el rey iba al frente de “más de 5.000 infantes, grandes y caballeros, lujosamente uniformados”⁵⁴⁹.

Durante los 23 días que estuvieron en San Sebastián, el monarca y su hija se alojaron –al igual que sus predecesores Carlos V, Isabel de Valois y Felipe III– en el palacio de los Idiáquez. El rey se paseó repetidas veces por los arenales de La Concha y asistió a las pesquerías que se efectuaron en la bahía. Las redes cargadas de peces eran depositadas al pie de la carroza real y se cuenta que la Infanta llegó a coger en sus manos algunas langostas y pescados vivos⁵⁵⁰.

De lo acontecido durante la estancia regia en San Sebastián existen diversos relatos. Cronista oficial de este viaje fue Leonardo del Castillo, criado de Felipe IV y oficial de la Secretaría de Estado. Su relato fue leído por Felipe IV, quien puntualizó algunos detalles del mismo, y finalmente sería publicado en 1668 con el título *Viaje del Rey Nuestro Señor D. Felipe IV el Grande a la frontera de Francia*.

Leonardo del Castillo cuenta que entre los agasajos que organizó la villa en honor a sus huéspedes figuró “una mojiganga”. El cronista hacía saber al lector que era ésta una “fiesta que acostumbra en casos muy particulares y de gran alegría” añadiendo que “se compuso de más de 500 hombres, en cuya diversidad de trajes, graciosos y ridículos, logró muchos aciertos la invención”. Según Adrián de Loyarte se trataba de una “fiesta típica de San Sebastián, inspirada en fiestas públicas de flamencos”⁵⁵¹.

La celebración del Corpus Christi, gran fecha de la cristiandad, también tuvo, en su carácter solemne, un punto de espectacularidad. Así lo contó Del Castillo:

“El lugar adornó sus calles con aliño y riqueza y entre las demás ostentaciones de alegría y fiesta que tuvo, fue singular la de una danza de espadas blancas, en que la agilidad de cien hombres obró varios movimientos y mudanzas, con tal maña y destreza que ni el posible riesgo hacía menos veloz el manejo, ni la gran fuerza que empleaban en él se oponía a la seguridad. Y por blasón y timbre de la nobleza de esta población, pendieron de diferentes casas los estandartes del Almirante General Don Antonio de Oquendo [había fallecido 20 años antes], del General Don Juan de Chaverri [Echeverri], marqués de Villarubia y de otros algunos insignes hijos de ella, que tanto han aumentado el lustre y honor antiguo de su nombre con las memorables hazañas que han entregado a la perpetuidad de los tiempos, obradas por el servicio de su Rey en la militar palestra de los Mares”.

Durante su estancia en San Sebastián, Felipe IV se desplazó una tarde a Pasajes con el séquito cortesano. No escapó a la atención del cronista el altercado que se produjo entre los representantes del Pasaje de San Sebastián y del de Fuenterrabía:

“Poco antes de llegar allí Su Magestad, se movió una diferencia entre los vecinos de los dos Pasajes, que los puso muy en términos de que se hubiesen de valer de las manos. Es de la jurisdicción de San Sebastián el Pasaje que está de su banda; y de Fuenterrabía el que está de la otra parte, y defiende cada uno de estos lugares con tanta observancia la inmunidad de sus términos, que no permite que use el otro en ellos de ningún acto de superioridad. Los del Pasaje de Fuenterrabía quisieron entrar aquella tarde con estandarte arbolado en la jurisdicción del de San Sebastián; defendieronlo los de ésta con resolución, y los otros, en dos compañías que tenían formadas para hacer alarde delante de Su Magestad, venían a franquearle el paso con las armas, a tiempo que don Juan del Aguila, Caballero de



Portadilla del libro *Viaje del Rey Nuestro Señor D. Felipe IV el Grande a la frontera de Francia*, 1668. Su autor, el cronista oficial del viaje Leonardo del Castillo, aportó interesante información sobre lo que vio durante la estancia del monarca en San Sebastián en 1660. A raíz de su visita, Felipe IV concedió a San Sebastián el título honorífico de Ciudad.

la Orden de Santiago, Oidor de la Chancillería de Valladolid, Corregidor de aquella Provincia, y otras personas de cuenta que a la sazón se hallaron allí, compusieron la diferencia y hicieron contener en sus límites y en los de la razón a los de Fuenterrabía”.

En rey embarcó en la Herrera en una gabarra especialmente preparada y se acercó a las naves fondeadas entre las que destacaban siete fragatas de Ostende, el galeón de la plata *Roncesvalles* y “un navío de particular grandeza” destinado a Capitana Real de la Armada del Océano, recién botado, del



Estampa alusiva a la llegada a San Sebastián, en 1614, de los restos de María Luisa de Carvajal, poetisa mística y misionera católica en Inglaterra donde murió tratando de combatir el anglicanismo. En relación con su biografía Daniel Meisner y Eberhard Kiesser compusieron esta estampa que articula texto e imágenes simbólicas de acuerdo a la emblemática de la época. *Thesaurus Philopoliticus*, Francfort, 1623 y 1632. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

que señala el cronista: “Dicen, no haberse visto nao de tanto porte en la Europa ni aún en el orbe, excepto las carracas de las Indias Orientales, que por su desmedida grandeza no pueden navegar sino en aquellos inmensos mares”.

La visita de Felipe IV –Rey Planeta en la retórica de la época– fue costosa para las arcas municipales pero también dio sus frutos. El monarca, atendiendo a la solicitud del consistorio, otorgó a San Sebastián el título de ciudad. Concedido verbalmente en 1660, el diploma oficial llegaría dos años más tarde.

Otras imágenes y textos del siglo XVII

En 1614 el puerto de San Sebastián fue escenario de un hecho singular: el arribo de una nave procedente de Inglaterra que por mandato de Felipe III transportaba el cuerpo embalsamado de María Luisa de Carvajal. Era ésta una dama perteneciente a la nobleza castellana, autora de una importante obra de poesía mística, que había fallecido ese mismo año en Londres donde realizó una labor misionera clandestina tratando de combatir el avance del anglicanismo. Al parecer el navío llegó a puerto con una considerable vía de agua. Fray Marcos de Guadalajara en *La Historia Pontifical y Católica* (1652) apunta a la divina providencia para explicar el prodigio de que por aquel gran boquete abierto junto a la quilla no llegara a penetrar el agua. Muerta en olor de santidad, su traslado al Real Convento de la Encarnación de Madrid se produjo en medio de manifestaciones de duelo.

Además del interés intrínseco de este suceso como exponente de la importancia del factor religioso en aquellos tiempos, hay que señalar que el mismo está en el origen de un grabado en el que la fisonomía de San Sebastián está presente. Se trata de una de las estampas de la obra de Daniel Meisner y Eberhard Kiesser *Thesaurus Philopoliticus* editada en Francfort en varios volúmenes entre 1623 y 1632.

Como el resto de los grabados de esta obra, presenta una combinación emblemática de texto e imagen. Se muestra en ella una nao frente al recinto amurallado de San Sebastián –paisaje de fondo copiado con leves variaciones del *Civitates Orbis Terrarum*– y un grupo de ángeles que se abren paso entre nubes haciendo sonar clarines y trompetas junto a la inscripción “St. Sebastián” que alude probablemente al martirio de este santo para establecer un paralelismo biográfico con Luisa de Carvajal. El lema en cabecera (“Con este signo vencerás”) hace referencia directa a la cruz que se observa debajo y el epigrama en latín y alemán situado al pie apunta a la vida heroica de la misionera católica y la recompensa ultraterrena:

“Por toda clase de trances,
por mil peligros naturales,
nos dirigimos a la patria prometida.
Aquel que cruza a nado

el tormentoso mar del cruel mundo y
resiste de forma caballeresca
frente a toda cruz, Dios le dará la
corona del honor, la vida eterna”.

Carácter más profano, tuvo el trabajo encomendado por Felipe IV al cosmógrafo portugués Pedro de Texeira: la realización de un estudio descriptivo de las costas y puertos de España. Recogiendo información de todo tipo –incluyendo referencias históricas– recorrió con varios colaboradores el litoral peninsular en un periplo que iniciado en 1622 duraría cerca de siete años. El resultado fue un informe de consistente valor geográfico del que se conocen tres versiones realizadas entre 1630 y 1632. De su viaje deriva también el volumen manuscrito *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos*, fechado en 1634, hito de la cartografía hispano-portuguesa de la Edad Moderna que incomprensiblemente pasó desapercibido durante más de 300 años en la Biblioteca Nacional de Austria (Viena)⁵⁵². Este atlas venía a ser un instrumento cartográfico que permitía una rápida visualización de la configuración del litoral y los puertos españoles, útil para plantear la defensa de los mismos y causa probable de que no llegara a ser editado.

En relación al litoral vasco, este atlas ofrece, por vez primera en la historia, imágenes de todos los puertos de Gipuzkoa y Bizkaia. Texeira compone sus vistas en perspectiva aérea desde el mar, representando pictóricamente el relieve, los accidentes geográficos, la configuración urbana y hasta los valores paisajísticos.

Dando inicio al trabajo encomendado por el monarca, Texeira visitó la costa guipuzcoana en septiembre de 1622 acompañado de varios ayudantes y cabalgaduras necesarios para la conducción y manejo de los aparatos de medición. El Ayuntamiento de San Sebastián acuerda pagar los gastos que pudiera ocasionar su estancia indicando además que se le diera “una joya de oro” que vino a ser una cadena que costó 1.980 reales. Trataban quizá, de este modo, de predisponerle a la realización de un informe positivo tanto para San Sebastián como para Pasajes, puerto de su jurisdicción.

En la relación manuscrita sobre las costas y puertos de España que se conserva en la Biblioteca Nacional de Austria (redactada hacia 1631), Texeira afirma que San Sebastián era “el más noble y poblado lugar

de esta costa de Guepúscoa, fortificada de buena muralla y baluartes bien guarnecidos de gruesa artillería. (...) En esta playa se fabrican de ordinario grandes navíos (...) El puerto es una ensenada (...) dan fondo muchos navíos así los que van a otros puertos como los que vienen a éste, y aguardan por agua o marea para entrar en los muelles, donde descargan sus mercancías”. Era ésta una manera sutil de aludir al problema de la limitación de fondo en marea baja que se producía en sus muelles.

La vista de San Sebastián que presenta el atlas manuscrito de Viena es una hermosa lámina que comprende la bahía de La Concha y la desembocadura del Urumea con un fondo de verdeantes colinas y montes cubiertos de arbolado. El puerto y el recinto urbano se representan de modo aproximativo, forzando la perspectiva para lograr su encaje en la composición. En referencia a los astilleros incluye en el arenal de La Concha dos naves en construcción.

Entre los fondos de la Biblioteca de la Diputación de Bizkaia se encuentra otra obra de Texeira que interesa en relación a San Sebastián. Se trata del memorial geográfico-militar titulado *Relación a algunos discursos tocantes a la defensa de España* (1636) en el que también colaboraron Marco Antonio Gandolfo y Jerónimo Soto. Destaca en su anexo cartográfico un mapa de San Sebastián coloreado al temple, de grandes dimensiones (75 x 93 cm.), que engloba a vista de pájaro la bahía y la desembocadura del Urumea⁵⁵³. Se aprecia en él con mayor detalle la disposición de los muelles y el recinto amurallado incluyendo un proyecto de reforzamiento de la fortificación en el frente de tierra. [Conjunto

Vista de San Sebastián, 1634. Del atlas de Pedro Texeira *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* (Biblioteca Nacional de Austria, Viena). [Más información sobre esta imagen en pág. 47].





y detalles en págs. 40, 68 y 209].

Representación cartográfica de San Sebastián, que también se inscribe en el contexto de reforzamiento del sistema defensivo del litoral, es el dibujo a tinta, coloreado a la aguada, que conserva el Archivo General de

Simancas asociado a una serie de documentos manuscritos sobre informes y proyectos de reforma de las fortificaciones de la villa fechados en 1641. En perspectiva caballera presenta una visión de la villa y la bahía con las principales edificaciones situadas extramuros esquemáticamente representadas. Muestra la fortificación exterior, en proceso de construcción en ese tiempo, que supuso un gran refuerzo del frente de tierra (hornabeque y revellín).

Reciente hallazgo, de notable interés para la iconografía portuaria donostiarra, es el dibujo de Bonaventura Peeters, fechado al dorso el 29 de febrero de 1652, que ofrece una vista de la bahía de La Concha en la que destacan varias naves de considerable porte. El dibujo (pluma a tinta sepia con aguada gris) muy probablemente fue tomado *in situ* aunque el perfil de los muelles se presenta abocetado y no se ajusta bien a la configuración real. El castillo de La Mota por otra parte tiene una preeminencia excesiva. En cualquier caso la visión de conjunto encaja bien con la realidad histórica y lo mismo puede decirse de detalles concretos como el torreón del puerto o la torre de los Sagramenteros. Las embarcaciones que aparecen dibujadas con mayor detalle podrían ser –en opinión del historiador José Luis Casado Soto– ejemplares de “fluit”, tipo de nave holandesa característica de la VOC (Compañía de las Indias Orientales), también usada en operaciones militares. El dibujo probablemente representa naves de comercio, ya que los holandeses frecuentaron habitualmente los puertos del Cantábrico tras la paz de Wesfalia (1648).

Bonaventura Peeters, pintor natural de Amberes, parece que fue conocido sobre todo por sus marinas

tormentosas pobladas de barcos y gente de mar. En el dorso del dibujo, además de la fecha mencionada se señala en holandés: “este es el último dibujo realizado por Bonavonteura Peeters”. Y otra mano añade: “y ha muerto en el Mar”. El dibujo fue adquirido por el Untzi Museoa en enero de 2008. [Véase reproducción y detalle en págs. 194 y 197].

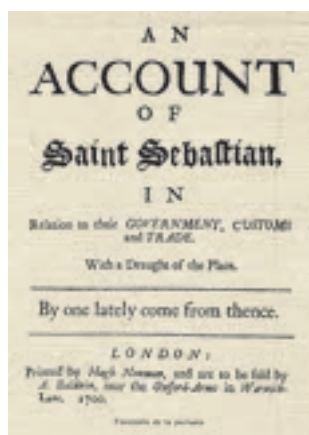
En el manual de viaje de Martín Zeiller, *Hispaniae et Lusitaniae itinerarium...*, editado en Amsterdam en 1656, encontramos otra imagen de San Sebastián. La estampa se basa directamente en la representación del *Civitates Orbis Terrarum*, pero ofrece alguna variación de interés: la incorporación de barcos de gran porte en la bahía refleja mejor que el original de referencia la intensa actividad marítima de la villa en la época de los Austrias.

El texto de Zeiller habla de las numerosas ferrierías del entorno que mediante labores de fragua y martinets transformaban el mineral de hierro en largas barras. Del tráfico lanero de San Sebastián señala: “El floreciente comercio de la lana ha atraído a esta ciudad a gentes de diversas naciones”. Esta referencia hace pensar que el autor no estaba bien informado al respecto, ya que por los años en que se edita el libro San Sebastián había perdido la hegemonía en el Cantábrico como puerto de exportación de lanas mantenida en el primer tercio del siglo XVII, mientras la actividad corsaria adquiría notable fuerza.

Cerrando el siglo XVII encontramos una vista de San Sebastián –junto a otras de Bilbao y de diversos puertos del Atlántico y el Mediterráneo– orlando el mapa *Carte nouvelle de la mer Méditerranée...*, editado en Amsterdam en 1694. [Reproducción y detalles en págs. 64-65]. Era obra de Romain de Hooghe (c.1644-1708), prestigioso artista y grabador alemán que publicó numerosos mapas⁵⁵⁴.

San Sebastián y Bilbao, únicos puertos del Cantábrico que figuran en este mapa, aparecen completamente distorsionados respecto a su configuración real. Hooghe sustituyó la habitual fuente iconográfica del *Civitates* por la fantasía, si bien la representación de San Sebastián mantiene conexiones con el paisaje local (Urgull y el castillo roquero de La Mota, la bahía, Peñas de Aya...). Esta imagen tiene en cualquier caso el gran mérito de aludir a la identidad ballenera de la ciudad al representar una escena de arponeo a los pies de Urgull.

Detalle del plano-vista de San Sebastián de 1641 que conserva el Archivo General de Simancas, Valladolid. [Información adicional sobre esta imagen en pág. 201].



Este opúsculo anónimo publicado en Londres en 1700 contiene sugestivas referencias sobre la vida en San Sebastián a finales del siglo XVII.

Los años finales del siglo XVII no fueron sin embargo buena época para la caza de la ballena en San Sebastián y Gipuzkoa. Elocuente testimonio de su declive lo encontramos en el librito anónimo *An account of Saint Sebastián* publicado en Londres en 1700⁵⁵⁵.

“Comercian algo en aceite de ballena y en barbas de ballena. Poseen algunos barcos que van hacia el Norte a la pesca de la ballena. A veces suelen cogerlas a la vista del castillo, y, a este efecto, tienen en ciertos meses del año, un hombre a sueldo con la misión de vigilar continuamente desde la cima de un monte situado entre San Sebastián y Pasajes. Cuando divisa una ballena o cachalote hace una señal al castillo; el centinela del castillo advierte a la ciudad tocando una campana, e inmediatamente salen los pescadores afuera a coger la presa”.

Este opúsculo contiene además otras referencias de interés sobre la economía marítima donostiarra. Es el caso de la pesca del bacalao y la sardina:

“También tienen algún tráfico con Terranova, pero de esa especie de pescado, que aquí le dan el nombre de *bacalao*, son abastecidos mejor por otras naciones que con la pesca de sus propios barcos. La gran cantidad de sardinas que se cogen en las costas de Galicia, son una enorme ayuda para esta región de España, en donde hay grandes aficionados a ellas que las aprecian más que a los arenques”.

A ojos de este anónimo observador –posiblemente un mercader– el principal comercio de la ciudad se relacionaba con el hierro, el aceite y el vino. Respecto al transporte y comercio de los productos siderúrgicos señala:

“Las ferreñas están cerca de la ciudad y las barras de hierro las transportan al almacén público en caballos o mulas provistos de arzones de madera adaptados a la albarda. En este depósito, colocado debajo de la Casa Consistorial, se atiende constantemente a lo que viene de fuera de la ciudad, y se pesa y entrega el hierro al comprador. Nuestros estañeros de Cornualles reciben de aquí los troqueles y otros utensilios que emplean para la ejecución de sus trabajos. Todas las

demás mercancías, excepto el hierro, son llevadas, dentro y fuera de la ciudad, en narrias arrastradas por dos bueyes”.

Sobre el comercio del vino afirma que es “el más importante negocio que tienen en la actualidad, y lo que hace entrar más dinero en la ciudad”. De los vinos que se exportan a Inglaterra destacan por su calidad los vinos navarros pero también alude a los vinos locales, producidos entre Fuenterrabía y Guetaria. Nos informa de que los toneleros eran numerosos y habla expresivamente del intenso tráfico del vino:

“Se pueden ver en San Sebastián cientos de mulas cargadas con vino en pellejos de piel de cerdo; tres pellejos sobre una mula, conteniendo diez galones cada uno, entrando todos los días sin exceptuar los domingos.(...) Además, en todos los barcos que llevan vino procedente de San Sebastián, el capitán debe procurarse del alcalde y del cónsul un certificado, como suficiente testimonio de que sus vinos están cosechados en Navarra “en los dominios de Su Católica Magestad” con el gran sello de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de San Sebastián. Y firmado, bajo juramento del maestro tonelero, señor Nicolás, y de sus ayudantes, que dan fe de que los toneles están hechos por ellos”.

Ilustración del manual de viaje de Martín Zeiller, *Hispaniae et Lusitaniae itinerarium...*, Amsterdam, 1656. Estampa de Gillis Jansz Valckenier. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

La estampa se basa directamente en la representación del *Civitates Orbis Terrarum*, pero ofrece alguna variación reseñable: la incorporación de barcos de gran porte en la bahía refleja mejor que el original de referencia la intensa actividad marítima de la villa en la época de los Austrias.



Testimonios del siglo XVIII

En el siglo XVIII se produjo en Europa un gran desarrollo de la literatura especializada de ayuda al viajero. En esta línea se edita, en 1707, un libro de sugestivo título, *Les Delices de l'Espagne & du Portugal*, que,

al menos en lo relativo a San Sebastián, supone una decepción. Su autor, Juan Álvarez de Colmenar –al parecer seudónimo de un escritor francés– se basa directamente en la información aportada por predecesores como Antonio Brunel o la condesa D'Aulnoy. Este libro, editado en Leiden (Holanda), en versiones francesa y holandesa, presenta también una estampa de San Sebastián, que al igual que el texto, ofrece escaso interés, pues resulta ser un híbrido entre la del *Civitates Or-*

bis Terrarum y la de Martín Zeiller citada en el apartado anterior. Según se indica en el libro, las ilustraciones eran “figuras en talla dulce dibujadas en los mismos lugares por Juan Álvarez de Colmenar.”

De 1719, año de la ocupación de San Sebastián por el ejército del duque de Berwick, es una estampa directamente inspirada en la versión del libro *Les Delices de l'Espagne & du Portugal*. La única diferencia apreciable respecto a ella es su adaptación a un formato vertical para su adecuación al libro del que formaba parte como ilustración.

En el contexto de enfrentamiento entre las grandes potencias europeas derivado del Tratado de Utrecht, el duque de Berwick, mariscal de Francia, atacó las plazas de Hondarribia y Donostia en 1719 con un ejército de 26.000 hombres y el apoyo de una

fuerza naval británica (cuatro fragatas y 11 pinazas) que trató de bloquear el acceso por mar. Después de que la ciudad de San Sebastián pusiera a salvo a niños, mujeres y archivos fue sometida al fuego de 30 cañones y 16 morteros. Desde la isla de Santa Clara 40 soldados y 30 civiles evitaron el desembarco enemigo. Pero tras un mes de asedio se produjo la capitulación. Por primera vez en la historia, la plaza fuerte de San Sebastián sucumbía a un ataque enemigo. Dos años después los 2.000 soldados franceses que permanecían en la ciudad procedieron a evacuarla tras los acuerdos de La Haya y Madrid. Aunque la ocupación fue poco cruenta los daños fueron numerosos y la población sufrió los efectos letales de una epidemia.

Testimonio gráfico del asedio que sufrió San Sebastián en 1719 es el dibujo coloreado que representa el bombardeo sobre las fortificaciones de Urgull efectuado el 15 de agosto de ese año, precisando hasta la trayectoria de las granadas. [Reproducción en pág. 88]. Por la Historia de San Sebastián del Dr. Camino sabemos que desde el 8 de agosto hasta el 16 no cesaron los franceses de batir día y noche el baluarte con cañones y morteros. Las bombas alcanzaron también la otra parte del monte, hacia el mar, lo que causó daño en la gente que allí se guarecía. El dibujo fue realizado probablemente por algún militar francés que participó en el asedio.

De este suceso histórico se conserva también una estampa de notables dimensiones (50,5 x 81,5 cm.) que

viene a ser un almanaque o calendario del año 1720 que conmemora las victorias del duque de Berwick en España. Tiene por motivo principal la entrega de Fuenterrabía al ejército francés aunque también contiene cuatro viñetas complementarias, dos de las cuales aluden al sitio de San Sebastián. La representación que en ella se hace de la ciudad sigue pautas convencionales de la iconografía de asedio militar sin intención de mostrar el paisaje real. La estampa se incluyó al parecer en el libro de François Landry,



Dos versiones del siglo XVIII de la vista del *Civitates Orbis Terrarum*. Arriba, ilustración del manual de viaje *Les Delices de l'Espagne & du Portugal*, 1707, firmado por Juan Álvarez de Colmenar (colección Untzi Museoa-Museo Naval).

Abajo, estampa de 1719, año de la ocupación de San Sebastián por el ejército del duque de Berwick.





Almanaque del año 1720 que conmemora las victorias del duque de Berwick en España. Tiene por motivo principal la entrega de Hondarribia al ejército francés aunque también presenta cuatro viñetas complementarias, dos de la cuales aluden al sitio de San Sebastián. La representación del paisaje urbano no se atiene a la realidad. La estampa se incluyó al parecer en el libro de François Landry, Les conquestes faites en Espagne par l'armée du Roi comandé..., Paris, 1719. Colección Archivo Municipal de Hondarribia.



Les conquestes faites en Espagne par l'armée du Roi comandé..., editado en París en 1719.

De 1740 es un mapa inglés de San Sebastián que, pese a su escaso valor cartográfico –esquemática representación a vista de vuelo de la bahía, la ciudad y la desembocadura del Urumea–, cuenta con una leyenda impresa en su parte superior que nos informa de cuál era la visión que los ingleses tenían de la ciudad en la época: “San Sebastián, ciudad fuertemente fortificada de Guaiuscoa (...) es un lugar pujante y de buen comercio. La Compañía de Caracas se estableció aquí hace algunos años (...). Ha sido un lugar de prominente actividad corsaria desde el que se han efectuado más capturas que en cualquier otro puerto de este reino”. [Reproducción en pág. 216].

Cabe recordar, en este punto, que el momento álgido del corso donostiarra en el siglo XVIII tuvo lugar durante la llamada “Guerra de la Oreja de Jenkins” contra los ingleses entre 1739 y 1748.

Esa actividad corsaria de San Sebastián en el siglo XVIII dejó al parecer escasa huella en los libros de la época. Refiriéndose genéricamente a los guipuzcoanos y entremezclando hechos recientes y remotos, el jesuita Pedro Murillo Velarde, autor de *Geografía histórica...*, editada en Madrid, en 1752, escribió:

“En estos años que el Rey ha permitido el Corso libre contra los Ingleses, han salido muchos Armadores de Guipúzcoa que han hecho muchísimas presas a los Ingleses, sin haber paraje en el Océano, ni Mediterráneo, donde no los persigan con tanta osadía, que han llegado al río de Londres, y allí han apresado los barcos de Inglaterra; de suerte que estos que se jactan de dueños del Mar, están cercados en sus mismos puertos”.

Que el padre Murillo tenía un alto concepto de los guipuzcoanos queda fuera de duda:

“(…) En las letras suelen aprovechar mucho: en las mercancías más: en la navegación apenas tienen iguales; y así salen de allí insignes Pilotos, Corsarios, Contra-Maestres, Marineros y Soldados. Navegan por todo el Mundo en las Flotas, Galeones y Armadas: van a la pesca de las Ballenas a Noruega y Groenlandia, y a la pesca del Bacalao a Terranova (...) En todos tiempos han tenido fama de hombres de brío y de valor (...)”.



Detalle de una acción de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas emitida en 1766. La empresa utilizaba como escudo de armas el blasón de Gipuzkoa. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Pero la gran protagonista del siglo XVIII en San Sebastián fue la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, empresa que desde su fundación en 1728 marcó el carácter comercial de la ciudad durante casi seis décadas.

Joaquín de Ordóñez, presbítero avecindado durante años en la ciudad –de origen castellano al parecer–, dejó algunas anotaciones de interés sobre la Compañía y otros muchos temas relacionados con la ciudad en un manuscrito que sería editado en 1900 con el título *San Sebastián en 1761*.

Refiriéndose a la Guipuzcoana y su importancia en la economía donostiarra, Ordóñez apuntaba: “No hay quien en toda la ciudad deje de disfrutar de la Compañía porque además de los sujetos que componen la Dirección, y de todos los oficios, hay muchos hombres de bien que se emplean en capitanes, mayordomos, pilotos y un sin número en la marinería...”.

Ordóñez informa además que Pasajes contaba con un almacén de la Compañía y describe el trasiego de las mercancías venezolanas y los ritos religiosos que acompañaban la llegada y salida de sus buques:

“Desde él [el almacén de Pasajes], en lanchas por todo el canal y por mar ancho, a media legua está San Sebastián y el muelle donde descargan el cacao y los demás géneros y en las rastras que se han dicho se lleva todo al almacén que está dentro de la ciudad, luego que llega el navío de Caracas a Pasajes o Cádiz; al otro día se canta una misa que la dice el vicario de Santa María (...) en acción de gracias. Cuando sale el navío para Caracas desde Cádiz o Pasajes se canta al otro día una misa a la sagrada imagen del Coro con salve con música (...) misas que se dicen diariamente por los buenos sucesos de la Compañía”.

El manuscrito de Ordóñez habla también del alto costo en vidas humanas que supuso la actividad de la Compañía aunque no lo relaciona con la gran actividad corsaria que desplegaban en la costa venezolana y las Antillas: “Las más de las veces traen los navíos noticias de los muchos que han fenecido en Caracas y de las muchas viudas que dejan en este país, y desde la fundación hasta la era presente se ha hecho el cómputo de los que han muerto en servicio de la Compañía cuarenta y cinco mil hombres”. La cifra, en cualquier caso, resulta del todo exagerada.

Ordóñez proporciona además algunas vivas pintadas sobre el tráfico de mercancías y la actividad del puerto:

“No hay guardas [en la Puerta de Tierra] ni quien registre lo que entra y sale porque es del todo libre esta Ciudad y toda la Provincia y Francia en todos sus comercios nadie paga al rey cosa alguna y sólo sus moradores tienen que pagar las casas que viven y ocupan con sus géneros, y con esta libertad venden descubiertamente el tabaco de hoja y polvo, aguardiente y licores, naipes, y de eso hay cuatro fabricantes que venden la baraja de cuarenta y ocho naipes; sal, y suele valer la fanega más que a peseta, venden cacao, canela, azúcar, clavo y toda especiería, todo género de telas de seda, lana, algodón y China y todo género de lencería (...). Con motivo de los navíos que llegan al muelle hay quien los repara de todo y aunque los hacen nuevos y de mucho primor, hay quien hace las velas, remos, poleas y cuatro maestros cordeleros o cobresteros de mucho caudal con muchos oficiales que surten de maromas y cuerdas de todos tamaños”.

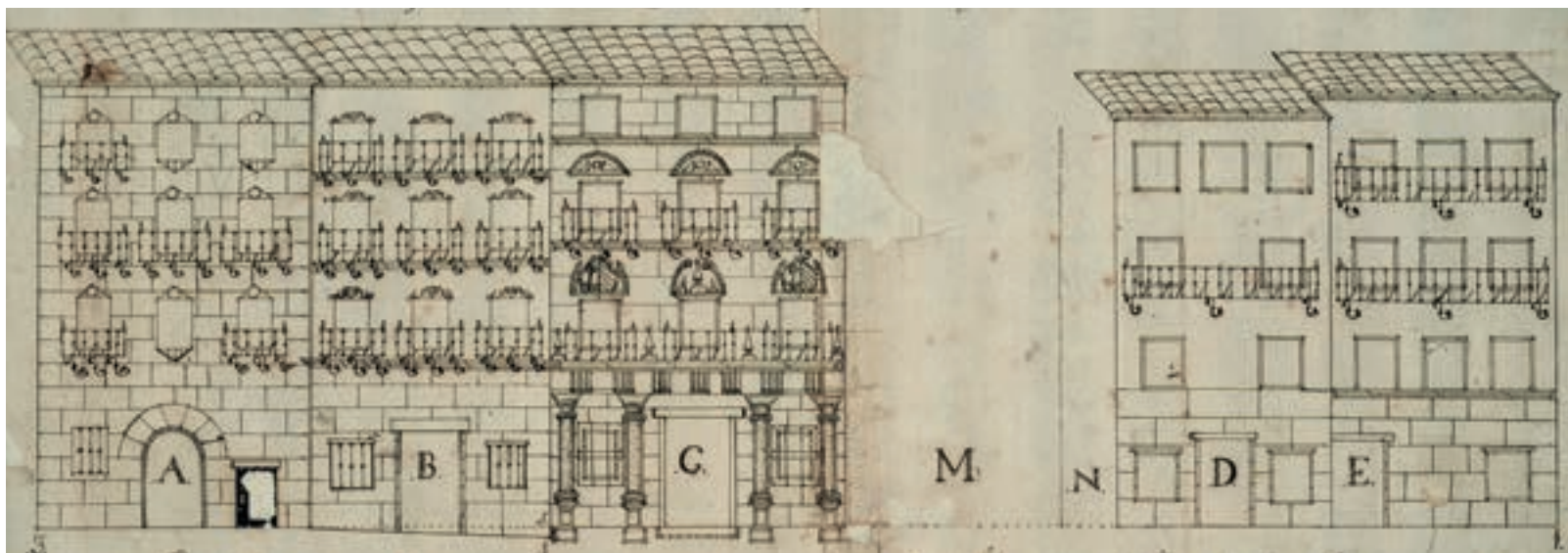
Sobre el tribunal del Consulado, institución que velaba por el comercio marítimo, señala que tenía la facultad de nombrar capitán del puerto y muelle y que de él dependía la “casa torre y prisiones correspondientes”, edificio que pasó a ser en 1991 sede del Museo

Naval. El capitán tenía la facultad de atajar “los tumultos y cuestiones que subsisten entre los patrones y marineros de las embarcaciones que existen en el puerto después de cerradas la puertas del muelle asegurándole en dicha casa torre”.

Las limitaciones portuarias de la bahía y los muelles de San Sebastián –advertidas por muchos visitantes– se fueron acentuando a medida que aumentaba el tamaño de los buques. Vicente Tofiño, reputado cartógrafo y marino de la Ilustración, publicó en 1789 un *Derrotero de las Costas de España en el Océano Atlántico...* que ofrecía la siguiente información sobre San Sebastián:

“Para proporcionar seguridad a las embarcaciones mercantes se han formado dos muelles (...) en los cuales entran en pleamar buques de 250 a 300 toneladas; pero en bajamar quedan en seco sobre fondo muy duro. Con vientos forzados del cuarto cuadrante es peligrosísima la entrada en dichos muelles, porque se tiene precisión de fondear frente del muelle exterior donde no hay absolutamente abrigo alguno, y es menester en el punto de la pleamar ser auxiliado el buque por lanchas del país que le llevan a bordo el chicote de un cable, y que desde tierra viren por él hasta introducirlo dentro de los muelles. Esta maniobra siempre es arriesgada, no obstante el auxilio que presta la Junta de Comercio, la cual tiene un

Alzado de unas casas de la calle Mayor de San Sebastián, 1751. Forma parte de un pleito entre Matías Bernardo Valencegui, el marqués de San Millán y el ayuntamiento de San Sebastián, sobre denuncia de nueva obra por incumplimiento de ordenanzas concejiles. En el documento se identifican las casas de Endaya (A), Perez (B), Valencegui (C), “de la marquesa” (D), etc. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 0511. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).





Alzado de la casa Valencegui en la calle Mayor. Detalle del documento reproducido en la página anterior. Gaspar de Jovellanos se refería a esta casa como obra “de buena y seria arquitectura” en las anotaciones que hizo sobre San Sebastián en 1791.

almacén [se refiere a la casa-torre del Consulado] provisto de cables, calabrotos, guindalezas grandes, cuadernales y motones para formar aparejos y cabestrantes sobre el muelle (...). Para entrar en la concha libres del referido bajo, se debe enfilear la iglesia de San Bartolomé, edificio ruinoso, de color oscuro, situado en el fondo de la concha sobre una loma próxima a la playa (...). En el castillo de la Mota hay establecido un vigía, que avisa por medio de señales las embarcaciones que avistan y las que se dirigen al puerto; en este último caso sale Práctico y otras lanchas más por si las necesita o quiere su auxilio el capitán del buque entrante, el cual tiene, como en Pasages la obligación de tomar Práctico y una lancha para la entrada (...).

Acerca de la fisonomía del San Sebastián del siglo XVIII, hay que señalar que los cambios más notables fueron, sin duda, los de la nueva iglesia de Santa María construida sobre los cimientos de la anterior, y la Plaza Nueva.

La iglesia barroca de Santa María se levantó entre 1743 y 1774 con aportaciones de los feligreses, del Ayuntamiento y de la Compañía de Caracas. La ayuda económica de esta última debió ser sustancial, no en vano la empresa se había fundado bajo el patrocinio de San Ignacio y de la Virgen del Coro que se veneraba en dicha iglesia. Ricardo Izaguirre llegó a decir, con sentido periodístico, que “merced al chocolate se pudo levantar la iglesia matriz que hoy contemplamos”⁵⁵⁶.

Coetáneos como el presbítero Ordóñez dieron por bueno el resultado: “preciosamente labrada, airosa arquitectura, mucha talla de gran gusto (...). La portada principal de esta iglesia es un cascarón muy vistoso con columnas bien guarnecidas de talla muy delicada”.

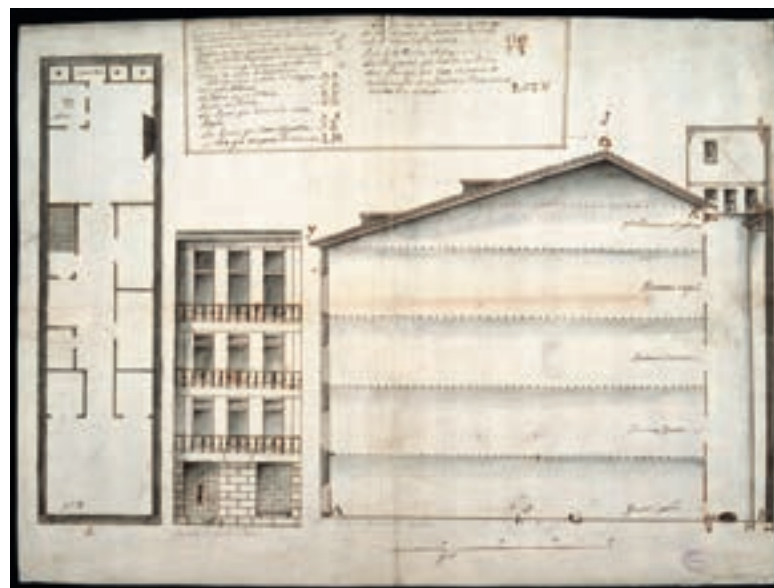
Pero a finales de siglo la implantación del gusto neoclásico llevó al menosprecio del barroco y las opiniones estéticas de los visitantes fueron menos favorables. Así por ejemplo Gaspar de Jovellanos en las anotaciones que dejó

de su viaje a la ciudad en 1791: “visita de la iglesia de Santa María: pésima arquitectura en la portada; buen retablo mayor y colaterales”⁵⁵⁷.

El célebre escritor y político ilustrado, daba además su opinión sobre otros aspectos de la arquitectura de la ciudad: “Dos casas de los Valenceguis: una del tiempo de Carlos V, de mucha y buena escultura (...). La otra de buena y seria arquitectura... En general, buen caserío, indicio de mucha riqueza; las iglesias son como catedrales. (...) Bellísima plaza, cuadrilonga, sin ornato, pero muy limpia, bien empedrada, uniforme, de tres altos sin contar los soportales y con cuatro entradas; al frente la casa pública, en lo principal de la ciudad y arriba el Consulado; la sala de éste adornada de estucos, es magnífica, mala fachada pero grandiosa (...)”.

Situados ya a finales del siglo XVIII el panorama económico era de abierta crisis. El Dr. Camino, testigo directo de aquellos tiempos, reconocía que el comercio había “decaído sobremanera” aunque se felicitaba de que la Compañía de Filipinas mantenía el tráfico con Venezuela y Maracaibo, y que la exportación de hierro y productos siderúrgicos, especialmente las anclas, era considerable.

Sirvan estas líneas como esbozo del contexto en el que Luis Paret y Alcázar pinta el óleo “La Concha de San Sebastián”, única representación pictórica de ese siglo, relacionada con la ciudad, que ha llegado hasta nosotros.



Planta, alzado y sección de una casa de la Calle Mayor, 1787. Procede de un pleito entre Ana María de Urbiztondo y Apolinar de Párraga por denuncia de obra nueva. En la leyenda puede leerse: Francisco de Asurmendi y Patricio de Arbiza, arquitectos y Pedro José de Ruede y Juan Ibañez de Gauna, pintores. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos. Desglosados 065. Ministerio de Cultura (Gobierno de España).



Este lienzo forma parte de la serie de vistas sobre puertos del Cantábrico que Carlos III encargó al prestigioso pintor madrileño en 1786. El monarca español conocía sin duda el precedente de la serie de vistas de los puertos de Francia que años antes mandó hacer Luis XV de Francia al pintor Joseph Vernet.

Curiosamente la vista de San Sebastián no está centrada en la actividad marinera o portuaria. Paret ofrece en ella una panorámica del paisaje que observa desde la carretera a Hernani en una composición que —una vez más— ofrece alguna similitud con el *Civitates Orbis Terrarum*. En la disposición de los planos ocupa lugar preeminente una escena que remite al mundo campesino y pastoril (desde la bucólica iconografía rococó) a la que se suman varios personajes de distinguido porte urbano sobre cabalgaduras. Intencionadamente o no el cuadro evoca la relevancia agrícola y ganadera del término municipal que, en efecto, contaba con un elevado porcentaje de campesinos en su población. Por otro lado, la lejana visión del

puerto y los escasos barcos que se observan en la bahía recuerdan la situación de declive en la que se encontraba el comercio donostiarra.

Los personajes de diferentes estamentos sociales representados en el cuadro se acomodan bien a los descritos por Joaquín Ordóñez en 1761. Damas, caballeros y petimetres vestían con suma elegancia. El presbítero describía incluso la manera en que viajaban las damas sobre cuadrúpedo: dos por cabalgadura sentadas en silletas mirando hacia delante y un mozo por delante manejando el ronزال. La “casera” —así denomina ya Ordóñez a las mujeres que vivían en los case-ríos— que vuelve del mercado con pescado y otros productos, a diferencia de las descritas repetidamente en su escrito, no va “descalza de pies y piernas”.

Cabe suponer que quizá no fuera éste el único cuadro que pintó Paret sobre San Sebastián.

En una carta fechada el 20 de noviembre de 1786 el pintor hacía saber que ese mismo día remitía a la Corte “las Vistas de San Sebastián”. Como señala Javier

Vista de la bahía de La Concha, óleo de Luis Paret y Alcázar, 1786. Este lienzo forma parte de la serie de vistas sobre puertos del Cantábrico que Carlos III encargó al pintor madrileño. Intencionadamente o no, el cuadro evoca la relevancia agrícola y ganadera del término municipal que contaba con un elevado porcentaje de campesinos en su población. Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela (Madrid).

Detalles de la vista de San Sebastián pintada por Luis Paret y Alcázar en 1786. La escasa actividad marítima que se observa en la bahía refleja bien la situación de declive en la que se encontraba el comercio donostiarra en la época. Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela (Madrid).



González de Durana la utilización del plural hace pensar que Paret hizo más de un lienzo sobre la ciudad. Refuerza la hipótesis el dato de que sobre Fuenterrabía y Bilbao, Paret pintó dos vistas de cada⁵⁵⁸. Probablemente, acomodándose al encargo real, la segunda vista de San Sebastián estaría más centrada en el espacio portuario. Pero tampoco cabe descartar que la utilización del plural derivara de la condición donostiarra de Pasajes, puerto sobre el que Paret también pintó un óleo. De hecho, en escritos de la época se encuentra la expresión “San Sebastián y su Puerto de Pasages”⁵⁵⁹.

Una vez finalizada, la serie de los puertos del Cantábrico (“Puertos de la Mar Océana”) fue instalada en la Casita del Príncipe de El Escorial, donde se mantuvo hasta ser expoliada y dispersada durante la invasión napoleónica. Los dos únicos cuadros que se encuentran actualmente en dependencias vinculadas a la Corona son los de Pasajes y San Sebastián (Palacio de la Zarzuela, Madrid), propiedad de Patrimonio Nacional.



Viajeros, militares y reyes. Primera mitad del siglo XIX

Abundan en el siglo XIX las referencias literarias y gráficas sobre San Sebastián. La curiosidad por lo español, incluido lo vasco, se acentúa en dicha centuria y la producción de libros o grabados vinculados a su geografía aumenta extraordinariamente. La expansión del espíritu romántico y las sucesivas guerras que tienen lugar en España durante el primer tercio de la centuria están en el origen del aumento de la curiosidad internacional por este espacio geográfico.

El repertorio bibliográfico sobre guías urbanas y libros de viaje del siglo XIX relacionados con España sobrepasa los 2.000 títulos. José Berrueto en su libro *Viajeros románticos en San Sebastián* (1951) incluye un listado de casi dos centenares de libros de viajes editados en el siglo XIX que hacen referencia a la ciudad y puede asegurarse con certeza que en su meritorio trabajo se quedó corto en el recuento. El interés que ofrecería un análisis sistemático de ese conjunto de libros queda fuera de duda pero, tal como se indicó más arriba, no es el objetivo de este texto de aproximación.

Justo en el inicio del siglo XIX Wilhem von Humboldt deja constancia de sus impresiones sobre el País Vasco y San Sebastián en su obra *Apuntaciones sobre un viaje por el País Vasco en primavera del año 1801*. El humanista alemán redactó este texto a los 34 años de edad, es decir, antes de alcanzar notoriedad como filólogo y político.

La impresión que le produjo la ciudad no es de las que hoy se incluirían en guías o folletos de promoción turística. Humboldt acababa de visitar Pasajes y fue muy elogioso al ensalzar la belleza del lugar, pero San Sebastián se le presentó como un lugar triste y melancólico. A sus ojos el paraje tenía algo de pintoresco, pero los montes cercanos se veían “calvos y áridos”. Subiendo hacia Urgull vio que el recinto urbano, en su pequeñez, tenía “partes edificadas con suntuosidad” pero el conjunto ofrecía un “aspecto sombrío, triste”. El emplazamiento de la ciudad, añadía, no era bueno ya que el monte (Urgull) robaba por completo la vista directa al mar. Además el clima era áspero y tan lluvioso que popularmente era conocida como “el orinal del cielo”. Ante este panorama

no puede extrañar que Humboldt se mostrara irónico ante otro dicho popular que presentaba a San Sebastián como lugar idóneo para una existencia placentera⁵⁶⁰.

El puerto, comenta Humboldt también era pequeño y en bajamar se quedaba parcialmente seco. Sólo vio dos buques en la dársena. “El comercio de San Sebastián era en ese tiempo aún más insignificante que el de las otras ciudades marítimas españolas”. Tuvo palabras de elogio, eso sí, para el paisaje cercano: en los numerosos paseos de los alrededores “se encuentra la variación más deliciosa de colinas boscosas y valles fértiles y no sería fácil que hubiese otro poblado de las provincias vascongadas tan en el punto medio de escenas encantadoras de la naturaleza”.

En la segunda década del siglo iba a tener lugar el más penoso episodio de la historia de la ciudad: su destrucción a manos británicas y portuguesas con asesinatos y violencia de todo género sobre la población civil. Al parecer los soldados británicos recibieron órdenes de cargar a la bayoneta contra mujeres y niños⁵⁶¹. Una jornada trágica que supuso además la destrucción del valioso archivo municipal. Transformada en humo desaparecía buena parte de la memoria histórica de la ciudad.

Estos lamentables sucesos dejaron tras sí un puñado de grabados editados en Inglaterra que representan el asedio y toma de la ciudad exaltando el arrojo de las tropas británicas. Existe, como excepción, un grabado que muestra la devastación de la ciudad, realizado a partir de una acuarela de Edward Hawke Locker, que forma parte de su libro *Views in Spain*, publicado en Londres en 1823. Locker estuvo en España en 1813 como portador de un mensaje destinado a Wellington y pudo ver *in situ* el estado en que se encontraba la ciudad de San Sebastián. En el texto que acompaña a la mencionada estampa Locker rememora el asalto comentando que tras penetrar en la ciudad “sobrevino una horrenda escena; los asaltantes, furiosos por el obstinado valor de sus oponentes cometieron tales atrocidades que empañaron la victoria”.

Las referencias a las tropelías cometidas por sus compatriotas son vagas en exceso pero tampoco cae en la habitual elusión o justificación del lado ignominioso del asalto a la ciudad, habitual en los escritores



Karl Wilhem von Humboldt visitó San Sebastián en 1801 y mostró su entusiasmo por el paisaje de las cercanías, pero la ciudad se presentó a sus ojos como un lugar sombrío y melancólico.

**Ataque anglo-portugués en 1813.
Acuarela de Pasquieri fechada en 1829.
Colección J.M.U.**

Esta panorámica representa probablemente el ataque anglo-portugués del 25 de julio de 1813 repelido por los defensores franceses. Pasquieri fue uno de los artistas elegidos por Napoleón para ensalzar pictóricamente sus glorias militares. Estos realizaban *in situ* dibujos o bocetos sobre las operaciones bélicas. [Información complementaria sobre esta imagen en la pág. 111].

británicos. Recordemos que Richard Ford, autor del célebre manual de viaje *A Handbook for Travellers in Spain*, no dudó incluso en culpar a los franceses y a los propios donostiarras del incendio⁵⁶².

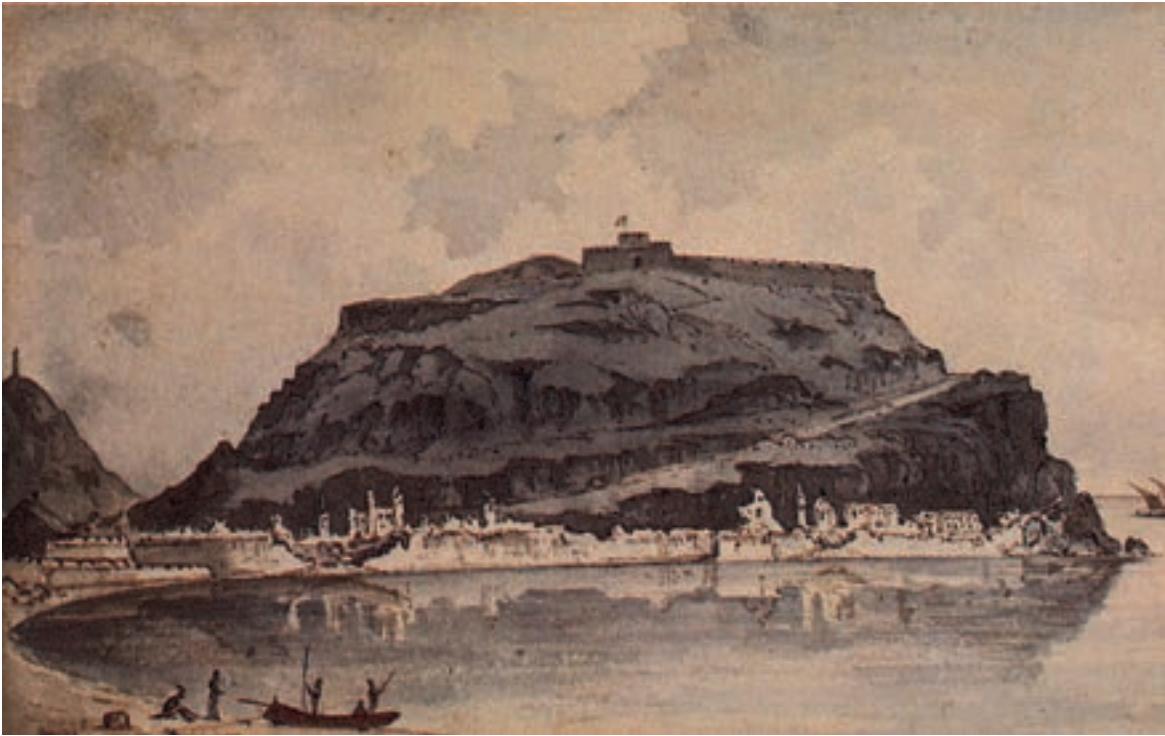
Desde el lado francés son escasas las imágenes alusivas a la toma o la defensa de la ciudad durante las guerras napoleónicas. Destaca entre ellas una acuarela firmada por Pasquieri en 1829 que representa probablemente el ataque anglo-portugués del 25 de julio de 1813 repelido por los defensores franceses. Esta pieza tiene el interés singular de mostrar la ciudad desde el mar en una perspectiva aérea que abarca desde Mompás (donde se observa el desembarco de tropas británicas) hasta Igueldo. Pasquieri fue uno de los artistas elegidos por Napoleón para representar

pictóricamente sus glorias militares partiendo de dibujos o bocetos obtenidos sobre el terreno.

Pero las convulsiones político-militares no cesaron con la destrucción de la ciudad en 1813. La pesadilla continuaría en 1823 con Los Cien Mil Hijos de San Luis, el ejército francés que, al servicio del absolutismo, repuso a Fernando VII en el poder. San Sebastián, en pleno proceso de reconstrucción, capituló sin sin ofrecer gran resistencia. [Estampa del asedio en pág. 113].

Fernando VII y su esposa María Josefa Amalia visitaban San Sebastián en 1828. En la crónica anónima del paso de los reyes por Gipuzkoa que se publicó en Tolosa hacia 1828, se hace referencia a la ciudad en reconstrucción aludiendo a la “agradable





Panorama de San Sebastián tras el devastador y sanginario asalto anglo-portugués del 31 de agosto de 1813. Acuarela realizada hacia el 22 de octubre de ese año por Edward Hawke Locker, artista y escritor inglés que viajaba por España como portador de despachos oficiales. Durante su itinerario hizo dibujos y acuarelas que dieron origen al libro *Views in Spain* (Londres, 1823). Archivo Municipal de Historia de Barcelona.

extrañeza” que causaba a los recién llegados la “exigüedad del recinto, la simetría e igualdad de las calles y la blancura de los edificios”⁵⁶³.

Siguiendo la tradición de la ciudad en la organización de espectaculares celebraciones con motivo del tránsito de la realeza se prepararon diversos festejos que fueron costeados en una tercera parte por la Provincia. Hubo fuegos artificiales, bailes, juegos, himnos, odas, *zortzikos*, corridas de toros y escenificaciones diversas. Los monarcas asistieron desde un edificio particular de la Plaza Vieja, habilitado como “Palacio Real”, a una danza de espadas en la que participaron “cincuenta labradores briosos” y a la actuación de una comparsa de jóvenes de quince a diez y ocho años que “representó los juegos de los antiguos guerreros Cántabros tan variados y expresivos de las costumbres puras y varoniles de nuestros valerosos mayores”.

Entre los festejos náuticos que se organizaron en La Concha destacó un simulacro de combate naval. Tomaron parte en éste varias lanchas de los puertos de Getaria y Deba tripuladas con marineros y tercios de los mismos pueblos. El espectáculo comenzó al anochecer:

“Estas lanchas formadas en tres alas, atacaron a un bergantín con un fuego vivísimo de pedreros, obuses y fusilería, que por el bergantín era correspondido con artillería más gruesa y diversos proyectiles; y empeñado en un combate reñidísimo, durante el cual practicaron con destreza diferentes evoluciones, que el fuego de la fusilería con cartuchos iluminados y cohetes hacía más vistosas, terminó con el abordaje y rendición del bergantín al cabo de tres cuartos de hora, después de haber dado el espectáculo del incendio de una lancha prendiendo fuego la pólvora por un proyectil incendiario lanzado por el bergantín, arrojándose al mar la tripulación por salvarse de las llamas: todo lo cual mereció la aprobación de SS.MM. que lo disfrutaron desde uno de los balcones del Palacio”.



Estampa litográfica de C. Hullmandel realizada a partir de la acuarela de E. H. Locker que se muestra arriba. Forma parte del libro de Locker *Views in Spain* (Londres, 1823) en cuyo texto se reconocen las “atrocidades” cometidas por los asaltantes.

Los efectos destructivos del asalto de 1813. Infografía de José María Barrena realizada con el asesoramiento de Fermín Muñoz, a partir de una acuarela de Fernando Hierro, 2005. [Original de F. Hierro en pág. 235].

Estampa que ilustra el capítulo dedicado a San Sebastián en el libro de Clerjon de Champagny, *Album d'un soldat pendant la campagne en 1823*, París, 1829. El autor, soldado integrante del ejército absolutista francés de Los Cien Mil Hijos de San Luis, comentaba jocosamente en dicho texto lo que vino a ocurrirle a un sargento de las tropas ocupantes que trató de propasarse con una joven del lugar: "Queriendo inspeccionar con celo las formas atléticas de las mujeres de San Sebastián, se acercó lo suficiente a una de ellas y recibió una bofetada que originó terribles mutaciones en su mandíbula". La estampa litográfica de Cauré realizada a partir de un dibujo del propio Champagny, presenta a una mujer de largas trenzas y pies descalzos que lleva un sombrero semejante a los utilizados por las bateleras de Pasajes.



En la bahía se hicieron también otras "recreaciones" o "funciones marítimas" como el juego de gansos, la cucaña y la pesca:

"A las diez empezó el cruento sacrificio de los gansos que fueron suspendidos de una cuerda horizontalmente extendida desde el muelle a un bergantín (...). Varias lanchas tripuladas con los más diestros marineros vestidos todos de blanco con fajas y gorras encarnadas y guiadas por timoneros que se distinguían en sus casacas negras y sombreros de tricornio, surcaban velozmente por la playa con el ímpetu de los remos, y al pasar por debajo de la cuerda, sin perder ni disminuir la velocidad de marcha, los marineros que no estaban ocupados en remar, procuraban asir con sus manos los colgantes pescuezos de los gansos y arrancarlos a la fuerza (...).

Se ejecutó igualmente en la concha el juego de cucaña poniendo un árbol ensebado (...). Iban despojando el árbol del deslizadizo sebo; y cayendo a la mar, causaban la diversión de los espectadores (...).

Los Pescadores de Zarauz se presentaron en la concha en traje nuevo, todos uniformes, trayendo en sus lanchas recién pintadas la gran red de su cofradía, que la tendieron sobre toda la superficie de la ensenada e iban estrechándola progresivamente hacia el arenal a medida que iba bajando la marea. (...).

Con el estallido de la Primera Guerra Carlista, contienda aureolada con tintes románticos, el interés por lo español se intensificó notablemente. Este interés, que dejó su huella en la literatura y las artes plásticas, se vio acrecentado por el hecho de que fueron numerosos los extranjeros que intervinieron en los dos bandos contendientes, bien como militares o como observadores. Entre ellos los más numerosos fueron, sin duda, los británicos. A petición del gobierno de la regente María Cristina de Borbón, Gran Bretaña envió



en 1835 un cuerpo militar de voluntarios denominado "British Legion" o Legión Auxiliar Británica en apoyo del ejército liberal.

Entre ellos se encontraba Henry Wilkinson, miembro del Real Colegio de Cirujanos que, formando parte del Regimiento de Granaderos Escoceses, desempeñó el cargo de médico del Estado Mayor. En 1838 publicó en Londres *Sketches of Scenery in the Basques Provinces of Spain*, libro que además de una atractiva serie de litografías ofrece el relato de sus vivencias en el País Vasco y una selección de partituras de la música que tuvo ocasión de escuchar durante su estancia.

Este libro contiene dos estampas sobre San Sebastián de marcado sabor romántico: vista de la ciudad desde la parte trasera del convento de San Francisco (proximidades de la falda de Ulía) y vista del cementerio de los ingleses. La primera presenta una visión idealizada de la ciudad, poco reconocible en las edificaciones intramuros. La belleza apacible del panorama no refleja tampoco los destrozos causados en los combates con las tropas carlistas a los que sin embargo alude en el libro describiendo un paisaje bélico:

"En ningún sitio se puede ver una imagen tan conmovedora de los horrores de la guerra civil como en las inmediatas proximidades de estos lugares. Todos los edificios

están destruidos; las mismas paredes han sido arrasadas en su gran mayoría hasta los cimientos. El campo se ha convertido en un desierto; todos los huertos y bosques están talados, y los tres magníficos conventos de San Francisco, San Bartolomé y la Antigua se añaden a la ruina general”.

Con su libro Wilkinson quería ayudar a cubrir lo que entendía como “vacío existente en las reproducciones del paisaje español”, aunque el orgullo nacional también contaba como motivación, puesto que los paisajes representados eran justamente los “parajes inmortalizados por algunos de los más brillantes triunfos jamás alcanzados por el valor británico”. Entre los triunfos contaba tanto los conseguidos contra los carlistas al servicio de la causa liberal como los relativos a la guerra contra Napoleón. Al concebir este libro Wilkinson tuvo en su pensamiento a los militares que habían participado en ambas guerras: “El autor espera que los dibujos que contiene la obra serán un motivo bien recibido en las bibliotecas de los oficiales que sirvieron en España, tanto si pertenecieron al ejército del Duque de Wellington como a la fuerza estacionada en la actualidad en la costa cantábrica (...)”⁵⁶⁴.

Para la elaboración de estos grabados Wilkinson partió de los apuntes obtenidos *in situ* y contó con la colaboración de varios dibujantes. De modo expreso agradeció a John Harper “su inestimable ayuda al realizar la mayor parte de los dibujos, basados en apuntes, más bien pobres, del autor”. Del trabajo estrictamente litográfico se encargaría Boys.

En su escrito, de indudable interés pese al aire de superioridad británica que exhala en ocasiones, Wilkinson habla de las operaciones militares en San Sebastián y alaba el heroísmo, precisión y serenidad de los ingleses en el asalto de la ciudad en 1813 añadiendo que los portugueses “participaron plenamente de los peligros y gloria de los vencedores”. No se olvida de la belleza de la bahía y de la “limpia y pintoresca” ciudad y muestra su agradecimiento por la amabilidad y atenciones dispensadas por muchas familias donostiarras. Incluye además una mención a los primeros tiempos de San Sebastián como ciudad turística: “antes de comenzar la guerra

civil San Sebastián era un balneario de moda visitado por la realeza”.

Wilkinson hace también referencia en su texto a los vapores de guerra de la Legión Auxiliar que trataron de levantar el cerco carlista de la ciudad el 5 de mayo de 1836. Sobre este tema el Museo Naval de San Sebastián conserva un óleo anónimo, adquirido a un anticuario de Exmouth (Inglaterra). En él se representa el cañoneo de las posiciones carlistas de Ayete y el fuerte de Lugariz desde los cruceros



Phoenix y *Salamander* con el apoyo de veleros isabelinos. Transportando tropas de refuerzo los vapores ingleses entraron en la bahía sumándose a la ofensiva por tierra de los legionarios británicos y las fuerzas liberales, integradas en buena parte por los ciudadanos donostiarras que formaban la Milicia Nacional Voluntaria. Los carlistas retrocedieron y se redujo la presión del cerco pero éste no llegó a romperse. Las víctimas fueron numerosas por ambas partes⁵⁶⁵.

Sobre lo acaecido ese sangriento día se publicaron versos en euskera desde los dos bandos enfrentados. Así rezaba una de las estrofas que compuso un anónimo *bertsolari* isabelino:

Vista de San Sebastián durante la Primera Guerra Carlista. Estampa litográfica del libro de Henry Wilkinson, *Sketches of Scenery in the Basque Provinces of Spain*, Londres, 1838.

Óleo anónimo que representa el cañoneo de las posiciones carlistas de Ayete y el fuerte de Lugariz desde los vapores de la Legión Auxiliar Británica situados en la bahía de La Concha. Este cuerpo de voluntarios vino a sumarse a la flota y tropas liberales que trataron de levantar el cerco carlista de la ciudad el 5 de mayo de 1836. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

Egun oroigarria
maiatzaren bosta,
Donostiaren egin da
odolezko festa;
Azko bazaigu ere
funtzioa kosta,
faziosoak ziran
ingurutik bota⁵⁶⁶.

En relación a la Legión Británica hay que mencionar también a Richard Lyde Hornbrook, autor de un cuaderno de apuntes con acuarelas y dibujos a tinta realizados entre 1836-1837, tomados en su mayor parte en San Sebastián y Pasajes. Antiguo oficial de la arma-

da británica que había luchado contra Napoleón en aguas españolas, Hornbrook vino a España como capitán de la Legión Británica donde al parecer asistió a los combates librados en Fuenterrabía, Irún y Oriamendi. En los apuntes tomados en San Sebastián pueden verse panorámicas sobre la bahía y la ciudad captadas desde distintos puntos de vista y también detalles del Castillo de Urgull y edificaciones diversas como los conventos del Antiguo y San Francisco en los que se aprecia el efecto devastador de la guerra. Este álbum fue adquirido el año 2000 por la Diputación Foral de Gipuzkoa. (Sobre la Legión Británica en San Sebastián se ofrece información complementaria en el Anexo, págs. 418-421).





Richard Lyde Hornbrook, capitán de la Legión Auxiliar Británica que tomó parte en la Primera Guerra Carlista, fue autor de un cuaderno de apuntes con acuarelas y dibujos realizados entre 1836-1837, tomados en su mayor parte en San Sebastián y Pasajes.

A la izquierda, vista sobre la bahía con las ruinas del convento de San Sebastián del Antiguo. Abajo, vista desde el Paseo de Los Curas y panorámica sobre la bahía "escenario de la acción del 5 de mayo de 1836". Colección Diputación Foral de Gipuzkoa.





El apunte de San Sebastián realizado por Richard Lyde Hornbrook en mayo de 1836 (arriba) sirvió para que su hijo Thomas Lyde, también miembro de la Legión Británica, elaborara con posterioridad una estampa litográfica que formó parte de la serie *Twelve Views in the Basque Provinces...* (Londres, 1840). La imagen presenta una panorámica desde las proximidades del convento de San Francisco, en la que se observa junto a un puente provisional y otro en construcción la presencia de la población civil y de los soldados británicos. Museo Zumalakarregi, Ormaiztegui.



San Sebastián, 1844. Óleo de George Carpenter, pintor y grabador inglés que residió durante muchos años en la ciudad trabajando para sus talleres litográficos. Colección particular.

Acabada la contienda civil sus huellas debían ser todavía muy visibles seis años después. Es al menos lo que contó Víctor Hugo introduciendo un contrapunto humorístico: “La huella de las bombas en todas las casas, la huella de las tempestades en todas las rocas, el rastro de las pulgas en todas las camisas. He aquí San Sebastián”. Ya para entonces célebre escritor, Víctor Hugo viajó por el País Vasco en el verano de 1843. Acompañado por su amante Juliette Drouet pasó por Bayona y Biarritz y llegó a San Sebastián a finales de julio:

“La diligencia llegó a la cima de una colina; espectáculo magnífico (...). El primer golpe de vista es maravilloso; el segundo entretenido. Un viejo faro sobre el promontorio de la izquierda. Una isla en la bahía bajo ese faro. Las ruinas de un convento. Una playa de arena. Las carretas de bueyes descargan en ella el mineral de hierro que traen los barcos. El puerto de San Sebastián es un curioso enredo de complicados muelles. A la derecha el valle de Loyola, lleno de malvices por donde el Urumea, bello río con

color de acero, dibuja una herradura gigantesca. En el promontorio norte algunos lienzos de muralla derruidos, restos del fuerte desde donde Wellington bombardeó la ciudad en 1813. Las olas rompen maravillosamente. (...) El aspecto de San Sebastián es el de una ciudad reconstruida, regular como un tablero de ajedrez”.

Los apuntes literarios que Víctor Hugo dedicó al País Vasco fueron editados, póstumamente, en 1890, bajo el título *En voyage. Alpes et Pyrénées*.

Entre las publicaciones que surgen en el ámbito vasco merece ser citada por su referencia a San Sebastián la *Revista Pintoresca de las Provincias Vascongadas*, colección de fascículos editada en Bilbao en 1846. Con ellos se pretendía dar a conocer, mediante grabados y textos breves, la arquitectura, los monumentos y los hechos históricos más notables de Bizkaia, Gipuzkoa y Álava.

La obra contiene tres vistas litográficas de San Sebastián, algo toscas de factura, que ilustran otros tantos textos anónimos. El ilustrado con una vista de la bahía desde San Bartolomé aludía a la “decadente”



Víctor Hugo retratado en 1844, un año después de su estancia en San Sebastián. L. Boulanger.

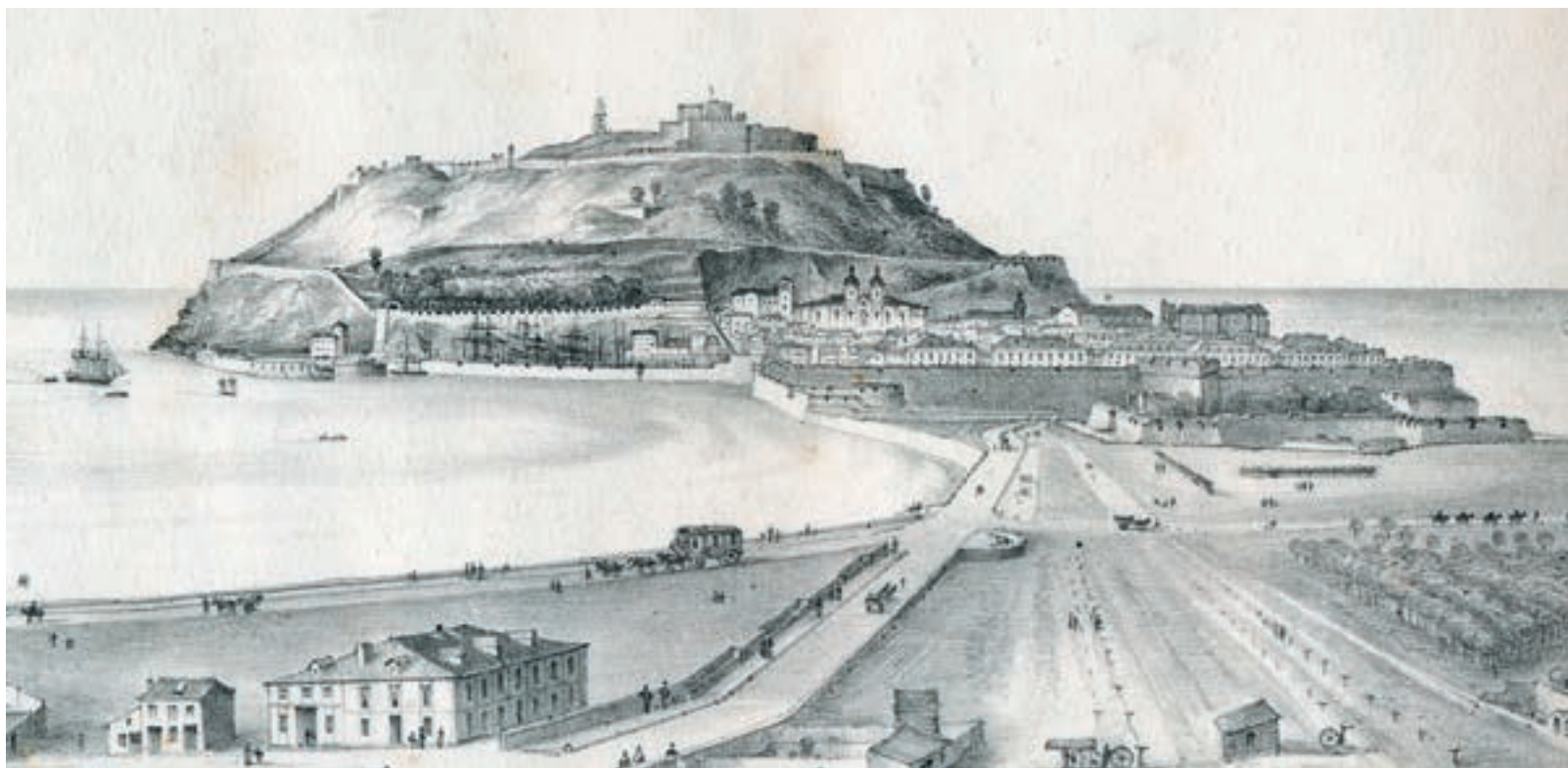
situación del comercio comparándolo con tiempos pasados añadiendo:

“[El hundimiento de su comercio supondría gran daño para] los nietos de aquellos vecinos que surcaron animosos los mares de Groenlandia subiendo hasta los 78 ^{1/2} grados. Ya no hay siquiera una débil memoria de aquellos célebres tratados que San Sebastián ajustó con los bascongados e ingleses en sus mejores días. Ya se desmoronó para siempre la famosa lonja de Brujas; y el puerto de Echaide-portu, descubrimiento de uno de sus hijos, está ya cerrado a sus especulaciones comerciales. Ya no veremos astilleros en el barrio de Santa Catalina. Ya falta un Juan de Ercilla que forje los cañones de hierro de 926 libras y el ingenio de otro Andrés Loydi para elaborar arcabuces de cinco tiros con un solo fuego. Ya no se tiñen lienzos en el caserío de Torres; ni se fabrican en San Martín aquellas famosas jarcias, aquel velamen, aquellas gruesas maromas, las áncoras ni los remos de que se hacía bastante extracción para el extranjero”.

Detalle de una vista tomada desde el alto de San Bartolomé. Mediados del siglo XIX. Dibujo y litografía de George Carpenter. Colección J.M.U.

El mismo texto incluye también un comentario sobre la ciudad reconstruida advirtiendo que desde el exterior se presentaba como un conjunto “variado y lisonjero (...) lleno de poesía y de vida” —el que trata de reflejar el grabado— pero intramuros era una “ciudad sombría” aun reconociendo la existencia de “hermosísimos y nivelados edificios”.

Sobre la nueva arquitectura de la ciudad opinaban también Manuel de Cuendias y V. de Féreal en *L'Espagne Pittoresque...* (París, 1848). Hablan estos viajeros de una ciudad totalmente nueva y no dudan en compararla con una Venus mecida por las olas del océano. Pero tras este lírico comienzo añadían: “tal como se la ve hoy no es más que la sombra de lo que fue en otras épocas: ha perdido sus monumentos, aquella fisonomía que la hicieron célebre entre las ciudades de Cantabria (...). Fue destruida en 1813 casi por entero y levantada después en el gusto mezquino y eminentemente prosaico que caracteriza a nuestro siglo”. A continuación hacían mención de algunos edificios remarcables entre las que destacaban la Plaza Nueva y el Ayuntamiento construido por Silvestre Pérez.





Playa de La Concha en 1864. Detalle de una acuarela anónima. Colección Rafael Munoa. [Imagen completa en pág. 131].

Como Humboldt, Cuendias y Féréal hacen referencia a la aridez de Urgull y de las vistas desde el mar, pero ensalzan “la perspectiva encantadora vista desde la carretera de Hernani”. Aluden también a los devastadores efectos de las guerras sobre San Sebastián señalando que era conocida como la “Ciudad de las desdichas” y advirtiendo al viajero que podía encontrarse en los alrededores con osamentas y cráneos humanos de 1813 ya fueran franceses, ingleses, portugueses o españoles. Para todos ellos rogaban una oración.

No olvidan los viajeros hacer mención a la condición balnearia de la ciudad:

“San Sebastián es la sede ordinaria de un gran número de familias ricas que deseosas de sentirse libres vienen de todos los puntos de España. Algunos grandes señores españoles y numerosos extranjeros van allí para tomar baños de mar. Los extranjeros están siempre seguros de ser allí recibidos con noble cortesía y hospitalidad (...)”.

El creciente turismo de playa en la ciudad es también motivo de comentario para Francisco de Paula Madrazo autor de *Una expedición a Guipúzcoa en el verano de 1848*, interesante libro de pequeño formato editado en Madrid en 1849:

“La playa de San Sebastián cuenta con muchos apasionados, su tersa planicie, su finísima arena

y hasta la misma figura de una concha perfecta que tanto la embellece, justifican en alto grado esta pasión muy arraigada entre los bañistas. El acto del baño tiene aquí cierto colorido de solemnidad. Las señoras se bañan en la parte de mar más cercana a la ciudad; los hombres en la que está más lejos. Guardias civiles muy vigilantes están encargados del cumplimiento de esta ley que pudiéramos llamar del pudor. Para obedecer las condiciones de éste en toda su rigurosa extensión, no son hombres como en Deva, los que conducen a las señoras al agua, sino robustas muchachas de tez curtida, que sólo en el traje revelan su sexo. Esta severidad indudablemente despoja al baño de algunos alicientes; porque como espectáculo ofrece poquísima distracción. Las casetas de baño son por lo general de lienzo con techos de madera (...). En punto a los trajes de baño de las señoras, como allí se lucen poco, la mayor parte llevan anchos ropones de bayeta oscura”.

El libro de Madrazo contiene también un apunte significativo sobre el puerto:

“No son muchos los buques allí anclados (...). Llegan, es verdad a animar aquella plaza algunos buques de América con azúcares y cacao, lle-

gan otros con manufacturas inglesas; pero según los guipuzcoanos, aquel puerto no es ni sombra de lo que fue hace algunos años (...). Este siglo de infortunio para la humanidad entera en que parece haber sonado la hora de la postración y de la decadencia para todos los pueblos el pueblo de San Sebastián no podía eximirse de esta ley general, y harta fortuna ha alcanzado en mantener la actividad comercial que le da vida, si

las firmas de S. Crocker, J. Jacottet, C. Le Camus, Ch. Mercerau o G. Vivien, entre otros muchos.

Más escasa es la producida en el País Vasco. Además de las estampas publicadas en la *Revista Pintoresca de las Provincias Bascongadas*, editada en Bilbao en 1846 (Vista desde San Bartolomé, Ruinas de la iglesia del Antiguo y Hospicio de San Sebastián) hay que mencionar los depurados trabajos litográficos de Blanche Hennebutte impresos en Bayona también por esos años.



Vista desde el castillo de La Mota hacia 1858. Dibujada y grabada por Fidel Múgica, propietario de un establecimiento litográfico situado en la calle San Vicente. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

quiera no sea la de otras épocas, en medio de lo perturbado y crítico de los tiempos. (...). Todos los buques anclados en el puerto el día que le visitamos eran de vela; pocos días antes había partido un buque de vapor inglés, el más magnífico de cuantos han salido de los puertos de la Gran Bretaña”.

En cuanto a la producción gráfica generada sobre San Sebastián en la primera mitad del siglo XIX, hay que señalar que tiene lugar una proliferación sin precedentes en épocas anteriores. Abunda sobre todo la producción de autores y editores ingleses y franceses. A los ya citados Wilkinson y Locker, habría que sumar

Aunque carecemos de un estudio metódico sobre las artes gráficas en Donostia en el siglo XIX, sabemos por Pascual Madoz que en la década de 1840 había en la ciudad dos imprentas y dos establecimientos litográficos⁵⁶⁷. El más antiguo de estos era el de Fidel Múgica que debió fundarse hacia 1840. Múgica firmó varias estampas sobre San Sebastián, si bien la mayor parte de su producción se dedicó, al parecer, a la edición de litografías de George Carpenter, pintor y grabador inglés que trabajó durante muchos años para las imprentas que se fueron abriendo en la ciudad a mediados del siglo XIX. Realizó un considerable número de estampas de tipo paisajístico, entre las que abundan las de San Sebastián⁵⁶⁸.

Escritores y pintores de la segunda mitad del siglo XIX

Las alusiones a la nueva ciudad levantada en el recinto amurallado como espacio sombrío de anodina arquitectura, recogidas más arriba, tuvieron su réplica en guías turísticas como el *Manual del Viajero en las Provincias Vascongadas* editado en Madrid en 1847 (firmada por un “Vascongado”), la *Guide du voyageur de Bayonne a St. Sébastien*, de Charles Hennebutte (Bayona, c. 1852) o el *Album histórico, pintoresco y descriptivo de Guipúzcoa*, de Pío Zuazúa (San Sebastián, 1857). Zuazúa, propietario de una de las imprentas de la ciudad, no dudaba en afirmar en su guía –ilustrada con litografías de Carpenter– que San Sebastián, por la regularidad de sus construcciones, era “una de las ciudades más bonitas de España”.

Sin llegar a tal grado de entusiasmo, San Sebastián causó grata impresión a Hans Christian Andersen en 1862. Su libro *Viaje por España* contiene este hermoso pasaje literario:

“Por fin comenzamos el descenso; la capa de nieve fue disminuyendo hasta desaparecer. Entramos en un pueblo; los faroles estaban todavía encendidos a primera hora de la mañana: el pueblo tenía aspecto de ciudad con casas bien construidas y grandes soportales. Estábamos en San Sebastián. (...) San Sebastián está pintorescamente situado en una caleta del golfo de Vizcaya; las rocas que la rodean se alzan en pico desde el fondo de sus aguas verdes y profundas. Vimos

el pueblo a la luz del sol naciente, que tiñó la nubes de púrpura. Nadie nos había mencionado esta ciudad de modo especial, ni se nos había dicho que mereciese la pena una visita larga, que sin duda merece. Es una ciudad genuinamente española, con un paisaje maravilloso (...)”⁵⁶⁹.

Testigo presencial de las crisis y transformaciones que se producen en la ciudad a mediados de siglo fue el escritor donostiarra José Manterola. El decaimiento marítimo-comercial, el crecimiento del turismo, los efectos del derribo de las murallas, el incipiente desarrollo industrial y otros temas importantes aparecen sintéticamente expuestos en su *Guía-manual de la Provincia de Guipúzcoa y la ciudad de San Sebastián*, editada en San Sebastián en 1871:

“De algunos años a esta parte, San Sebastián ha cambiado por completo en su modo de ser. (...) Perdiendo el aspecto guerrero y por tanto lúgubre y triste que le imponían sus imponentes murallas, sus bien construidas fortificaciones, ofrece hoy al viajero que no la ha visitado en algunos años un espectáculo bellissimo y por demás consolador. (...) El nuevo San Sebastián se levanta satisfecho y orgulloso ostentando más de 400 magníficos edificios levantados de nueva planta en el corto espacio de seis años (...) consiguiendo en consecuencia atraerse a su seno un número fabuloso de forasteros que la miran como la ciudad más linda, la playa predilecta de España. (...) San Sebastián, cuya importancia militar, marítima y comercial ha decaído, tiene hoy empero un nuevo elemento de

Detalle de una estampa litográfica de Rodolfo Sprenger y Fidel Múgica. Hacia 1872. Se aprecia en esta vista tomada desde San Bartolomé la expansión de la ciudad tras el derribo de las murallas. La incipiente industrialización también se deja notar en la imagen. Colección Museo San Telmo.



Portada de Cecilio Pla para la revista madrileña *Blanco y Negro* (7 de noviembre de 1896). Se muestra en ella a una dama que rememora con nostalgia la estancia veraniega en San Sebastián. El Casino –inaugurado en 1887– y la playa son los iconos del ensueño.

vida, explota al presente una nueva industria. Esta nueva industria es la explotación de su preciosa concha (...).

Manterola percibe con claridad la mutación que se está produciendo: “San Sebastián ha perdido su antigua importancia marítima: Aquellos bajeles, aquellas poderosas escuadras que tantas veces salieron de su bahía para surcar los mares (...) han desaparecido tragados por el mismo mar, por ese potente Océano, teatro de sus hazañas”. Pero como decidido defensor del cambio producido Manterola se niega a la nostalgia y a la resignación. Sin renunciar a dar nueva vida al tráfico marítimo desde Donostia, aboga por estrechar lazos con Pasajes, “su antigua hermana”, y anima a remover “cuantos obstáculos se opongan a la reparación de su puerto y canal, contribuyendo a ello con sus recursos morales y materiales”.

Su apunte sobre la evolución del comercio marítimo resulta esclarecedor en su brevedad:

“El comercio de San Sebastián en el presente siglo no ha podido menos de participar de las muchas desgracias que durante él han cabido en suerte a esta ciudad, si bien desde 1841 con la traslación de las aduanas de la línea del Ebro a la frontera de Francia volvió a recobrar nueva vida que fue desarrollándose progresivamente hasta 1860, desde cuya época ha decaído de nuevo algún tanto. El comercio principal de San Sebastián consiste en la importación directa de frutos coloniales, cuya mayor parte se consume en Navarra y Aragón, bacalao de Terranova y Noruega, algunos artículos de quincalla, tablas, etc. y en la exportación para América y puertos extranjeros y de España de alguna ferretería, papel, minerales, cemento, caldos, granos y harinas”.

Manterola aporta también en su completa guía información sobre el desarrollo industrial señalando



que comenzó a incrementarse tras la primera guerra carlista, pero sobre todo en las décadas de los 50 y 60. De su escrito se desprende que a mediados de XIX había varias industrias relacionadas con el mar: cordelería del barrio San Martín, remos de todos los tamaños en Santa Catalina (Sres. Iriberry), escabeches de pescado (V. Buenechea), velamen para buques (Emparanza) y duela o tablas para fabricación de toneles (Sres. Jamar y Cía).

La guía turística que se publica en Bayona algunos años más tarde, firmada por M. L. Capistou (*Guide du voyageur*

dans la province basque de Guipúzcoa, 1877), da cuenta con rotundidad del cambio de carácter producido en la ciudad: “San Sebastián no es más que una estación balnearia, la más bella y la mejor situada de todo el litoral cantábrico”. Reconocía, sin embargo, que con la construcción del ferrocarril y el derribo de las murallas se había desarrollado la industria y que en los alrededores de la ciudad había “8 o 10 grandes fábricas que ocupaban a una numerosa población obrera”. Sobre el tráfico marítimo Capistou señala: “Hoy su puerto sólo está frecuentado por barcos de cabotaje o por algunos ‘long-courriers’ que hacen la travesía de las Antillas y de América del Sur. Para lo demás el verdadero puerto de San Sebastián está en Pasajes (...)”.

Pero el mayor panegirista de la transformación producida en la ciudad fue Benito Pérez Galdós. En el artículo titulado *San Sebastián*, publicado en *La Prensa* de Buenos Aires, en 1884, da cuenta de la fisonomía y el espíritu de la nueva urbe:

“Cuando se entra por primera vez en esta ciudad, sorprenden su corrección, regularidad, aseo y hermosura. Se parece, por su situación a Ginebra; tiene, en grado superior, la cultura de las mejores ciudades francesas y la alegría de las andaluzas. A primera vista se observa que es una ciudad de recreo, construida expresamente para que se divierta la gente, en un gran albergue de



Programa de mano de un concierto celebrado en el Casino de San Sebastián, 2 de octubre de 1903. El diseño de la portada fue realizado por una empresa de artes gráficas de París. Colección J.M.U.

forasteros. Como Niza, Mónaco o Montecarlo, y se compone, casi exclusivamente, de notables casas de huéspedes y habitaciones particulares amuebladas, que alquilan durante la temporada... En veinte años aproximadamente, es decir desde que se derribaron la murallas hasta la fecha, se ha realizado el prodigio de esta ciudad improvisada, hermosa como un ideal de ciudades. Todo ello parece expresamente dispuesto para el recreo de la vista. Las calles son anchas, rectas, el caserío monumental en su mayor parte, abundando aquí y allí los más ricos materiales de construcción. Los paseos y jardines no desmerecen del caserío y, por fin, la ciudad completa sus encantos con su situación incomparable, su rasante, perfectamente horizontal, entre una ría anchísima y una playa semi-circular, abierta, bellísima (...) A las horas más calurosas del día, cuando las mansas olas reciben en su espuma ochocientos o mil bañistas, el aspecto de esta playa es de lo más bonito, animado y pintoresco que se podría imaginar...⁵⁷⁰.

Sobre el puerto Galdós introduce un comentario que no hace justicia a la historia marítima de Donostia aunque resulta atinada su observación sobre Pasajes: “San Sebastián tiene un puertecito que parece de muñecas. En él no entran sino barcos pequeños. Pero hace algunos años que se empezaron las grandes obras del inmediato puerto de Pasajes, y, gracias a esto, la capital de Guipúzcoa no será simplemente un sitio de recreo, sino una plaza comercial de primer orden”.

En el verano de 1895, Emilia Pardo Bazán, se paseó por San Sebastián y el mismo año publicó un divertido artículo en *La Ilustración Artística*, revista barcelo-



nesa, donde hablaba de la carestía de los precios y del mal clima (“de cada cuatro días llueve tres y truena uno”). Compartía la opinión de Pérez Galdós sobre la belleza de la ciudad, pero hacía notar que la posibilidad de disfrutar de sus atractivos no estaba al alcance de cualquiera: “Si la gente modesta huye –y con razón– de tan cara ciudad, en cambio la *baig life* que se ha construido deliciosas residencias, veranea gustosa aquí, y forma sus círculos y tiene sus reuniones y sus meriendas con *tennis* y sus excursiones en *yatch* (...)”⁵⁷¹.

En la playa y su entorno Doña Emilia encontró perfiles grotescos y cierta atmósfera sicalíptica. A sus ojos La Concha –parte de ella al menos– se convertía en anfiteatro para *voyeurs* y palestra de señoras sin pudor:

“El espectáculo que ésta [la playa] ofrece es animado, aunque yo no sé cómo hay papanatas que se abonen a él, y se pasen la mañana entera en el balcón corredor de la Perla, inmensa caseta de baños, asediando anteojos marinos a cuanta desgraciada señora entra en el salobre elemento y cuenta que lo de *desgraciada* no lo digo sólo porque es harta desdicha bañarse con tanto público, sino porque, en general y sin negar que habrá brillantes excepciones, no son las gracias lo que más abunda en las bañistas de la Perla. Mujeres que vestidas de calle parecen hermosas, dejan de serlo en cuanto se embuten la cabeza en el gorro de hule y las flautas en los pantalones y los pies en las alpargatas. (...) Siempre me ha causado sorpresa ver que las señoras, que en la vida normal antes se dejarían matar que salir a la calle enseñando los brazos y luciendo las canillas, en tratándose de baños de mar se lanzan a la exhibición, desdeñando hasta las leyes más elementales del recato y de la estética. (...)”.



Benito Pérez Galdós acogió con agrado la transformación de San Sebastián en ciudad de recreo: “En veinte años aproximadamente, es decir desde que se derribaron las murallas hasta la fecha, se ha realizado el prodigio de esta ciudad improvisada, hermosa como un ideal de ciudades”.

Bañistas en San Sebastián, 1886. Detalle de estampa litográfica de J. Palacios sobre dibujo de D. Perea y Bordanova publicada en la revista taurina *La Lidia* de Madrid. Tras las casetas de baño se encuentran los pabellones de madera de La Perla del Océano, instalación balnearia que contaba con servicios de baños. Colección J.M.U.

San Sebastian

Album de



LOS INVIEROS DONOSTIARRAS



LA AUTORIDAD DIURNA



DETALLE DE SU MECANISMO



LA AUTORIDAD NOCTURNA



¡¡¡GRAN A-TRACCIÓN!!!



NOTA TRÁGICA

En La Arrendá: «¿Ven ustedes ese balazo? Pues preguntéle a Sagasta su opinión sobre la aspersión de los fueros».



En la galería de La Perla.—«Las personas que no se hacen, pueden por 15 céntimos disfrutar de las vistas...»



LO QUE SE VE DESDE LA GALERÍA DE «LA PERLA»



EL GRAN CASINO EN VERANO



EL GRAN CASINO EN INVIERNO

Visión humorística del veraneo en San Sebastián por Eduardo Sáenz Hermúa "Mecachis". Publicada en la revista ilustrada madrileña Blanco y Negro, 1894.



Página de humor gráfico de la revista donostiarra *El Thun Thun* (19 de agosto de 1894). El autor de la misma fue Victoriano Iraola, "Lata", dibujante, escritor y propietario del taller donde se imprimía el semanario.



Bañistas en San Sebastián. Estampa de León Laurent, último tercio del siglo XIX. Colección J.M.U.



Los baños de mar, grabado xilográfico de Carlos Capuz sobre dibujo y composición de Juan Comba publicado en *La Ilustración Española y Americana*, el 8 de septiembre de 1882. Colección J.M.U.



Real caseta de baños y palacio. Estampa sobre dibujo de Ludovico Marchetti para la revista *Scribner's Magazine* de Nueva York, septiembre de 1897. Colección Juantxo Egaña.



En la terraza del casino. Ludovico Marchetti, *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.



El paseo de La Concha. Ludovico Marchetti, *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.

El baño. Ludovico Marchetti, *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.



Playa de San Sebastián. Ludovico Marchetti, *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.



Camino de la plaza de toros. Ludovico Marchetti, *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.

Vista de San Sebastián. Óleo de James Web (1825-1895). National Maritime Museum, Londres. El pintor británico distorsiona el paisaje hasta hacerlo difícilmente reconocible.

Dentro de la compartimentación temporal que hemos establecido en este trabajo –válida sólo a efectos de ayuda al lector como clarificación cronológica– hay que señalar que traspasada la primera mitad del siglo XIX y a medida que avanza la centuria, las imágenes producidas sobre San Sebastián aumentan exponencialmente. Pintores, dibujantes y grabadores de distinta calidad y pretensiones artísticas centran su atención en la ciudad –mayoritariamente transformada en vistas de la bahía– pudiendo asegurarse que se trata del enclave vasco más repetidamente representado.

Entre los numerosos dibujantes que vieron su obra plasmada en grabados de diferente tipo hay que mencionar a Rudolph Sprenger. Este súbdito alemán llegó a San Sebastián durante la Segunda Guerra Carlista y además de ejercer el oficio de cónsul de su país durante más de dos décadas, dio rienda suelta a su afición al dibujo colaborando con firmas litográficas locales como la de Fidel Múgica, para la que realizó un *Album de Guipúzcoa* hacia 1875. También ilustró



el *Manual de Salvamento Marítimo* que imprimió L. Duras y Cía. en 1880.

En la semblanza que de él hizo el escritor y pintor Francisco López Alen, Rodolfo Sprenger aparecía retratado como hombre muy integrado en la sociedad donostiarra, “que usaba barba hasta el pecho como el emperador Federico”, y que fue autor de una prolífica obra como dibujante: “Si fuera posible hacer una edición de todos sus dibujos euskaldunas (*sic*), veríase en toda su magnitud la obra fecunda del incansable señor Sprenger (...). No hay papel, ni cartera, ni cartapacio, en donde no tenga dibujos del país vascongado”⁵⁷². Lamentablemente sólo una porción de dichos dibujos ha llegado hasta nosotros.

Mejor suerte corrió la obra de Didier Petit de Meurville, autor de una obra pictórica abundante sobre la ciudad y otras localidades de la provincia, gran parte de la cual fue adquirida en 2002 por la Diputación Foral de Gipuzkoa⁵⁷³. Petit de Meurville, haitiano de nacimiento, llegó a San Sebastián como cónsul de Francia en 1857 y en esta ciudad residió hasta su fallecimiento, 16 años más tarde.

A pesar del pequeño formato utilizado y de la modestia de sus planteamientos pictóricos, Petit de Meurville realizó una obra de notable calidad plástica. Su pintura se emparenta con el *vedutismo* italiano y por momentos prelude maneras cercanas al impresionismo. Ofrece además un interés documental extraordinario. En relación a Donostia y sus alrededores,

Vista desde la Zurriola. Óleo de Antonio Brugada, 1858. Colección Untzi Museoa-Museo Naval



contabilizando aguadas y dibujos, se conservan unas 50 obras de este autor que en conjunto permiten obtener una completa visión de la arquitectura y los paisajes del entorno.

El madrileño Antonio Brugada, artista reconocido como principal marinista romántico español, llevó al lienzo, en varias ocasiones, el paisaje marítimo de San Sebastián y Pasajes. Para la Casa Consistorial de Donostia pintó además dos grandes lienzos en homenaje a Antonio de Oquendo (véase pág. 394).

Entre los pintores guipuzcoanos de finales de esta época que encontraron en los parajes donostiarras motivo de inspiración se encuentran Eugenio Arruti, Pedro Gassís, Rogelio Gordón e Ignacio Ugarte.

Discípulo de Carlos Haes, Eugenio Arruti es, en opinión del historiador Iñaki Moreno Ruiz de Eguino, un artista escasamente valorado pese a ser “el gran introductor en el País Vasco de un tipo de pintura afín a la practicada por los artistas de la escuela de Barbizón, en Francia, que contribuyó a fraguar el impresionismo”⁵⁷⁴. En su obra Arruti muestra una atención preferente al paisaje local aportando obras de excelente factura junto a otras de menor entidad. Las permanencias y transformaciones del entorno pueden apreciarse en algunos de los óleos que pintó a finales del siglo XIX.

Pedro Venancio Gassís compaginó su afición a la pintura con la carrera militar en la que llegaría a ser comandante de artillería. Como pintor se formó en la Academia de San Fernando de Madrid aunque también contó con el magisterio de Achiles Zoo y Martín Rico. Los paisajes de Venecia y Andalucía ocupan un lugar importante en la obra de Gassís pero también los puertos vascos fueron objeto de su interés como pintor marinista que era. Su estrecha vinculación con San Sebastián –residió en la ciudad pese a ser natural de Pasajes San Juan– le llevaría a la recreación pictórica de su paisaje aunque no son muchas las obras que se han conservado al respecto.

Intensa dedicación al paisaje litoral donostiarra mostró en su obra pictórica Rogelio Gordón. Su interés por esta temática pudo deberse a la influencia de su padre, Laureano Gordón, también pintor, del que se conservan dos óleos con representación de naufragios en La Concha, de marcado sabor *naïf*. La pintura de Rogelio Gordón evolucionaría desde su formación académica a un postimpresionismo *plenairista*

interesado por la luz y la naturaleza. Amigo íntimo de Sorolla, el influjo de éste se percibe en parte de su producción artística.

En relación a los temas marítimos cabe destacar que en sus representaciones del puerto y la bahía de San Sebastián no es raro encontrar la presencia de vapores de pesca. Estas obras constituyen el único eco pictórico del importante desarrollo de la flota de arrastre donostiarra de finales del siglo XIX.

Al igual que Rogelio Gordón, el donostiarra Ignacio Ugarte desarrolló su obra pictórica entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Ugarte obtuvo un temprano reconocimiento a su talento con su obra de gran formato “Sardineras donostiarras” que recibió una medalla de segunda clase en la exposición Internacional de Bellas Artes que se celebró en Madrid en 1892. Dentro del realismo costumbrista este magnífico lienzo constituye todo un canto a la tradición pesquera y marinera de Donostia.

En otras obras focalizadas en el puerto o el litoral donostiarra Ugarte mostrará mayor vivacidad cromática y una pincelada más próxima al impresionismo. En su acercamiento al ámbito marítimo están muy presentes los pescadores y el paisaje costero.

Entre los pintores foráneos de entre siglos que dieron su visión del paisaje donostiarra destacan Darío de Regoyos y Sorolla. Un privilegio y un golpe de fortuna para la ciudad.

Regoyos, el pintor asturiano que tan positiva influencia ejerció sobre el arte vasco, mostró su que-rencia por San Sebastián residiendo en ella durante más de quince años y convirtiéndola en motivo de numerosos cuadros de extraordinaria calidad poética.

En 1903 Ramiro de Maeztu publicaba un artículo en *El Pueblo Vasco* de San Sebastián en el que, entre otras cosas, hacía notar la indiferencia que mostraba la ciudad para con Regoyos y Pío Baroja. Sobre el pintor decía en concreto: “Darío de Regoyos, tan estimado en París por los jóvenes, vive en San Sebastián oscura vida después de haber consagrado la mitad de sus lienzos a los paisajes de Guipúzcoa, que gracias a su talento despiertan la idea de un país tranquilo y melancólico, dulce refugio para los fatigados de la vida moderna”⁵⁷⁵.

En el libro *España negra* (1899) firmado conjuntamente por Regoyos y Emile Verhaeren puede leerse:



Vista del puerto. Óleo de Pedro Venancio Gassís, c. 1892. Museo San Telmo.

“Nuestros paseos en San Sebastián eran casi siempre por el lado del mar.(...) Seguíamos con los ojos desde la tierra los lanchones para ver la llegada del pescado, bajando al muelle, donde un artista nunca se aburre; allí hay marinas que vistas al través de la redes puestas a secar forman telones extraños como cuadros de pintura pointillé o puntista. Entre todas las distracciones se va uno principalmente a los pescadores que vienen en sus lanchas dominando la masa de sardina como cargamento de plata, a las mujeres que esperan a sus hombres de mar y a otras mil faenas de marineros con las cuales puede hacerse un arte de puertos con asuntos muy variados.”

Pero no fue sólo en el puerto donde Regoyos plantó su caballete. También pinta en las playas y los paseos. Escudriña los arrabales y las riberas. Y lo hace con luces de amanecer o de crepúsculo, bajo el sol de in-

vierno o las urbanas lámparas de gas. El resultado siempre será el mismo: lienzos plenos de magia y melancolía, de íntima y serena belleza.

La obra de Joaquín Sorolla sobre San Sebastián, muy abundante en número, está compuesta en su mayor parte por dibujos y bocetos exploratorios. Sus primeras obras sobre San Sebastián datan de 1890. Algunas de ellas, centradas en la actividad de los pescadores, se publicaron, previa transformación en grabado, en *La Ilustración Española y Americana* en 1890 y 1892: *Las regatas de San Sebastián*, *El calafateo*, *En el barrio de la Jarama*. Desde esas fechas hasta finales de la segun-

da década del siglo XX la mirada de Sorolla se posará repetidas veces sobre las playas y el puerto donostiarra dando origen a óleos y apuntes que son buen exponente de su prodigioso talento. Dentro de la calidad de la mayor parte sus trabajos destaca, por su originalidad temática y fuerza expresiva, la serie sobre el Rompeolas de la Zurriola elaborada entre 1917 y 1918.

Pero el caudal gráfico de la obra de Sorolla relacionada con Donostia se conoce sólo parcialmente. Francisco Fernández Pardo, coautor del libro *Sorolla en Gipuzkoa* hizo notar que de los seis mil dibujos que Sorolla dejó a su muerte, una parte considerable recoge temas donostiarras, añadiendo que esta enorme producción nunca ha sido mostrada en su totalidad¹⁵⁷⁶.

Los pintores mencionados en este apartado (Brugada, Petit de Meurville, Arruti, Gassis, Gordón, Ugarte, Regoyos y Sorolla) pueden ser considerados en cierto modo como descubridores de la belleza del paisaje de las playas y las costas de San Sebastián y Gipuzkoa. En su obra la playa no es un lugar de trabajo ligado a la pesca y al transporte de mercancías sino un espacio para el encuentro y disfrute con la naturaleza, poseedor de un potencial estético inexplorado. El óleo de Eugenio Arruti *Pintando en la playa de la Zurriola* (hacia 1880) en el que se muestra a un pintor sentado bajo una sombrilla en medio de los arenales es buen exponente de esta nueva mirada.

Siguiendo un fenómeno común a otros países europeos, a partir de la segunda mitad del siglo XIX los paisajes costeros, la playa, los veraneantes y los bañistas se convierten en tema pictórico. En cualquier caso hay que señalar que la presencia de bañistas en la obra de los artistas aludidos –y en general en la pintura española– es más bien rara. En la obra de Ugarte y en las tablillas guipuzcoanas de Sorolla los veraneantes pasean o juegan en la orilla, pero, acaso por razones de pudor, o por ser considerado tema poco noble desde el punto de vista artístico, los usuarios de la playa no se muestran en el trance del baño. En Rogelio Gordón y Regoyos aparecen ocasionalmente bañistas en La Concha pero siempre discretamente reducidos a manchas de color. Curiosamente la representación de los bañistas es mucho más explícita a finales del siglo XIX en revistas ilustradas como *La Ilustración Española y Americana* u otras de carácter satírico como la donostiarra *El Thun Thun*, con dibujos de Victoriano Iraola.

Puerto de San Sebastián, c. 1898.
Óleo de Darío de Regoyos.
Colección Museo San Telmo.





Vista del puerto. Óleo de Eugenio Arruti.
Colección particular.



Vista del puerto, c.1887. Óleo atribuido a Eugenio Arruti.
Colección Untzi Museoa-Museo Naval.



Pintando en la playa de la Zurriola, c.1880. Óleo de Eugenio Arruti.
Colección particular.



Parorámica desde Aldaconea.
Aguada de Didier Petit de Meurville, 1857-1873.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



Paseo de los Curas. Aguada de Didier Petit de Meurville, 1857-1873.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



Palacete de la familia Oquendo que fue utilizado como casa de labranza
en el siglo XIX. Aguada de Didier Petit de Meurville, 1857-1873.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



Casas de la calle Virgen del Coro. Aguada de Petit de Meurville, 1857-1873.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



Veleros mercantes. Aguada de Petit de Meurville, 1857-1873.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



Panorámica sobre las murallas del frente de tierra.
Aguada de Petit de Meurville, 1857-1863.
Diputación Foral de Gipuzkoa.



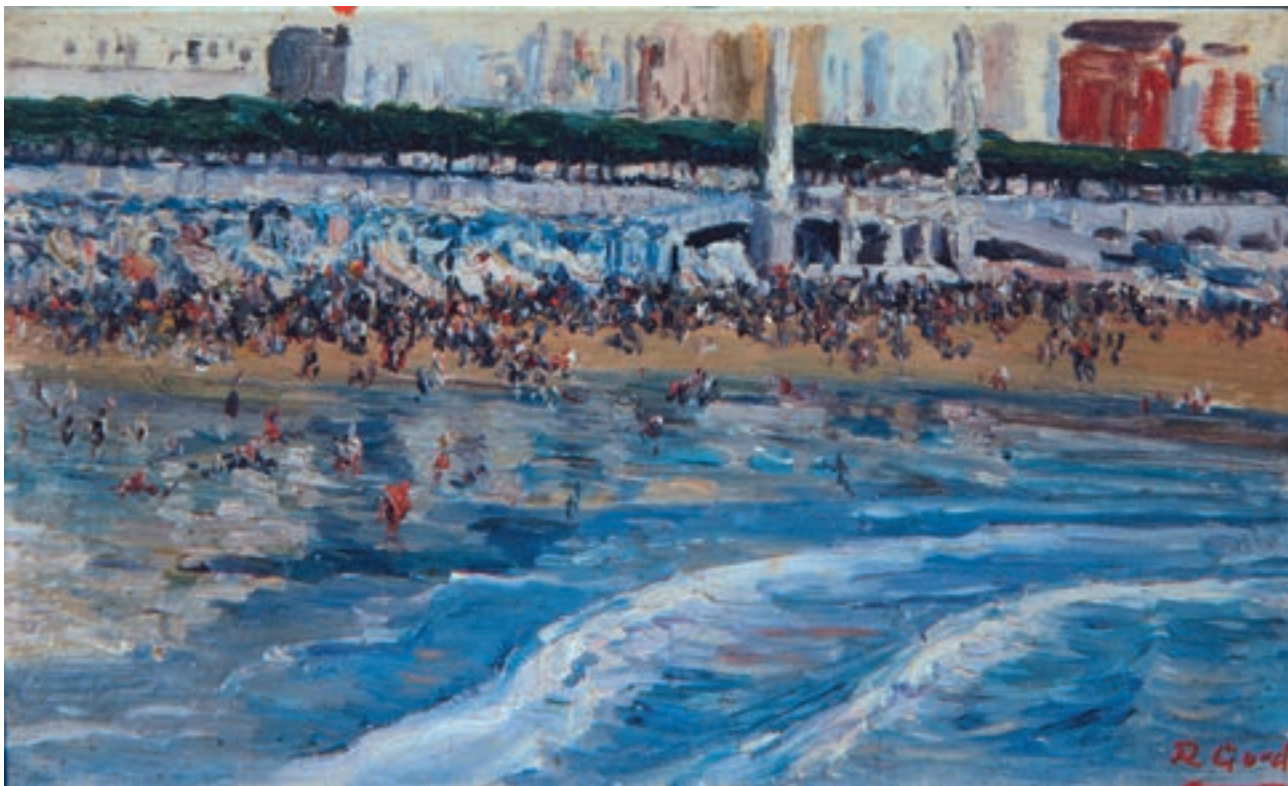
Atardecer en la bahía. Óleo de Rogelio Gordón.
Colección particular.



Desde la Zurriola. Óleo de Rogelio Gordón,
c. 1885-1900. Colección particular.



*Vapor de arrastre
entrando en la bahía.*
Óleo de Rogelio
Gordón, hacia 1896.
Colección Banco
Santander Central
Hispano.



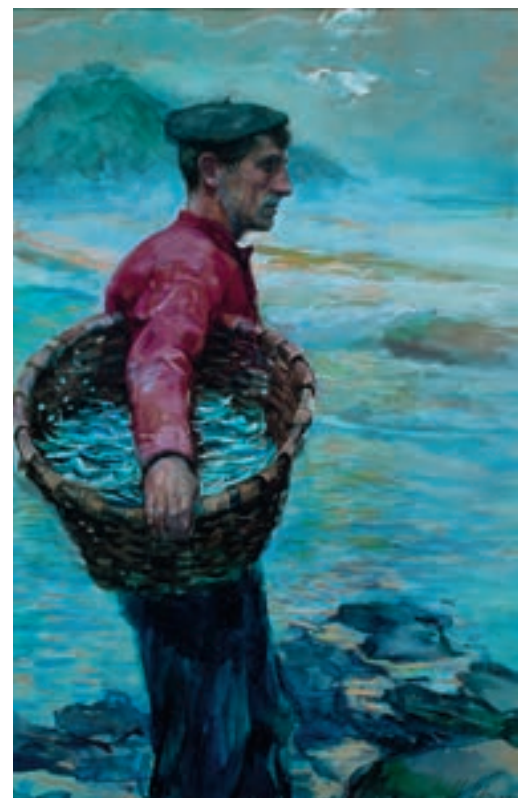
Playa de La Concha.
Óleo de Rogelio Gordón.
Colección Museo San Telmo.



Pesqueros de arrastre en la
bahía. Óleo de Rogelio Gordón.
Colección Santuario Ntra. Sra.
de Aranzazu.



Puerto de San Sebastián. Óleo de Ignacio Ugarte, hacia 1903. Colección particular. Junto al muelle aparecen representadas una trainera de pesca, una lancha calera y un vapor arrastre.



Pescador en la Zurriola. Acuarela de Ignacio Ugarte. Colección particular.



Una perra al agua... ya la sacaré con la boca. Óleo de Ignacio Ugarte, 1888. Colección Museo San Telmo.



Sardineras donostiarras. Óleo de Ignacio Ugarte, 1892. Colección Museo del Prado (depósito en Museo San Telmo).



Atando la boya. Óleo de Ignacio Ugarte. Colección Kutxa.



Las redes, 1893. Óleo de Darío de Regoyos. Colección particular.



Luz eléctrica, 1893. Óleo de Regoyos. Colección particular.



Atardecer, 1895. Óleo de Regoyos. Colección particular.



La Concha (Nocturno), 1906. Óleo de Regoyos. Colección particular.



Playa de Gros, por la mañana, 1902.
Óleo de Regoyos. Colección particular.



Playa de Gros, atardecer, 1902.
Óleo de Regoyos. Colección particular.



Playa de Gros, vendaval, 1902.
Óleo de Regoyos. Colección particular.



Playa de la Concha, 1896.
Óleo de Regoyos. Colección particular.



El calafateo. Estampa xilográfica de Bernardo Rico a partir de un pastel de Joaquín Sorolla.
La Ilustración Española y Americana, 15 de diciembre de 1890.



Paseo del rompeolas en día de temporal,
hacia 1917. Óleo de Joaquín Sorolla.
Colección particular.



En la playa.
Óleo de Joaquín Sorolla, 1905.
Colección particular.



Rompeolas.
Óleo de Joaquín Sorolla,
hacia 1917. Museo Sorolla.

Literatura y artes plásticas del siglo XX

A finales del siglo XIX comienzan a colaborar en la prensa donostiarra varios escritores que dejaron tras de sí una obra de notable calado literario. Destacaron, entre ellos, José María Salaverría y Pío Baroja.

Salaverría mantuvo a lo largo de su vida un interés constante por los asuntos donostiarras, publicando numerosos artículos que abordan los más diversos aspectos de la vida de la ciudad, incluidos, por supuesto los relacionados con el puerto y los trabajos del mar. En ellos aparecen los pescadores donostiarras con sus lanchas y vapores como protagonistas de un duro y peligroso trabajo. Con el artículo titulado “Los pescadores” (*El Pueblo Vasco* de San Sebastián, 11 de enero de 1906) Salaverría proporcionaba un sensorial acercamiento al puerto donostiarra, un lugar que conocía bien:

“Hay pocas cosas tan interesantes en este San Sebastián, descolorido y cosmopolita, como el humilde, chico, sucio y ruidoso barrio de los pescadores. Entrad en ese barrio, y un fuerte olor a pescado rancio os hará gemir; si sois muy atildados y escrupulosos, volveréis el paso hacia atrás, pero si amáis las cosas características, originales y llenas de una fuerte vida, seguiréis adelante y os meteréis en una larga portalada, baja de techo y no muy ancha. Ése es el barrio que una ironía popular, que una gracia anónima intituló de la jarana. Ya dentro del barrio de la Jarana, os creeréis transportados a muchas leguas del San Sebastián de los hoteles, de los automóviles y de los limpios paseos: una sensación de lejanía y de exotismo os asaltarán y pensaréis que el barrio pertenece a un país extraño, siendo así que sois vosotros los extraños y recién venidos. Os creeréis en un mundo distinto, y en efecto, un mundo totalmente distinto es el pobre barrio de los pescadores. (...) Más allá todavía, en la parte del astillero, hay otras casas más remotas, situadas en un lugar a donde muy rara vez llegan las gentes de la ciudad. En vez de a pescado, huele allí a brea; el olor de alquitrán baña a los pobladores en un común ambiente de igualdad. Allí están los calafates recomponiendo las barcas, los carpinteros de ribera construyen lindos barquichuelos que luego han de surcar el mar y han de sumergirse en ignoradas playas; y en los calien-

tes días de verano, los chicuelos van a bañarse a la rampa del astillero, mezclados los dos sexos, con los cuerpecillos morenos brillando al sol. El agua está empañada por una tela de brea flotante; pero, ¿qué importa? Los muchachos se zambullen y salen pringados de alquitrán. ¡Cuántas veces, también nosotros, hemos salido de aquel agua con las nalgas untadas de brea!...”

Salaverría veía en aquel pequeño espacio habitado por pescadores la encarnación del pasado de la ciudad. Eran, a su ojos, los descendientes de “aquellos navegantes que iban a comerciar en el mar del Norte; de aquellos que peleaban con los ingleses y hacían firmar al mismo Rey de Inglaterra un pacto de capitulaciones; de aquellos que se unían con marineros genoveses y andaluces para ir a poblar las Canarias, que perseguían las ballenas en los mares boreales y que entraban en la moruna Sevilla rompiendo con sus naves, a fuerza de remos, las cadenas que cerraban el Guadalquivir”.

Años más tarde, Salaverría volvería cargado de nostalgia al puerto donostiarra evocando la actividad que observaba de niño –finales del siglo XIX– en la dársena comercial:

“Venían sobre todo de los países escandinavos, con cargamento de madera en tablones o pesados bloques de hielo extraídos de los lagos de Suecia y Finlandia. Cada vez que llegaba un barco de aquellos la fantasía muchachil celebraba fiesta: Hermosas corbetas noruegas y dinamarquesas, olientes abetos aserrados; barcos holandeses de proa chata, barnizados como un mueble familiar, y el camarote con cortinillas en las ventanas; esbeltas goletas inglesas, limpias y elegantes como yates; bergantines sucios y feos de Nantes; quechemarines gallegos en que un grumete con la cara sin lavar, se pasaba el día pelando patatas; pailebotes blancos y airosos trayendo sal gruesa de las marismas de Cádiz. Y los veleros que hacían la carrera de las Antillas para volcar sobre el muelle toda la fastuosidad olorosa y azucarada de los frutos tropicales”⁵⁷⁷.

Sus artículos exaltan la alegría festiva de las regatas de traineras en La Concha o evocan con añoranza la desaparición de los veleros mercantes. Es el caso de “Elegía del viejo bergantín”:

“Hay un barco viejo al fondo de la bahía, en el arenal desierto, a donde llegan las mareas equinociales arrastrando algas pestilentes. Algunas veces cuando el temporal persiste mar adentro, las gaviotas van a posarse sobre el embarrancado bergantín, y con sus gritos agrios diríase que entonan la elegía del velero que nunca ya volverá a navegar. Es un esqueleto yacente al que le han sido arrebatados los atributos de vida. Ni siquiera le han dejado la forma. Los gruesos y carcomidos costillares surgen de la arena cenagosa, y nada más. No queda más del que fue orgullo de los valientes capitanes y desafío de los procelosos Océanos. El que voló como un corcel generoso sobre las crestas espumantes de las olas, ahora yace aprisionado en la arena, muerto para siempre”⁵⁷⁸.

Su interés por el mundo de la navegación a vela le llevó a escribir, hacia 1928, *El capitán fantasma*, relato breve de carácter folletinesco que tiene por uno de sus protagonistas a Domingo Lecuona, capitán de la corbeta *Josefina* que transportaba productos de Venezuela y las Antillas a San Sebastián. Uno de los momentos álgidos de esta pequeña novela es precisamente la travesía entre La Guaira y San Sebastián en la que la referida corbeta navega temerariamente en medio de terribles tormentas y huracanes, como poseída por una fuerza maléfica y fatal.

Salaverría gusta de las ensoñaciones marineras pero sabe que la ciudad ha cambiado, que la omnímoda presencia del turismo ha transformado el espíritu de la ciudad. En el artículo “El San Sebastián de ayer y de hoy”, publicado en 1909, el escritor se lamenta de que ya apenas se percibía el carácter alegre y humorista de los donostiarros, aquél que en la percepción de los pueblos de la provincia los convertía en “los gascones de Guipúzcoa” o “los andaluces del Norte”⁵⁷⁹. En su opinión las causas de semejante transformación eran éstas:

“La mucha gente de fuera avecindada en la ciudad, la mayor cultura, el lujo, y sobre todo la manía aristocrática y pudibunda (...). Las costumbres, las curiosidades europeas vienen hasta aquí en un continuo acarreo; diversas gentes vuelcan aquí de continuo sus excentricidades y sus lujos. Rápidamente la ciudad crece, se ensancha,

se hermosea...y el antiguo “Iruchulo” tiene que retirarse a un segundo término. Todavía puede verse un trozo del alma antigua en esas calles angostas y solitarias de la población vieja.(...) La que triunfa, influye y representa es la otra parte, el San Sebastián moderno, con sus calles anchas, sus paseos cada vez más lindos, sus palacios cada vez más numerosos, sus cafés fastuosos, sus incontables hoteles, sus almacenes y comercios que se hermocean sin cesar. En menos de veinte años, la ciudad ha dado una vuelta en redondo. Casi ha doblado el número de habitantes, y en cuanto a ostentación y riqueza, el cambio ha sido enorme. Actualmente se considera a San Sebastián como la ciudad más bella, higiénica, confortable y tranquila de toda España”.



Probablemente Salaverría se hacía eco en este artículo de la novela *La Bella Easo* que ese mismo año había publicado Arturo Campión, editada por Euskal-Erriaren Alde⁵⁸⁰. En esta novela de marcado acento político nacionalista, Campión rebautiza a San Sebastián como “Jayápolis” aludiendo a una ciudad que había perdido sus valores más preciados para sustituirlos por el lujo, la frivolidad y los vicios derivados del turismo. Los campesinos y los pescadores serán a sus ojos el único reducto del “alma baska” que queda en la ciudad.

Pío Baroja, el más célebre de los escritores donostiarros es también el novelista español del siglo XX que más atención ha prestado al mar en su producción literaria. Además de sus obras centradas especí-

Salaverría, ensayista guipuzcoano. Collage de Ernesto Jiménez Caballero. En los escritos de José María Salaverría sobre San Sebastián abundan las referencias al mundo marítimo.



La ciudad turística que brillaba a comienzos de siglo fue vista con ojos críticos por escritores como Arturo Campión o Pío Baroja.

Imagen: Detalle de la portada de un folleto publicitario de la fábrica de jabones y perfumes Lizarriturry y Rezola.

ficamente en la aventura marinera son numerosas las referencias a ese mundo dispersas en novelas, artículos y relatos breves⁵⁸¹.

En el origen de la atracción por las cosas del mar de Pío Baroja —y de su hermano Ricardo— se encuentran tanto la memoria familiar como sus vivencias infantiles en Donostia.

Entre los recuerdos de primera infancia que recoge Don Pío en el segundo volumen de sus memorias (*Desde la última vuelta del camino. Familia, infancia y juventud*) publicado en 1944, menciona, como escenario de sus correrías, el Paseo de los Curas, el castillo de La Mota y el cementerio de los ingleses. También la playa de La Concha y el puerto:

“Entraba en los barcos con los compañeros de clase, jugaba en el arenal de la Concha, haciendo pequeños estanques en la arena, y me gustaba enterrar algunas cosas sin valor en cualquier agujero y mirar cinco o seis días después si seguían allí”.

En la misma obra Baroja trae al recuerdo al mítico Olentzero (“Onentsaro”) que es visto como figura

amenazadora que deambulaba por la playa de la Zurriola arrastrando a los niños hacia el mar. Habla también del dragón o serpiente con alas que se suponía habitaba en una cueva próxima al castillo, por el lado del mar, y de una costumbre que probablemente derivaba de alguna vieja leyenda local:

“Otra de las cosas que a mí me producía una sensación de misterio era pensar que en un día señalado, unos aseguraban que el día de San Juan y otros el de Nochebuena, si se echaba un huevo en un vaso de agua a las doce de la noche, se veía un barco con todas las velas”.

Ya como estudiante de medicina en Madrid (1887-1893) rememora algunos veranos pasados en San Sebastián en la casa de su tía-abuela Cesárea Goñi:

“[la casa] era pequeña; tenía un portal por la calle estrecha y corta que se llama del Ángel, paralela al muelle, y los balcones principales daban al puerto. Desde aquellos balcones nos gustaba contemplar la animación de barcos y de lanchas. Por entonces había dos bergantines noruegos: uno



Pío Baroja en el puerto de San Sebastián durante la localización de exteriores para el rodaje de la adaptación cinematográfica de *Las inquietudes de Shanti Andía* (1946).

llamado “Glarus”; el otro “Fénix”, que habían llegado recientemente cargados de tablas, con unas tripulaciones de marinos tan rubios que parecían albinos”.

En la casa de Cesárea Goñi se conservaba la memoria de sus hermanos Justo y Antonio María Goñi, marinos mercantes de altura que corrieron muchos temporales en la travesía Cádiz-Manila por el Cabo de Buena Esperanza. De aquellas navegaciones conservaban recuerdos como el cuadro que representa a la fragata *La Bella Vascongada* en medio de un temporal o diversos objetos procedentes de China. Piezas fascinantes que pasarían luego a la casa de Itzea para decorar la denominada sala verde.

Además de la tradición familiar y las vivencias de infancia, entre las fuentes que alimentaron las evocaciones barojianas del mar antiguo y de la navegación de altura en los veleros del siglo XIX, se encuentran los relatos de los viejos marinos y pescadores escuchados de viva voz en el puerto de San Sebastián. Su sobrino Julio Caro Baroja señalaba, en concreto, que “las historias que contaba el capitán Iriberry y las que sobre él corrían en el muelle donostiarra debieron impresionarle mucho”. Sobre Iriberry haría Don Pío una semblanza tras escribir *Las inquietudes de Shanti Andía*⁵⁸².

En otro orden de cosas, al hablar de la relación de Baroja con San Sebastián resulta obligado referirse a la actitud crítica que mostró hacia la ciudad al menos desde la publicación de *Juventud, egolatría* (1917) y *Las boras solitarias* (1918), obras en las que vierte duras consideraciones sobre la ciudad y sus habitantes. En la primera de ellas, aludiendo a la falta de aprecio por la cultura que observaba en la ciudad señala que, en ella, “únicamente interesa el Rey, la Reina Regente, los balandros, las corridas de toros y la forma de los pantalones”. Frente al entusiasmo que Galdós, Salaverría y otros escritores habían manifestado por el desarrollo urbano posterior al derribo de



La fragata *La Bella Vascongada*, afronta un temporal en la ruta Manila-Cádiz al mando de Justo Goñi, antepasado de Pío Baroja. Este cuadro de mediados del siglo XIX y otros objetos procedentes de Filipinas que decoraban la casa de su tía-abuela Cesárea Goñi en San Sebastián pasaron luego a Itzea, casa de los Baroja en Vera de Bidasoa.

las murallas, Baroja utilizaba términos de grueso calibre negativo para juzgar su arquitectura y urbanismo.

Las causas de la acritud con que se manifiesta al hablar de su ciudad natal se desvelan, parcialmente al menos, en el epílogo de *Juventud, egolatría*: “Ahora, al leer las pruebas de mi libro, me parece poco estridente y me gustaría que fuera más violento, más antiburgués...”. Existía sin duda una voluntad de provocación y de ruptura en esa obra. Acaso también la intención de agitar y estimular conciencias. Probablemente sus apreciaciones sobre San Sebastián, además de responder a claves intelectuales e ideológicas, obedecían a resortes de íntima índole personal. Ramiro de Maeztu ya nos advertía del poco interés de los donostiarros por su obra y su persona en 1903. ¿Se trataba de pagar el desdén con el desprecio?

Pero había más. En 1928, en el acto de homenaje que le tributaron en San Sebastián un grupo de amigos, Baroja, a la hora de los discursos, reconoció haber dicho “cosas un poco rudas sobre San Sebastián” añadiendo: “Yo tenía de joven un ligero rencor contra la ciudad, quizá más contra los directores de la ciudad porque cuando quise encontrar en ella una ocupación como médico no la pude encontrar; pero mis rencores son superficiales y se olvidaron”⁵⁸³.

Sin dejar de ser crítico Baroja dio en este discurso una opinión diferente sobre la arquitectura de la ciudad: “Es ésta una ciudad que progresa –al menos mate-



Casa de la tía-abuela de Pío Baroja desde cuyos balcones el futuro escritor observaba las maniobras de lanchas, vapores y bergantines. Desde el siglo XIX esta fachada de la calle Mari ha sufrido alteraciones como el recrecimiento de dos plantas o el añadido de los miradores con pináculos. El acceso a la casa se efectuaba desde la calle del Ángel.



Portada de Eduardo Lagarde para folleto de información turística, c. 1933. Biblioteca Untzi Museoa-Museo Naval.

rialmente— con un brío extraordinario, que es una urbe grande, espléndida, de las que tienen más visualidad y opulencia de las ciudades de recreo de Europa”.

En cualquier caso, el cambio de opinión que ofrecía ese discurso de 1928 —del que dio cuenta un anónimo cronista de *La Voz de Guipúzcoa*— tiene sólo un valor relativo puesto que en *El País Vasco*, guía de peculiares características, editada en 1953, Pío Baroja —ya en provecta edad— se muestra contradictorio y vuelve a repetir, levemente mitigados, parte de los denuestos lanzados en *Juventud*, *egolatría* y *Las horas solitarias*.

Indagando en las causas por las que Baroja se convirtió en flagelo del orgullo donostiarra puede darse un paso más. A Don Pío le gustaba lo pintoresco y San Sebastián, con las grandes mutaciones de entre siglos, había tomado un rumbo poco compatible con ese término. Campián y Salaverría ya habían hecho notar la crisis de identidad donostiarra pocos años antes de que se publicara *Juventud*, *egolatría*. El turismo de élite imprimía un tono dominante que no era del gusto de todos. Aquella ciudad pulcra, burguesa y refinada que había perdido buena parte su *color local* y su personalidad marítimo-comercial no era grata para Baroja, el escritor amante de los parajes románticos que —tal como dejó escrito en sus memorias— en su infancia había disfrutado imaginando viajes por mar “con viejos marineros con anillos en las orejas y tipo de piratas”. Aquella ciudad “de forasteros y de fondistas” (*Juventud*, *egolatría*) no era desde luego un buen escenario para las andanzas de Shanti Andía o el capitán Chimista.

La conciencia de las profundas transformaciones que habían tenido lugar en la ciudad al filo de los dos siglos estaba también presente en Dionisio de Azkue, “Dunixi”, escritor y pintor donostiarra, autor del libro *Mi pueblo, ayer* publicado en 1932. En esta obra Dunixi rememora las décadas finales del siglo XIX para dar “testimonio del último latido de la Donostia que acaba de irse”. Ésta era su percepción del gran vuelco que se había producido: “En poco más de dos decenios, la ciudad cambiaba de faz, y la modesta Donostia de 189... se

convertía en el flamante San Sebastián de 19..., trocando el íntimo tipismo de sus 20.000 almas por el prestigio apresurado de una moderna capital de serie”.

La vida marinera donostiarra del último tercio del siglo XIX está presente en varios capítulos del libro, plenos de sentimiento y nostálgica vibración, que guardan parentesco claro con algunos escritos de Pío Baroja y Salaverría sobre el mar. (En el Anexo, págs. 433-437, se reproducen varios textos de Dunixi).

Para cerrar el arco literario que conduce al siglo XXI habría que detenerse en la obra de Azorín, Francisco Grandmontagne, Félix Urabayen, Manuel Machado, Eugenio Nadal, Gabriel Celaya, Gregorio Marañón, Mercedes Saénz-Alonso, José de Arteche, José Berrueto, Jesús María de Arozamena, Mariano Ciriquiain-Gaiztarro, José Luis Banús y Aguirre, Ignacio Aldecoa, José María Mendiola, Santiago Aizarna, Luis Pedro Peña Santiago, José María Aguirre Alcalde, Leopoldo Panero o Fernando Savater, autores que han dado su personal visión de la ciudad y sus gentes. Pero la nómina de poetas, novelistas y escritores de diversa condición que hicieron de San Sebastián materia literaria es más amplia: Ernest Hemingway, Jacinto Benavente, Torcuato Luca de Tena, Wenceslao Fernández Flórez, Paul Morand, Camilo José Cela, César González-Ruano, Marcelino Soroa, Agustín Anabitarte, Joaquín Gurruchaga, Carlos Aurtenetxe, Miguel Pelay Orozco, José Luis Olaizola, Miguel Sánchez-Ostiz, Antonio Muñoz Molina, Jorge G. Aranguren, Raúl Guerra Garrido, Ramón Saizarbitoria,



La Concha, óleo de Pedro Antequera Azpiri. Hacia 1930. Colección Museo San Telmo.

Inazio Mujika, Fernando Aramburu, Arantza Urretabizkaia, Luisa Etxenike, Felipe Juaristi, Julia Otxoa, Álvaro Bermejo, Jean Echenoz, José María Guelbenzu, Joxe Austin Arrieta, Luis Daniel Izpízu, Harkaitz Cano, Toti Martínez de Lecea, Mila Beldarrain, etc. En el artículo que sigue a continuación Félix Maraña desgrana y pondera las piezas literarias relacionadas con Donostia, de buena parte de estos autores.

La nómina de pintores y dibujantes del siglo XX que habrían de ser mencionados en relación al paisaje donostiarra es asimismo muy extensa.

Entre los dibujantes cabe destacar a Eduardo Lagarde, Pedro Antequera Azpiri, Jesús Martínez Utri-

Zubillaga, Bay Sala, Dionisio de Azkue, Carlos Vidaurre, Miguel Ángel Álvarez, José María Ascunce, Julio García Sanz, Miguel Álvarez Torre o Marta Cárdenas⁵⁸⁴.

En parámetros más expresionistas se sitúa la obra de Carlos Añibarro, Irene Laffite, Jesús Gallego, Javier Arocena o Iñaki García Ergüin. También la de autores más jóvenes como Juan Luis Goenaga, Eduardo Chillida Belzunce o Dora Salazar,

Singular y difícilmente clasificable es la obra de Gonzalo Chillida. De su mirada subyugada por el mar, la costa y las arenas de la playa brota una pintura depurada, de extrema sutileza y capacidad sugestiva que por momentos se acerca a la abstracción desde la rea-



lla, Pablo Tillac, Julián Cortés, Agustín Ansa, Tomás Hernández Mendizábal o Rafael Munoa. Gran parte de ellos desarrollaron también una interesante obra como ilustradores, cartelistas o diseñadores gráficos.

Excepcionales, por su reiterada mirada al mundo de la playa y los bañistas, son Eduardo Lagarde y Antequera Azpiri. En los dibujos de ambos se recoge, desde un prisma humorístico, el ambiente veraniego donostiarra de los años 20 y 30.

Resalta también en el conjunto el acercamiento de Pablo Tillac a la dársena pesquera de San Sebastián ya que, sin limitarse a las estereotipadas escenas costumbristas, se preocupó de retratar, en rápidos y expresivos apuntes, a un buen número de pescadores.

Entre los innumerables pintores que se han movido en la órbita del paisajismo postimpresionista hay que citar a José Salís, Ascensio Martiarena, Ignacio Echandi, Genaro Echeverribar, Jesús Basiano, Jesús Olasagasti, Carlos Landi, Jesús Montes, Eloy Erentxun, Luis María

lidad más concreta. Su obra, de limitada proyección pública, supone una de las más altas cotas estéticas alcanzadas por el arte español en el tratamiento del paisaje litoral.

Como derivaciones de la nueva figuración son de mencionar algunos trabajos de José Llanos, Andrés Nagel y Juan Chillida Amezttoy en torno al paisaje donostiarra más arquetípico.

En formulaciones derivadas de los nuevos realismos se sitúa la obra de Clara Gangutia, pintora que acierta a extraer insospechadas vibraciones poéticas de paisajes mil veces vistos y transitados.

En coordenadas similares cabe situar la obra de Adrián Ferreño, Jesús María Corman y Raúl Urrutikoetxea. Se interesa este último por las arquitecturas específicas que desarrolló la ciudad como enclave turístico, aunque también se ven reflejados en su obra los cambios producidos en el paisaje urbano litoral a finales de los años 90.

Embarcadero del Náutico, 1993.
Raúl Urrutikoetxea. Acrílico.
Colección particular.



Rompeolas. Óleo de José Salís,
comienzos del siglo XX.
Propiedad particular.



Nafragio del Armen, 1950.
Óleo de Jesús Olasagasti.
Colección particular.

Apuntes de pescadores de Donostia.
Pablo Tillac, 1936-37. Colección particular.



Vapores de pesca. Dibujo al pastel de Pablo Tillac, 1936.
Colección Juan Antonio Garmendia.





Muelle pesquero.
Dibujo de Eduardo Lagarde, *La Voz de Guipúzcoa*, 23 de octubre de 1927.



Las furias del Cantábrico. Dibujo de Eduardo Lagarde, *La Voz de Guipúzcoa*, 11 de diciembre de 1927.



¡La galerna! Dibujo de Eduardo Lagarde, *La Voz de Guipúzcoa*, 3 de septiembre de 1929.



Dibujo a tinta y acuarela de Pedro Antequera Azpiri, 1927. Colección Museo San Telmo.



San Sebastián vista desde el mar, 1972. Óleo de Gonzalo Chillida.
Colección Kutxa.



Arenas, 1977. Óleo de Gonzalo Chillida. Colección particular.



Arenas, 1989. Óleo de Gonzalo Chillida. Colección particular.



Carmenxu, 1993. Óleo de Clara Gangutia.
Propiedad particular.



La sombra del reloj, 1987. Óleo de Clara Gangutia.
Propiedad particular



Mompás, 1986. Óleo de Clara Gangutia. Diputación Foral de Gipuzkoa.



Dora Salazar. Cuaderno de paisajes de San Sebastián, c. 1999. Propiedad particular.



Dora Salazar. Cuaderno de paisajes de San Sebastián, c. 1999. Propiedad particular.



Dora Salazar. Cuaderno de paisajes de San Sebastián, c. 1999. Propiedad particular.



Ola en el Paseo Nuevo, 1999.
Óleo de Juan Luis Goenaga.
Propiedad particular.

Mi estudio y el paisaje, 2002.
Óleo de Eduardo Chillida Belzunce.
Colección particular.



Sin título (playa de la Zurriola), 1998. Raúl Urrutikoetxea. Acrílico. Colección particular.



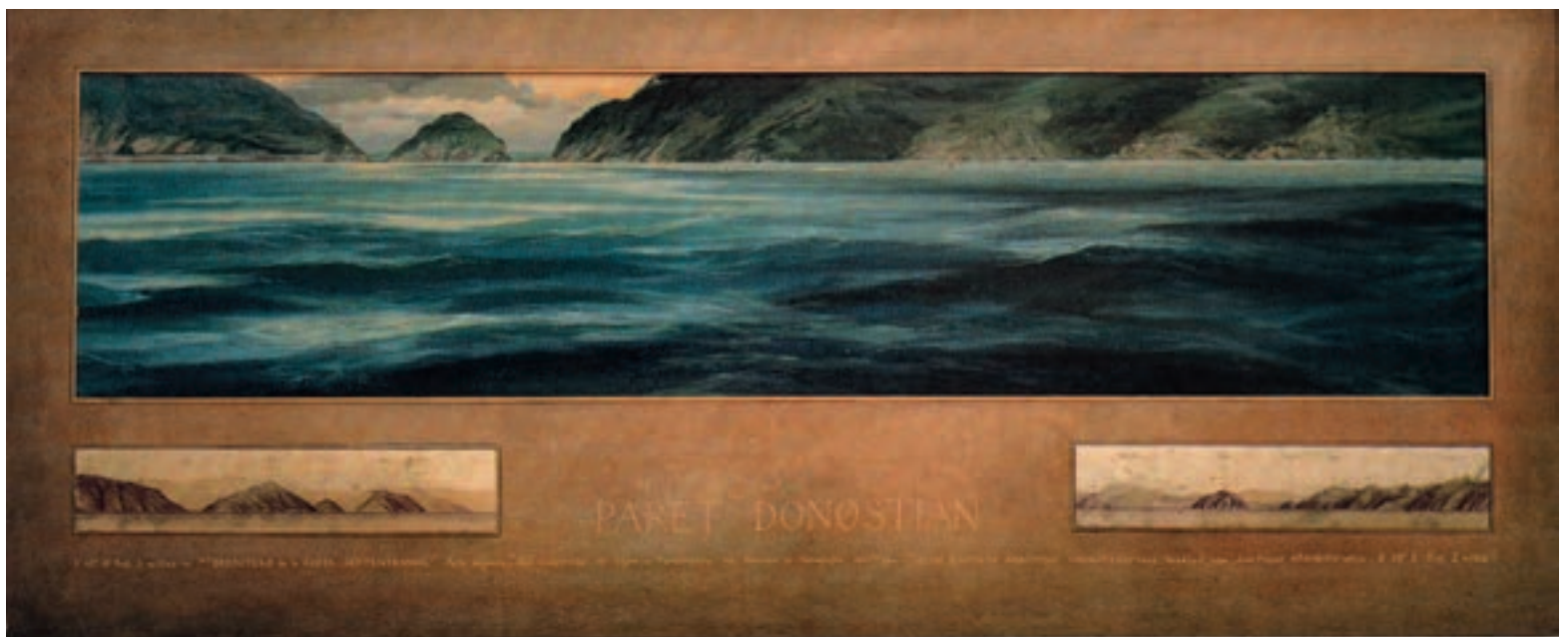


Baño nocturno, 2001. Juan Chillida Ameztoy.
Técnica mixta. Colección particular.

Playa de La Concha. Óleo de Iñaki García
Ergüin. Colección particular.



Paret Donostian, c. 1993. Jesús Mari
Lazkano. Técnica mixta.





Homenaje a PYC, casa de souvenirs.
Instalación de Juan Carlos Eguillor, 1994.
Foto M. Sagüés.



Safari-merienda. Ramón Zuriarrain, 2005.
Colección particular.



Las branquias de la ciudad: San Sebastián, en el imaginario de la literatura contemporánea

Félix Maraña

*El haber nacido junto al mar me gusta;
me ha parecido siempre un augurio de libertad y de cambio.*

Pío Baroja

*El mar está en mi sangre con su sal y su llanto,
con su oscuro latido de vida fuerte y ciega;
me inunda su marea de pautas sofocadas
y una angustia que crece y no encuentra su grito.*

Gabriel Celaya

Resulta tarea relativamente fácil advertir que todos los autores que han escrito sobre San Sebastián no han podido sustraerse a su entidad marina. De uno u otro modo, el carácter litoral de la ciudad, su costra salobre, no sólo aparece en el retrato de sus mejores cronistas contemporáneos, allegados o autóctonos, sino que abunda como perfil que identifica inequívocamente su rostro atlántico, la vinculación marina de la ciudad en el tiempo, con su esencia y su razón de ser.

Hemingway, por ejemplo

Uno de aquellos cronistas notables, Ernest Hemingway⁵⁸⁵, asegura que esta ciudad no se puede explicar sin su mar y su bahía y que, por demás, es uno de los mejores lugares del mundo para el recogimiento. Hemingway retrató la bahía de La Concha en su novela *Fiesta* (1926), situando a su protagonista en sus tramos finales bañándose en la playa principal⁵⁸⁶. Pero la consideración más rotunda que Hemingway dedica a San Sebastián no llegó a publicarse en *Fiesta*, aunque sí figura en el manuscrito original que de la novela se conserva. Es una frase que bien pudiera utilizarse como reclamo de la ciudad en el mundo: “*San Sebastián es un buen sitio para ponerse a punto dentro de uno mismo*”. Resume en sí misma buena parte de la intención y el trato que escritores propios y extraños han aplicado a la ciudad. Como Hemingway, otros

novelistas han integrado el escenario de la bahía en sus relatos; es el caso, entre otros, del peruano José Antonio Bravo (*Un hotel para el otoño*, 1977) o, algo más próximo, Antonio Muñoz Molina (*El invierno en Lisboa*, 1987), quien residió en la ciudad en su juventud. También, entre otros ojos extranjeros, que no extraños, los de Paul Morand o Jean Echenoz.

La ciudad ha sido, efectivamente, escenario de algunos asuntos narrativos de más o menos eco mundial. Es el caso de la novela *The Almighty* (El todopoderoso, 1982), de Irwing Wallace (1916-1990), fabricante de *bestsellers*, que sitúa la acción en un San Sebastián invernal, lluvioso y en el que va a tener lugar el secuestro de un hombre de poder, un primer ministro, nada menos que en la catedral del Buen Pastor. La tensión del propósito narrativo (“No olvides que te encuentras en el País Vasco, que no es tan plácido como parece superficialmente”), no le impide al novelista hacer recuento de alguno de los escenarios más típicos de San Sebastián. Y aunque puede dar la sensación de que en vez de esta ciudad pudo elegir el escritor cualquier otra del mundo, lo cierto es que los toponímicos donostiarras estarán por siempre en sus páginas. Contrasta la tensión que describe Wallace con la placidez que advirtió Hemingway, entre otros muchos cronistas y viajeros. Por eso es tan importante señalar el tiempo en que unas y otras estampas tuvieron lugar.

Algo bien distinto a Wallace entendió también Edith M. Dunne cuando, cerca de 1934, escribe “Un

Félix Maraña (León, 1953). Licenciado en Ciencias de la Información y Diplomado de Estudios Avanzados de Historia Contemporánea. Escritor y periodista, dedicado a la información y crítica de la cultura. Es autor de diversos libros y documentales cinematográficos sobre algunos de los grandes intelectuales vascos contemporáneos –Unamuno, Baroja, Caro Baroja, Oteiza, Celaya, entre otros–, así como de estudios sobre aspectos de la vida de San Sebastián, como la fiesta de la Tamborrada.

◀ *Bañista*, 1994. Detalle de óleo de Clara Gangutia. Colección particular.



Asiduo visitante de San Sebastián desde los años veinte, Hemingway sitúa la última parte de su novela *Fiesta en torno a la bahía de La Concha*.

poema acróstico. San Sebastián”, muestra que resume y consume el tono general de buena parte de la literatura que visualiza la memoria de la ciudad en el último siglo, graduada desde el elogio, la semblanza o el ensimismamiento, aunque sin excluir la crítica:

Dispuesta como una gema teñida de múltiples matices,
Las montañas se prestan como guardián de tan magnífica joya.
Pulcro cielo celeste, un mar de infinitos azules
Salpica sus aguas sobre la arena cálida por el sol.
Cada día nos ofrece una belleza difícil de exaltar y ensalzar,
Pero cuando regresa la noche, ah, entonces contemplamos
La visión de tan radiante belleza,
El clamor de la tierra torna calma.
A esta admirable ciudad, cuando, bajo cielo ajeno,
En sincero recuerdo de nuestros paseos de ensueño,
Adiós, adiós, de gratitud son nuestras lágrimas;
No hay palabra humana que pueda invocar la alabanza de la
[belleza⁵⁸⁷.

Cierto es que los retratos de escritores y publicistas en general tienden a la glosa o realce del encanto ponderable de la ciudad, y son pocos los escritores que van más allá en los retratos del paisaje urbano. Puede decirse que, en propiedad, los dos escritores que con más acento crítico enfocan el retrato y evolución social de San Sebastián son precisamente dos autores vascos, José María Salaverría y Pío Baroja.

Pero aunque aquí nos vamos a centrar de manera particular en las estampas surgidas de la creación literaria, hemos de resaltar con especial consideración los estudios que historiadores y publicistas han realizado sobre el particular –en la estela de Camino o José Manterola–, como Julio Caro Baroja, José Ignacio Tellechea Idígoras⁵⁸⁸, Luis Murugarren, Ricardo de Izaguirre (Tristán de Izaro), Mariano Ciriquiain-Gaiztarro, José de Arteche, Dunixi, Adrián de Loyarte, Fausto Arocena, José María Donosty, José Luis Banús y Aguirre, José Berruezo, Luis Pedro Peña-Santiago, José Miguel de Azaola, Manuel Agud Querol, Ignacio Pérez-Arregui, Juan María Peña Ibáñez, José María Aguirre Alcalde, Antonio Zavala, Alfredo Feliú Corcuera⁵⁸⁹, Santiago Aizarna, Javier de Aramburu, Alonso Ibarrola, José Luis Torres Murillo, Rafael Castellano, Rafael Aguirre Franco, Javier María Sada, entre otros, cuyos escritos sobre San Sebastián son esenciales, coadyu-

vantes o complementarios, según los casos, para componer y completar el retrato elocuente de la vida, sugerida, intuida o cercana de la ciudad.

Es el caso particular de Jesús María de Arozamena, autor de una *Biografía sentimental* de San Sebastián, y promotor y agente en 1963 del primer esfuerzo por compendiar una bibliografía propia y exclusiva de la historia de la ciudad. También merecen esta consideración escritores como Camilo José Cela, Francisco Serrano Anguita, Wenceslao Fernández Flórez, Juan Ignacio y Torcuato Luca de Tena, César González Ruano, Joaquín Calvo-Sotelo, Miguel Mihura, Jorge de Vigo, o Miguel Pérez Ferrero, cronistas temporales o intensos de la vida donostiarra, entre otros, sobre los que aquí no nos vamos a detener ahora. Cronistas y cantores de la historia viva de la ciudad, entre los que destaca José María Donosty, que recogió los mejores acentos donostiarras, en el eco de Antonio Peña y Goñi, Serapio Múgica, Rodrigo Soriano, Gabriel María de Lafitte (Gil Barre), Felipe Urcola, Alfredo Rodríguez Antigüedad, Manuel Munoa, José María Navaz, Fausto Arocena, Juan San Martín o, de otro modo, Miguel Pelay Orozco, que respiraba con los azules donostiarras. Pero también un gran desconocido, Bonifacio Arrabal, cuyo libro *Guipúzcoa. Lectura* (1930) compone un florilegio de memoria y temperamento donostiarras, que gozó de considerable difusión en los premios de la II República, singularmente en los centros públicos de enseñanza de San Sebastián.

Y tantos de tantos autores. De entre éstos y aquéllos, es obligado resaltar las múltiples páginas que dedicó a la ciudad José de Arteche, que escribió a su vez sobre los grandes marinos vascos, como Elcano, Legazpi y Urdaneta. En un artículo de 1953, recogido en el álbum *San Sebastián*, editado por Antonio Valverde al año siguiente, Arteche hace un canto poético del puerto (“El puerto en reposo”), muestra de su constancia lírica, pero también de su fervor por la ciudad:

“El ámbito está bañado de bruma y humedad. Una neblina acuosa difumina el horizonte. Chispea una lluvia que bruñe los tejados y los primaverales verdes del monte Urgull. El viento fino riza cabrillas en la sobrehaz de las tranquilas y verde-grises aguas de la bahía que, sin olas, acarician la playa desierta.

El puerto reposa en la ternura de la tarde dominical, casi angustiosa de puro quieta. Algún que otro paseante, bajo el hongo negro del paraguas, camina con lentitud, deteniéndose al ras de los muelles a contemplar los barcos de cabotaje allí amarrados o los barquitos de bajura de la flota pesquera balanceándose suavemente en medio de la dársena, los costados afianzados el uno con el otro (...).

Y remata Arteche:

“Todo reposa en el puerto. Hoy no se oye, como otras tardes al regreso de la flota pesquera, el rumor de la fábrica de hielo, ni el trepidar de los motores de los pesados mastodontes de la ruta preparados en largas filas para partir abarrotados de cajas de pescado, ni se oyen las voces de los pescadores en las maniobras de amarre, ni la campana de la venta, ni las disputas de los compradores, ni los comentarios de los curiosos, ni el ajeteo de las muchachas anotando las expediciones...

No se ve a nadie junto a las enormes pilas de cajas cuidadosamente apiladas, ni junto a las redes colocadas encima de carros, listas para ser trasladadas a las cubiertas de los relucientes barcos de pesca. Barcos todos de bajura, en cuyas vergas y costados las artes de pescar están ya dispuestas al primer evento. Antes de marcharse, los pescadores lo dejaron todo aparejado minuciosamente para el momento de partir.

En cierto modo, estas redes y estas artes ya prevenidas son el símbolo de la paz del puerto en la tarde dominical. En esos barcos, todos, desde el patrón al último marinero realizan las mismas faenas. Cada uno de esos barcos de pesca de alta proa constituye como una familia, no sólo por los lazos de parentesco que unen a los miembros de la tripulación, sino por la estrechísima unión que reina entre todos ellos; unión a todos los efectos, en todos los momentos de la vida, en la mar y en tierra y aun más allá de la tierra...”⁵⁹⁰

Y es que la ciudad de San Sebastián ha sido motivo de excursión literaria de muchos autores. Pero, por

cuanto representa y resume el entendimiento de la estampa marítima de la ciudad, conviene reseñar el libro de Jorge de Vigo (*San Sebastián*, Publicaciones Españolas, 1957), autor que vivió por un tiempo en la ciudad. Resalta cómo San Sebastián “fue perdiendo su primitiva fisonomía de poblado de pescadores primero, y de hermética ciudad después, para convertirse en ciudad veraniega por antonomasia”. Vigo resalta el “cuadro natural”, su fisonomía marítima, el discurso de la bahía, y vindica de manera especial su arteria fluvial, el Urumea, no suficientemente considerada en tantas publicaciones sobre la vida de la ciudad, y que fue en tiempos el canal por donde creció económicamente.

Los Baroja, en plural

Cuando en 1879 los Baroja se trasladan de San Sebastián a Madrid, por razones de trabajo del cabeza de familia, Serafín Baroja, llevaron a cabo un rito frente al mar, que aparece como uno de los signos inequívocos de su querencia oceánica. Consistió el rito de la despedida de su querida ciudad en liberar al vuelo a un gavián, que los Baroja tenían en su casa donostiarra como mascota, regalada por los soldados de la guarnición del Macho del monte Urgull. Se acercaron a la altura de Punta Arrocazabala, a pie de dicho monte, donde en tiempos hubo un depósito de langostas, y soltaron al gavián. Aquella ceremonia en la costa donostiarra sellaba el amor de Serafín Baroja y sus hijos Darío, Ricardo y Pío por un espacio natural al que vivirán unidos de por vida, y traducía de forma simbólica su vocación marina. Todos ellos se llevaban para el trayecto el mar dentro de sí, sus olores primeros y cetrinos, su salitre envolvente de añoranza.

Se trata de vivencias de un mar concreto, también vivido, lleno de fuerza, nervio y tensión, como reconocerá y describe luego Pío Baroja en *Las inquietudes de Shanti Andía*: “Este mar de las costas vascas es de los más salvajes, de los más violentos; tiene cóleras rápidas e imprevistas; es pérfido y cambiante, hierve, tiembla, siempre agitado y tumultuoso”.

Aquella bahía en la que padre e hijos se habían despertado al sueño de la aventura oceánica repre-



Al igual que otros escritores como José Manterola o Marcelino Soroa, Serafín Baroja expresó su afecto por la ciudad natal tanto en euskara como en castellano.

sentaba el surco emocional de una familia con muchos antecedentes marinos. Basta con recorrer los testimonios del libro *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja* (1995), editado por el Museo Naval de San Sebastián, para componer el esqueleto marino de esta familia donostiarra.

Serafín Baroja: Donostia, aureola resplandeciente

Serafín Baroja Zornoza (1840-1912), el patriarca, hizo muchos cantos a su ciudad, a la que amaba con atrevido y razonado fervor, tanto por sus costumbres, sus valores culturales, como por el paisaje marítimo determinante de la personalidad donostiarra. Entre otras estampas de diversa tonalidad, este Baroja es el autor de la letra de la *Marcha de San Sebastián*, compuesta por Raimundo Sarriegui, en la que quiso situar a este rincón como el único que pueda darse aquí en la tierra.

Sebastian bakar
bat da zeruban,
ta Donosti bakar
bat munduban.

Fueron muchos los capítulos, pero uno de estos pronunciamientos emocionales de Serafín Baroja por su ciudad se expresa en los versos de un soneto poco conocido hasta ahora, que Serafín Baroja compuso con este título inevitable: “A la Concha de San Sebastián”⁵⁹¹. Dice así:

Nímbus de espuma que en hirviente encaje
borda y desteje el mar su oculto arcano;
de quintas y pensiles marco ufano
tendido al aire, al sol, al oleaje.

Concha te engrías, logras homenaje
que en doble aliento el rudo comarcano
te tributa a la vez en castellano
y en habla del Cantábrico linaje,



Los recuerdos del puerto de San Sebastián nutren las novelas del mar de Pío Baroja. En la imagen, a la derecha de Portaletas, se observa el edificio desde cuyos balcones se asomaban, de niños, Pío y Ricardo Baroja. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

y vuela repetida tu armonía
cual de lira que en cítara se apoya
y en belleza y tesoros poesía,
destellándose así la noble joya,
la inferior columnata: Concha Pía,
el célico paseo: Concha Goya.

Serafín Baroja representa el tipo de intelectual donostiarra de entre siglos, que supo cultivar la inteligencia, la participación en la vida pública y el disfrute jovial de fiestas, música y cultural popular. Su nieto Julio Caro Baroja marca el cuadro afectivo en que discurrían estos hombres, que nos ayuda a comprender mejor aquel ambiente: “A muchos les parecerá hoy que con estas notas [Serafín Baroja] no sería tampoco muy dado al cultivo de la lengua vieja: pero no acertarían. En el siglo XIX hubo copia de escritores y poetas vascos que fueron liberales, como mi abuelo. Entre ellos su amigo admirado, Indalecio Bizcarrondo, Vilinch. En la ciudad natal el vasquismo se cultivaba con una divisa que podría ser la de *jovialiter*, alegremente. El donostiarra era alegre. Vilinch con todo su patetismo lo fue. Más aún Raimundo Sarriegui, el músico cojo, fraternal colaborador de mi abuelo, que compuso la música de la marcha de San Sebastián y zortzicos preciosos. Más entonado resultaba otro ingeniero de minas que también colaboró con Serafín Baroja: Don Mariano Zuaznabar. Todos sentían el amor por la ciudad. Todos participaban en sus alegrías, sin dar importancia a lo que hacían y en especial mi abuelo, capaz de emprender las tareas más extrañas, como pueden ser la de escribir un libreto de una zarzuela en trece actos, el de una ópera en vasco que pasaba en las Minas del Río Tinto y en tiempo de los romanos, o una novela, en vasco también, con aire folletinesco y en clave. La cuestión para él era demostrar jovialidad siempre, como el personaje que creó Dickens en *The Life and adventures of Martin Chuzzlewit*. Él admiraba a M. Tapley y en relación con cualquier persona, simplemente sería, siempre tenía la sospecha de que se parecería a Mr. Pecksniff. ¿Qué resultó de esto? Que todos los que le conocieron al hablar de él sonreían. No porque no lo tomaran en serio como carácter, sino porque recordaban su alegría, su bondad, su despreocupación”.

Pío Baroja Nessi: el donostiarra como problema

Su hijo, Pío Baroja Nessi (1872-1956), ha sido sin duda quien ha resaltado con más sentido la evocación poética de la ciudad, despojando su visión histórica de la estampa romántica que los cronistas del XIX habían reservado para el lugar. Aunque no se resalte expresamente, en Baroja influyó sin duda la visión que de la ciudad tenía su propio padre, protagonista del devenir cultural de San Sebastián en los últimos compases del siglo XIX y primeros del XX. Del mismo modo, sus tíos, abuelo y bisabuelo, que contribuyeron de manera decisiva a la construcción de la mejor memoria de la ciudad de San Sebastián en el siglo XIX, con sus imprentas, editorial y edición de libros, periódicos y prospectos diversos. San Sebastián –y por extensión, el litoral Cantábrico– es la principal fuente de inspiración de muchas de las páginas de Baroja.

Los marinos vascos de Baroja no fueron seres imaginarios, sino concretos, hombres de carne y hueso, de salitre, en cuyo rostro se dibujaban el mapa de las aguas y de la vida. Eran marineros arrancados del puerto donostiarra, viejos lobos de mar, curtidos en el cuero de la realidad. Baroja recogió personalmente de algunos de estos viejos pescadores leyendas e historias concretas de su vida en los mares. Quien se acerque a sus novelas de la serie dedicada al mar –*Las inquietudes de Shanti Andía*, *El laberinto de la sirenas*, *Los pilotos de altura* y *La estrella del capitán Chimista*– reconocerá a un tiempo perfiles de aquellos marinos concretos que Baroja conoció, o de los que le hablaron sus antepasados, así como los cuadros narrativos, que refieren a los rincones de la ciudad, aunque unos y otros pasajes y paisajes fueran recogidos por el novelista a lo largo de la costa vasca.

Por otra parte, Baroja siempre se sintió muy cercano a la ciudad, en la que residió por temporadas en su madurez. No podría ser de otro modo, si nos atenemos a lo que dice en su obra, en la que expresa su preocupación constante por el rumbo de San Sebastián, sus movimientos sociales, su urbanismo –una arquitectura que no era del gusto de don Pío–, su despersonalización. Sus críticas a la burguesía dominante de principios del siglo XX fueron consideradas por ésta como un ataque de Baroja a la ciudad, lo que le



Pío Baroja hacia 1914. El escritor donostiarra sostuvo desde comienzos de siglo una actitud crítica sobre la trama urbana y humana, que crecía a impulsos del turismo diluyendo sus perfiles tradicionales.

granjeó la fama de inconformista e indeseable. Pero Baroja no renunció a plantear esas críticas, sin duda preocupado por el devenir de la ciudad. Desde luego, sería un inconveniente para que la ciudad, entonces y ahora, le reconociera en sus valores y sentimientos. Baroja no nació para formar parte del típico donostiarra que no pasa del embeleso melifluido.

Así lo considera Julio Caro Baroja en 1974, cuando escribe: “Baroja no fue un español típico. Ni siquiera por su aspecto. Baroja no fue un vasco típico, según muchos. Casi ninguna persona importante es típica, dígame lo que se diga. Pero yo me pregunto: ¿De qué otra parte de la península hubiera podido ser mi tío, sino de la tierra vasca y concretamente de Guipúzcoa? No, claro es, de la Guipúzcoa actual, ni de la de los cortesanos donostiarras de Doña María Cristina, ni la dominada por los industriales que ensucian los ríos, ni la de los aldeanos admiradores del Cura Santa Cruz. Sí la representada por hombres menos pegados a costumbres, rutinas y fórmulas: vagabundos, aventureros, epigramáticos, lectores en un tiempo de la Enciclopedia y capaces de ir contra viento y marea a donde sea. Si un país no tiene hombres problemáticos, pobre de él”⁵⁹².

Baroja expresó desde luego su desprecio por las gentes parásitas, improductivas y advenedizas que habían llenado la ciudad en el tiempo de la Belle Époque, tiempo al que José Ortega y Gasset calificó como la “época cursi por excelencia”. Para Baroja era una determinada sociedad donostiarra de principios del siglo XX la que había liquidado ese carácter de ciudad vasca del pasado, que tanto encanto tenía para don Pío, y que él había conocido y reconocido en su infancia y en las narraciones, tanto de su familia, como en los testimonios directos de gentes del pueblo.

Ricardo Baroja, su hermano mayor, pintor, inventor y escritor de valía, escribió poemas y novelas en los que recreó la vida del mar, sus asuntos humanos y sus paisajes. Pero, como en el caso de su hermano, todo nació ahí, en el Puerto de San Sebastián, pues resulta verdaderamente significativo que el primer cuadro que pinta, a la edad de 14 años, sea, precisamente, una estampa del puerto donostiarra.

Nadie mejor que Julio Caro Baroja puede dar testimonio de esa vinculación donostiarra y marina de Ricardo Baroja: “...Mi tío estuvo vinculado a San Sebastián más que a cualquier otra ciudad de España duran-

te los 15 últimos años de su vida, que fueron los años más trágicos y angustiosos de una vida problemática. En San Sebastián expuso, y de sus exposiciones vivió como pudo (pero vivió). Aunque no era donostiarra de nacimiento lo era de familia y lo era de corazón; sobre todo en esta época final de su vida, trágica, como la de otra mucha gente de su edad, que vio derrumbarse todo en derredor y no vio todavía nada que les hiciera pensar en un mundo constructivo y mejorado”⁵⁹³.

Y, a más abundamiento, añade Caro Baroja: “Su vida de niño, una vida que coge a sus padres en San Sebastián, en plena segunda guerra civil, influyó poderosamente en sus preocupaciones cardinales, como le pasó a su hermano Pío.

Tenía la familia varias casas de los distintos linajes a los que pertenecía: Goñis, Nessis, Arrolas, Alzates, Barojas, por supuesto, y una de las casas estaba en el puerto. En el puerto vivieron los niños, y así como en las novelas del “Mar” de Pío Baroja se percibe la influencia del puerto de San Sebastián hacia el año 76-77 del siglo pasado, en la pintura de Ricardo pasa exactamente lo mismo.

En Vera, en la casa donde murió, hay un cuadro pequeño pintado a los 14 años, o cosa por el estilo. Es el primer cuadro conocido y existente de él y es una escena marina; una escena inspirada en su visión de niño en un San Sebastián pretérito”.

Considera Caro Baroja que su tío Ricardo fue el Baroja que más vinculado estuvo al litoral guipuzcoano: “Es el mar romántico, el mar, también, de las ilustraciones de las novelas de aventuras y de los periódicos de la época; porque en esta época todavía las ilustraciones de los libros y gran parte de las ilustraciones de las revistas estaban grabadas y hay dibujantes oscuros y pintores oscuros que, indudablemente, influyeron en la visión infantil del mar y en todo el mundo de las aventuras en torno al mar de los dos hermanos”.

José María Salaverría: “ciudad americana” y sin memoria

José María Salaverría (1873-1940), que era hijo de torrero, y fue torrero él mismo en tiempos en el Faro de Igueldo, nos dejó estampas de San Sebastián de pro-



José María Salaverría, escritor que se acercó al paisaje y a las gentes de la ciudad numerosas veces y desde muy diversas perspectivas.

fundo lirismo, a la vez que llenas de sufijos descriptivos, para reconocer la naturaleza y los acentos humanos de la ciudad. Salaverría coincidió en este asunto con Baroja en su crítica a la burguesía local, que había diluido o despersonalizado la caricatura recoleta de la vieja ciudad vasca. En muchos escritos recogerá la “inmensidad líquida” que le transportaba a su niñez donostiarra. Siendo muy joven, ya en 1897, publicó Salaverría un poema en la revista *Euskal-Erria*, por título “Al mar Cantábrico”, en que celebra “las horas fugitivas” de su niñez adosadas al aroma salobre.

El escritor donostiarra dejó sus retratos literarios de San Sebastián en artículos de periódicos y revistas, particularmente en uno de sus primeros libros: *Alma vasca* [c. 1921]. En 1955, incorporando capítulos nuevos, Mariano Ciriquiain-Gaiztarro editó un nuevo volumen, *Guía sentimental del País Vasco*, donde el escritor deja rastro de su querencia por los rincones y los personajes populares de la ciudad.

No obstante, Salaverría reconoce el paso del tiempo y, en un artículo de principios del siglo XX, dedicado a la Tamborrada, reflexiona sobre los cambios, sin soltarse de la memoria y añoranza de los años de su niñez: “Es posible que San Sebastián, si ha ganado enormemente en riqueza y en volumen de civilización, haya perdido en cambio el carácter. El viejo San Sebastián estaba lleno de estilo. Era rico en inventiva, en gracia, en humorismo y en sociabilidad salpicada de mil peripecias de simpático anecdótico. Como tipo representativo del donostiarra del siglo pasado [XIX] puede ponerse al poeta Vilinch (el cual era andaluz por el lado materno, sin embargo). El estado social en que vivía Vilinch no puede compararse en opulencia con el de hoy; pero se me figura que aquél tenía más plenitud, más espíritu e intimidad y acaso también mayor finura”⁵⁹⁴.

Advirtió también Salaverría que las músicas de la Tamborrada, junto con el *Iriyarena*, se habían convertido en su tiempo “en la expresión sentimental más íntima del donostiarismo”. La música de la Tamborrada “hería nuestra alma adolescente con una indecible emoción”. Salaverría vindicó la personalidad de personajes donostiarras como Serafín Baroja, asegurando que el padre del novelista es un superviviente de un tiempo en el que había en el País Vasco “una galería especial” y abundante de personas que enten-

dían el humor, herencia a todas luces para Salaverría del origen gascón de San Sebastián. El referido Bilintx estaría en el mismo cuadro humano.

En 1930 publica Salaverría un extenso artículo –“Una ciudad americana: San Sebastián”–, donde descarga sus acentos, rebelándose contra “la ciudad que carece de memoria, la ciudad que no quiere tener pasado”. Lo describe como “una de las ciudades más americanas de España”, que desprende “actualidad, progresismo y porvenir”, pero que carece de memoria, porque “las piquetas municipales no descansan”. Apela el escritor a la melancolía para subrayar la manera en que “los muros honorables caen desmoronados, surgen nuevos barrios sobre las marismas, se suprimen los arenales, se corrige la línea del mar, se cortan y rasguñan los cerros. Ninguna cosa, ni piedra ni planta, queda tranquila en esta ciudad movible que está siempre cambiando de piel”⁵⁹⁵. Es de algún modo el tono que encontramos en algunas cartas que se cruzó años atrás con Miguel de Unamuno, en donde Salaverría se despachaba en tonos agrios sobre la población advenediza, principalmente en la estación de verano.

Entre los cuadros de la añoranza, está la manera en que se asoma Salaverría al Puerto donostiarra, en una estampa de su libro *Alma vasca*, en donde va echando de menos a su vez la desaparición de los cuadros humanos, y, de manera especial, el hablar en euskera: “En el puerto de San Sebastián, cuando yo era chico, no se hablaba otro lenguaje que el vascuence... La desaparición de la lengua vernácula me contrista de tal modo... Es como si me hubiesen escamoteado, disfrazado, estropeado cruel y estúpidamente la cosa amada”. Para él, el barrio de pescadores, el Barrio de la Jarana, tenía en el pasado “un hondo sabor de ingeniería originalidad”.

Salaverría vindica también un icono, la gaviota, como parte esencial del paisaje donostiarra. Lamenta el escritor el trato que reciben, pero invoca a las gaviotas como aves “hermosas y sugerentes”: “Las gaviotas son las palomas de la mar, pero con peor suerte. Carecen del prestigio del arrullo, y sus voces agrias no evocan las dulzuras del amor, sino la siniestra desolación de los naufragios en las playas combatidas por el huracán. Ave agreste y libre, mensajera y anuncio de las tempestades, un destino fatal ha querido asociarlas a



A los ojos de José María Salaverría los remeros vencedores de las regatas de La Concha adquirían valor “homérico, olímpico, estatuable”. La imagen, de Antonio Valverde, ilustra la reedición del artículo de Salaverría “Los remeros olímpicos”, en el folleto *San Sebastián*, 1951.



Con el seudónimo “Víctor Iván”, Victoriano Juaristi publicó en 1928 una novela en la que daba su personal visión de la ciudad en aquella época de esplendor turístico.



Agustín Anabitarte escribió en euskara la novela *Donostia* (c. 1932) que ofrecía una evocación costumbrista de la ciudad de finales del siglo XIX. También se ambientaba en San Sebastián otra novela de Anabitarte: *Poli* (1958).

las duras peripecias del elemento inexorablemente trágico. Palomas de la mar, gaviotas blancas en la negrura de las horrorosas tormentas, último y áspero grito que escuchan en su agonía los ahogados, no tienen, no, la suerte de las palomas de tierra adentro. No están en los amorosos poemas de los poetas ni en los ingenuos cantos del pueblo. Y son tan hermosas y sugerentes, sin embargo. Ellas fueron tal vez las primeras aves que contemplaron mis ojos; tal vez fueron sus gritos las primeras voces del espacio que vinieron a despertarme en mi cuna”⁵⁹⁶. Vendrá luego el poeta Gabriel Celaya para cantar a las gaviotas donostiarra.

Evocación también para los tamborileros y los remeros. En un capítulo memorable de *Alma vasca* (1921) “Los remeros olímpicos”, Salaverría ensalza el gesto de la fiesta del remo, el espectáculo de las regatas en la bahía de La Concha, que resuelven por septiembre el tono decadente del verano donostiarra: “...las regatas de traineras iluminan el ambiente frívolo de San Sebastián como el paso de un vigoroso aliento juvenil. Para mi gusto no existe un juego de hombres en que resalte con más energía la exaltación dionisiaca del esfuerzo masculino y la casi épica voluntad del triunfo”.

La literatura marina de Salaverría en relación con San Sebastián es prolija, y muy acertada en el argot litoral, pero convendría destacar uno de los elogios que hace de los pescadores del puerto donostiarra, una vez más, en un artículo de 1932, “Lobos de mar”, donde deplora la desaparición de las lanchas caleras, y de otra original embarcación vasca, el *pleitero*, “lanchón pesado y panzudo que servía para el cabotaje entre los pueblos del país”. También expresa el escritor donostiarra una “vaga y secreta melancolía” ante el cambio de aquellos legendarios lobos de mar de antaño, por “obreros standarizados que regresan al puerto con las manos en los bolsillos”.

Otro escritor vasco, Félix Urabayen (1883-1943), dedica a San Sebastián tres capítulos de su libro *Estampas del camino* (1934): “El gesto cordial y generoso de Donostia”, “Los resortes espirituales de la hacendosa Donostia” y “La perfecta cortesana”. No hace Urabayen muestra del espíritu crítico con que retrató a otros lugares del País Vasco, decantándose por hacer un elogio de la ciudad por la que siente un afecto particular. Se trata de textos de elemental lirismo, más propios de

su contemporáneo Azorín: “La piel y el traje de la ciudad son de una pulcritud irreprochable; calles brillantes, aceras casi cristalinas, puentes armoniosos de sólidos y anchos lomos, carreteras asfaltadas, parques risueños y recortados de azucarada dulzura”.

No deja de reseñar no obstante Urabayen el carácter bipolar de la ciudad, a la que el veraneo transforma: “San Sebastián durante el invierno es una población como otra cualquiera. Al llegar el estío empiezan a perfilarse los rasgos pintorescos del San Sebastián veraniego. Durante tres meses, la ciudad, transformada en inmensa fonda, relega sus actividades espirituales a segundo término para emplear todas sus energías –afirma Urabayen– en el negocio ocasional. Energía amasada por la paciencia propia de una raza de pescadores y marinos de abolengo. Donostia recibe a todos sus huéspedes con la sonrisa legendaria del hostelero complaciente”.

Además de otros retratos de la ciudad, su Parte Vieja, Urabayen concluye en el tercero de los capítulos citados, haciendo una evocación de San Sebastián, desde la glorieta madrileña de Bilbao, refrendo de la añoranza que la ciudad despierta en el escritor navarro. Urabayen, que dedicó hermosas estampas a espacios marítimos, como Pasajes, añade aún una comparación entre Tolosa y San Sebastián, preocupado por la pérdida de referencias de identidad en la capital: “Siempre han sido los segundones quienes mantuvieron el brillo histórico de las grandes casas. San Sebastián, como capital, carece de abolengo. Su situación fronteriza y las resacas forasteras del verano son funestas para la pureza racial. Los apellidos castellanos, andaluces y franceses abundan en San Sebastián casi tanto como los vascos. Y son los segundones quienes recogen y conservan el brío originario y la tradición heroica perpetuada en lo solar”.

Victoriano Juaristi: la ciudad vanidosa

El también donostiarra, y amigo de Pío Baroja, el doctor Victoriano Juaristi (1880-1949), dedicó agudas estampas literarias a la ciudad. Sus artículos –principalmente en el periódico *La Voz de Guipúzcoa*–, conferencias y libros, conforman una antología de retratos de su paisaje humano, fundamentalmente de

principios del siglo XX. La introducción de nuevos usos, modas y sistemas de recreo habían hecho de San Sebastián “una ciudad americana”, como se advierte en su novela *Costa de Plata* (1928), que publicó con el seudónimo de Víctor Ivan. Coincide con Salaverría en la visión de la ciudad como imitación del modelo americano. La novela, en la que se realza el espacio marino, es un documento sociológico para reconocer la vida de la ciudad, con su nueva “fisonomía de pueblo risueño, cosmopolita, placentero”, al arrimo del Casino, las modas, los deportes nuevos, “donde los modistos y los joyeros hacían grandes negocios”. Un tiempo en el que “en San Sebastián, la vanidad abrió una tienda en cada casa, deslumbrando con los colores de sus sedas, sus plumas, su oro, sus pedrerías”.

Además de estos apuntes de su novela más conocida, el doctor Juaristi, hombre de probado sentido del humor, hizo retratos de muy diversos personajes de la vida donostiarra, desde las modistillas, las sirvientas, los bertsolaris, o los sidreros, hasta los juglares, como Raimundo Sarriegui o Pepe Artola. Así, en una de las publicaciones más *koxkeras*, como el librito *La calle del Puyuelo* (1925) –hoy, calle de Fermín Calbetón–, en donde nació, y donde vivió también Baroja. Se trata del texto de una conferencia⁵⁹⁷, donde dibuja el nervio de la vida de la ciudad. Juaristi recorre oficios, establecimientos, fiestas, personajes populares, con un lenguaje humorado, pero sin esconder el apunte crítico.

Algo similar nos brinda Agustín Anabitarte (1891) en dos de sus novelas, escritas en euskera, *Donostia* (c.1932) y *Poli* (1958). En la primera se representa un cuadro de costumbres y pinceladas del San Sebastián decimonónico, tras el derribo de las murallas. Una novela descriptiva que pone acentos en las estampas castizas de la vieja ciudad. La segunda de sus novelas se encuadra en la vida del puerto, realzando el fervor que el escritor tiene por su ciudad. Y es éste también el acento que hallamos en una novela de Arturo Campión, *La Bella Easo* (1909), cuya estructura e intención tanto recuerda a la literatura de Antonio Trueba.

De tonos no menos sentimentales, pero con evidente intención histórica, resulta un conjunto de novelas que tienen a la ciudad por protagonista y muy especialmente, por tratarse del asunto clave en la historia

última de la ciudad: el incendio, saqueo y destrucción de 1813. Se trata de las novelas *Margari o el 31 de agosto*, de Vicente Ferraz y Turmo, *María del Coro*, de Práxedes Diego Altuna y *1813. Sitio y destrucción de San Sebastián*, de E. Munárriz Urtasun (Comandante Munárriz), y *La Brecha* (1929), del publicista Adrián de Loyarte, por cuanto describen el marco histórico en el que se ha desarrollado la ciudad moderna. Las tres primeras fueron premiadas en el concurso histórico que promovió la Junta del Centenario de 1913.

Azorín: un pensil sobre el mar

Otro escritor de la Generación del 98, y amigo particular de Baroja, José Martínez Ruiz, Azorín (1873-1967) es uno de los escritores contemporáneos que con más entraña ha retratado la ciudad, resaltando siempre sus acentos marinos. Escribió muchas páginas en un periódico local, *El Pueblo Vasco*, desde 1903 a 1936, en las que glosó ese espacio natural que conforma el abrigo de la ciudad, el monte Urgull, por el que solía pasear en sus largas estancias, pues visitó la ciudad y residió por largas temporadas estivales desde la guerra que se inicia en 1914 hasta sus últimos días. Azorín encontró en el lugar el remanso de paz, donde entretener vida y mira. En 1934 escribirá: “Urgull es un pensil sobre el mar”. En la inclinación por la ciudad, sin duda influyó su amistad con Pío Baroja, pero Azorín se limitó en sus crónicas y estampas a resaltar los encantos naturales de la vida donostiarra, más que la psicología de sus gentes.

La figura de Azorín formó parte del paisaje donostiarra y él sintió hondamente la ciudad. Ángel Cruz Rueda, al retratar el agosto donostiarra de 1934, sitúa al escritor levantino, ensimismado, paseando por Alderdi Eder, por el Bulevar, o a las puertas del café de la Marina, esperando el transporte para partir de excursión a alguno de los pueblos de la costa guipuzcoana. De ahí surgen sus descripciones del País Vasco, y particularmente de Guipúzcoa y San Sebastián, recogidas en sus libros *Veraneo sentimental* y *Palabras al viento*, ambos de 1929. En este último recoge dos estampas expresionistas, singularmente la titulada “Horas en San Sebastián”, crónica de los movimientos elementales de las gentes en un día de verano.



José Martínez Ruiz, “Azorín”, residió muchos veranos en San Sebastián y sobre ella escribió abundantes y bellas páginas.

Y es que el reencuentro del escritor con la costa cantábrica suponía un hallazgo de lo que, en otra de sus páginas, Azorín llama *apaciguamiento*:

“Ya en la bella ciudad, junto al mar, pensamos si se nos habrá olvidado algo; tenemos –instintivamente– el recelo de que tal quietud no hemos podido alcanzarla sino a costa de un sacrificio: sacrificio, tal vez momentáneamente, del amor a lo azul, a la transparencia, a las lejanías claras. No acertamos a decidir, en nuestro interior, si preferiremos lo circunscrito a lo incircunscrito, el color intenso al matiz diluido. En la dilecta ciudad, sin embargo, tratamos de elaborar una síntesis armónica: tenemos el mar circunscrito en la bahía, la Concha, de líneas finas, elegantes; tenemos, desde el Paseo Nuevo, la llana inmensa del Atlántico, hemos ascendido con lentitud al Urgull: pasamos por unas antiguas fortificaciones que nos dan un momento la sensación de la historia, de lo contingente. De pronto, la inmensidad marina: la idea de eternidad. Al pie del cerro el mar es verde, glauco; en lo remoto es acerado, cerúleo, gri-

Dibujo de Valentí Castanys sobre los refugiados catalanes en San Sebastián durante la Guerra Civil. Se publicó en *La Vanguardia Española*, 19 de enero de 1966. Entre los escritores que llegaron a San Sebastián tras su caída en manos del ejército sublevado, se encontraba Manuel Machado quien dedicó algunos poemas a la ciudad. El poeta cantó a las olas del Paseo Nuevo como también lo hicieron, en prosa, Eugenio Nadal (“San Sebastián en invierno”, *Destino*, septiembre de 1942) o Fernando Savater (*San Sebastián*, 1987).



sáceo; cambia con las nubes, con la luz. Una bandada de gaviotas va y viene, asciende y desciende, gira y torna a girar. La gaviota, extendidas las alas, inmóviles, se remonta y se abate: chilla en sus giros con voluptuosidad. Estamos sentados en una piedra lisa, blanca, a par de un árbol escueto, canijo, zamareado por los vientos violentos”.

Manuel Machado: el esmalte de La Concha

Como le ocurrió a Azorín, también Manuel Machado (1874-1947) sintió el latir de la ciudad recoleta y su aliento marino. Este Machado –para distinguirlo de su hermano Antonio– conoció particularmente la ciudad en el tiempo de la guerra civil de 1936, momento en que se refugian en San Sebastián diversos intelectuales afectos al alzamiento militar, como Eugenio Nadal, Eugenio Montes, Eugenio D’Ors, Dionisio Ridruejo, o Josep Pla, entre otros.

Manuel Machado⁵⁹⁸ fija también en el acento de sus rimas de asonancia el fervor del visitante por los tonos marinos de la ciudad y su litoral, desde la Zurriola a Igeldo, destacando en sus versos la entraña que desprende el lugar y que recoge en una composición poco conocida entre nosotros, con el título del nombre de la ciudad y un remate oceánico: *Marinas*. Pertenece a su libro *Horas de oro* (1938), escrito y publicado en el mismo año. Es el libro más político de Manuel Machado, escrito en el fragor de la contienda –y dedicado a Franco–, asunto que sin embargo logra aislar el poeta en este caso, al describir de esta manera serena y casi melancólica a la ciudad del Urumea, con algún tópico, pero con bellas imágenes:

SAN SEBASTIÁN (MARINAS)

Bella Easo, bella Easo,
primorosa y elegante.
Ciudad nueva y pueblo viejo,
rosa fresca, antiguo esmalte.

Cuando el labio de la ola
besa la Concha, suave,
irisaciones de gusto
rizan el haz de los mares.

Zafiro, rubí, esmeralda,
mezclan miles de cristales.
La filigrana de oro
del sol les sirve de engarce.

Telones de rico raso,
sobre la arena al rasgarse,
su inmenso festón de espuma
dilatan, blanco y brillante.

Dice el mar: “Estoy alegre;
soy bueno, y quiero besarte”.
Y la tierra se sonríe,
porque sabe... lo que sabe.
Bella Easo, bella Easo,
primorosa y elegante.
Ciudad nueva y pueblo viejo,
rosa fresca, antiguo esmalte...

Por este poema del mayor de los Machado sabemos que también en 1937 el mar rompía cauce en la Zurriola, en un convenio brusco y relativamente amable con la tierra. Si en la primera parte del poema retrata la serenidad de la bahía, en su final resalta el contraste del mar crecido:

Yo he visto en la Zurriola
montes de espuma estrellarse
contra la roca, inundando
de agua salada la calle.

Golpes de mar recio y duro,
sobre el parapeto alzándose,
las desmoronadas crestas
romper contra los escarpes.

Y el sol -que morir no quiere-,
con garras de oro, aferrarse
al acantilado ingente
donde más las olas batan.

Grita el mar: “¡Estoy furioso;
soy malo, y vengo a tragarte!...”
Y la tierra se sonríe,
porque sabe... lo que sabe.

Leopoldo Panero: San Sebastián, gaviota alada

Si Manuel Machado conoció de cerca la ciudad en su madurez, Leopoldo Panero (1909-1962) vivió en San Sebastián su infancia y pubertad. Aquí se formó intelectualmente, junto con su hermano Juan, también poeta. Ambos estudiaron internos en el Colegio de los Hermanos de la Doctrina Cristiana, o Maristas, también conocido como Colegio Champagnac, ubicado en la falda de Ulía. No se puede explicar la poesía de Panero sin su vinculación oceánica, aunque en ningún análisis de su obra se hace referencia a la forma en que el poeta leonés retrata la ciudad y se reconoce en su naturaleza. En una conferencia que impartió ya en su madurez, opondrá Panero la memoria de las llanuras “aleteantes de chopos y ensombrecidas de encinas que circundan Astorga”, su ciudad natal, a los paisajes cantábricos donostiarros, “tan melancólicamente lejos de nuestra luz nativa, pegado el oído al sordo ruido de las olas y empapado el pensamiento de ausencia desde las cumbres del monte Ulía, donde tantas horas nuestras transcurrieron para siempre, caídas en la luz de sus valles”.

Panero estampó en diversos poemas su vinculación con San Sebastián. Así, en su libro *Escrito a cada instante* (1949), envuelve en la bruma de la capital guipuzcoana este soneto:

LAS CALLES DE MI INFANCIA (San Sebastián)

Si torno a contemplar mi adolescencia,
como un fantasma de las aguas brota;
que no se extingue nunca ni se agota
de ayer hacia jamás la transparencia.

Mecida por un vuelo de inocencia,
después del túnel, la ciudad remota
abre sus amplias alas de gaviota
en el asombro azul de la presencia.

¡Oh siempre adolescente pensamiento!
¡Oh pueblo pescador entre la bruma
de ayer hacia jamás en la distancia!



La vinculación de infancia y juventud de Leopoldo Panero con San Sebastián quedó reflejada en poemas de hondo sentimiento.

En tus muros de sal que bate el viento,
duerme la noche, con sonora espuma,
el frescor de las calles de mi infancia.

Pero el poema más determinante de la vinculación y entraña evocadora de Panero con el paisaje donostiarra es “Adolescente en sombra”, del mismo libro, dedicado a la memoria de su hermano Juan, muerto en plena juventud, con quien compartió los años y recreos donostiarras, como atestiguan algunas de sus estrofas:

...desamparada y dura hombría
donde era dulce descansar,
como la tarde en la bahía,
desde el colegio, junto al mar;

viejos domingos sin riberas
en la vieja playa de Gros,
cuando quedaban prisioneras
las palabras entre los dos;

cuando era suave y silenciosa
la distancia que ya no ves;
los pinares de fuego rosa
y la espuma de nuestros pies;

cuando era el alma lontananza
y era tan niña todavía
entre mis huesos la esperanza
que hoy se torna melancolía...

Allá en la falda soñolienta
del monte azul, en la penumbra
del corazón se transparenta
el hondo mar que Dios alumbra...

Panero volverá sobre estos cuadros marinos en el poema “Barco viejo”, inspirado en uno de los rincones de San Sebastián que más le cautivaron, a decir de su mujer, la escritora Felicidad Blanc: el puerto pesquero. Es precisamente en uno de sus viajes a la ciudad donde encuadra otra de sus composiciones, el soneto “Los años son un bosque”, donde aparece de nuevo el monte Ulía como tótem de su memoria donostiarra:

LOS AÑOS SON UN BOSQUE

Los años son un bosque, y cara al viento,
suena el cántabro mar al pie del mudo
pico celeste, donde estoy desnudo
a Tu mirada y Tu presencia siento.

Contra mi corazón, con hondo aliento,
ruedan las olas, y en las olas dudo,
mientras voy desatando el viejo nudo,
trenzado de cariño al roble lento.
¡Como este roble que la cumbre cría,
algo siento en mi sangre que tú eras,
niño perdido aquí, cara a las olas,

y atónito de azul desde el Ulía...!
¡Oh niño de mi piel, que perseveras,
y a través de mí vas, conmigo a solas!

Que los años vividos en San Sebastián marcaron la deriva vital del poeta leonés, su más profunda educación sentimental, lo prueba con un nuevo soneto, de su libro *Cuadernos y canciones* (1960), dedicado a Torcuato Luca de Tena, cuyo título es nuevamente indicativo de cuanto se apunta:

INTERNADO (San Sebastián)

... Parece tan real, que abrir la puerta
es suave: la montaña, el rompeolas
delgado, el corazón bogando a solas,
dormido hacia la mar, sobre cubierta.

Ya el sueño invade el cuerpo. Ya está abierta
la gran ventura de ir sobre las olas:
el sueño, oído pegado a caracolas;
el alma, insomne siempre o mal despierta.

Contra el vago espesor de las paredes,
movidas por un soplo de montañas,
¡qué rebelde internado el del interno!

... Parece que es verdad, pero no puedes,
no puedes despertar, y sólo arañas
la matinal ventura de lo eterno.

El poeta catalán Guillermo Díaz-Plaja (1909-1984) dedicó a la ciudad un soneto del mismo nombre, cuyas dos primeras estrofas resaltan su cerco marino:

Igueldo, Santa Clara, Monte Ulía,
broches de joya, límites de sueño,
creando al sofrenar su propio empeño
una dulce lección de geometría.

Curva, círculo, centro, la Bahía
logra hacer el Cantábrico pequeño
para tomar lo inmenso en el ensueño
de una frágil azul orfebrería.

Se trata del mismo marco que nos pinta Pedro Soler Amorós (1917) en otra composición del mismo formato, título y acento, que dice en sus dos cuartetos, escritos en 1974:

Entre un mar rumoroso, azul y denso,
flota el verde espesor de sus colinas;
y con gozos de sol y ansias marinas
abre la Concha en oro su arco tenso.

Equilibrio y belleza, ritmo intenso,
marineras estampas, cristalinas;
y un delirio de soles o neblinas
que la funden en oro o gris incienso.

Gabriel Celaya, cetáceo y gaviota

Junto con Baroja y Salaverría, Gabriel Celaya (1911-1991) es el cantor del mar, de su naturaleza, el cantor lírico de San Sebastián. El poeta intima con la ciudad, la hace suya, la vive en la nostalgia. Los versos marinos de Celaya y sus evocaciones donostiarras se encuentran en varios de sus libros, pero el circuito oceánico está recogido principalmente en dos antologías: *Gaviota* (1987)⁵⁹⁹, *San Sebastián, ciudad abierta* (1989)⁶⁰⁰ y en el último de sus poemarios publicados en vida del autor, *Orígenes* (1990). Ambas antologías recogen poemas de una veintena de libros de Celaya, en los que la ciudad, asociada a su elemento marino, es protagonista. El título del primer libro explica la conciencia oceánica de quien vivió de

niño en la desembocadura del Urumea y, de mayor, en la Parte Vieja, en la calle de Fermín Calbetón, donde a su vez viviera Baroja de niño.

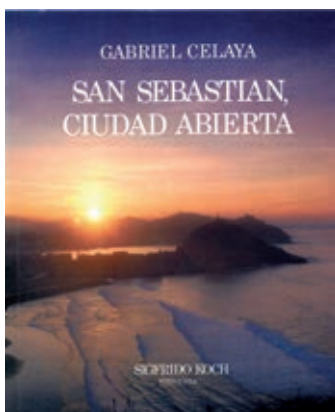
Como en los grandes poetas litorales, el sentimiento oceánico, la noción del mar como madre, generadora, principio de todo y noción de vida misma, está a lo largo del centenar de libros que escribiera Celaya. No es el mar en Celaya un recurso, sino una manera de ser, y si repasamos el título de sus poemas, el mar vigila su contenido y da sentido a su estructura. Pero San Sebastián, sus interiores y su costa, son materia de un continuo de más de un centenar de poemas, agrupados en las dos antologías referidas. Una simbiosis entre poeta y ciudad, como en esta composición de su último libro, *Orígenes* (1990):

La mar suena en mi casa día y noche.
Me arrulla y me murmura maternal.
Mi casa es una concha, cuna y tumba,
y en el centro de su mágica espiral,
me siento protegido de la muerte,
y también de la ciega vida universal.
Aquí mi Etxekoandre dicta un orden
femenino, que no es el racional,
y estoy tan fascinado por su ritmo
que vivir o morir me da ya igual.
Mi casa está en la Concha de San Sebastián.

Pero la conciencia oceánica de Celaya comienza ya en el primer verso, del primer poema de su primer libro, *Marea del silencio* (1935): *Pasarán gaviotas veloces, altas gaviotas*. La gaviota es para el poeta la representación de la fuerza viva de la naturaleza cantábrica. No es casual. Como cuenta en el prólogo a la antología de 1987, la gaviota ha sido para él una obsesión: “Desde mi primer libro, *Marea del silencio*, la gaviota está presente en toda mi poesía. Mi poesía está llena de gaviotas desde el primer día... Es algo lógico. En los paseos del Urumea, en la playa, en todo el litoral, las gaviotas me han acompañado”. Y añade Celaya: “Para mí la gaviota ha sido una obsesión desde niño, porque era la libertad y era, a la vez, el mar mismo. Era la libertad. ¿La libertad del mar? No es exactamente eso, pero ese volar, aquel pasar rasando y huyendo a un tiempo, me producían encanto y alegría. Todos mis recuerdos de niño se convocan alre-



Gabriel Celaya en el puerto de San Sebastián, hacia 1970. El latido marítimo de la ciudad está presente en buena parte de su obra.



San Sebastián, ciudad abierta, antología poética de Celaya con fotografías de Sigfrido Koch, editada en 1989.

dedor de las gaviotas. Influye en ellos el hecho de que cuando yo iba de niño a San Sebastián era en verano, por vacaciones, que es cuando más se dejan ver las gaviotas. Cuando mi familia se trasladó a vivir a la calle de Aguirre Miramón, próxima a la desembocadura del Urumea, en la casa de la PYSBE... las gaviotas entraron a formar parte definitivamente de mi paisaje natural. Desde el piso cuarto de aquella casa, que hacía el número dos de la referida calle, jugué en muchas ocasiones a seguir todos los movimientos de estos simpáticos animales.

Pero si me obsesionó la gaviota, no es sólo porque entró a formar parte de mis movimientos cotidianos, sino porque se me aparecía como un símbolo de libertad. Es una idea que siempre me ha acompañado. Y, mejor que idea, más que idea: imagen. Es la imagen de la gaviota, con sus alas abiertas, con su gesto inconfundible, huyendo y siendo nuestra a la vez".

Celaya recuerda sus paseos a las rocas, al pie del Náutico, "a coger percebes, lapas, quisquillas, o *kabutzias*". Sin embargo el poeta asegura que lo que más le entretenía era "ver el mar abierto, el mundo abierto que se nos ofrecía. La playa era la ventana, la puerta y el camino para salir de lo cerrado".

De ahí el poema que da título a una de las antologías referidas, *San Sebastián, ciudad abierta*, y que dice en su primera estrofa:

Recogida de amor, apurada y pequeña,
la mar venía a ti con bella inocencia
y era un brazo atrevido que te envolvía entera,
te mataba adorando, te abrazaba indefensa.

Celaya recuerda en el prólogo referido antes, que sintetiza toda su vocación oceánica ligada a San Sebastián, lo que para él representan las olas, las mareas y las tormentas de mar, como expresión de toda la fuerza viva de sus lenguajes: "Otro de los aspectos que más me han interesado y sugerido de este ambiente marino son las olas y las mareas. Nadie podrá desconocer cómo las mareas influyen en las gentes de mar. Las mareas han sido nuestro reloj natural: siempre estábamos pendientes de si había marea alta o baja, que era algo decisivo para saber qué íbamos a hacer durante el día, lo que condicionaba nuestro comportamiento".

Todo ello le hará decir al poeta que sus recuerdos del mar no son dramáticos: "Todos mis recuerdos sobre el mar... son recuerdos festivos. No recuerdo un temporal, aunque he escrito sobre los temporales, pero mi recuerdo del mar es siempre alegre. Hemos ido a ver las olas, a gozar con su emoción, con sus movimientos casi perfectos. Las tormentas me han excitado, como me han provocado inquietud el agua, la lluvia fuerte. Rayos, relámpagos, centellas, me producen excitación".

Celaya retrata también en sus poemas personajes de la ciudad, desde Baroja a Txantxillo, a los arrantzales, pintores (Jesús Olasagasti), escultores (Eduardo Chillida), que humanizan todo su canto a la ciudad que representó como un grande y recoleto cetáceo.

El mismo mar, la misma ciudad vivió y sintió el poeta donostiarra Joaquín Gurruchaga (1910-2000), coetáneo y amigo de Celaya, que incorpora a su obra la salpicadura del salitre, como en este poema de 1986:

Un día de mar en octubre,
el golpe de las olas en las rocas,
las nubes y la niebla, cada vez más baja.
El silencio de todo lo que no sea el mar,
el grito de las gaviotas volando sobre la playa.
¿Qué es lo que dice el hombre, si es que dice
[algo?
¿Qué voz tiene lo humano entre estas rocas?
Abre los ojos, mira, calla, respira.
El mar, cada vez más oscuro,
se estrella sin piedad contra la costa.
¿Qué pienso, qué recuerdo?
En silencio, sin viento,
cae la lluvia dentro de mí.

Otro poeta, Bittoriano Gandiaga (1928-2001), escribió en 1990 para Gabriel Celaya el poema "Gaviota" (Kaioa)⁶⁰¹, fundiendo la imagen del poeta marino con el ave del litoral donostiarra:

Tú sí que eres la Gaviota
que de la vida arrastrada
de las hormigas cosechadoras
te elevaste al aire,
plumífero Gabriel!
Tú sí que eres el ángel

volador Gabriel,
 siempre viviendo en el aire,
 en posición desplegada,
 justo en aquel punto
 de donde se pueden ver poéticamente
 las cosas en su plenitud:
 blanco, azul, negro
 es el color de tu pluma,
 azul-verde el de tus ojos,
 rojizo es tu pico,
 humana tu voz
 y ríes
 y lloras,
 oh gran pedazo de bondad,
 y se te escurren
 el corazón y el alma
 Gabriel, pluma abajo,
 estremeciendo, conmoviendo
 el cielo, el agua, la tierra.

Brisa marina, lluvia y silencio interior que invocaré Jorge Oteiza (1908-2003) –otro artista de las vanguardias, como Gurruchaga–, cuya infancia discurrió también en San Sebastián, para hacer su homenaje particular a Pío Baroja, en su libro de poemas *Existe Dios al Noroeste* (1990). Oteiza se sitúa con don Pío en una de sus Theomaquias (“bailando bajo la lluvia”), y paseando por las calles de la ciudad bajo un paraguas amigablemente con el novelista donostiarra.

El rincón marino de la Plaza de Guipúzcoa

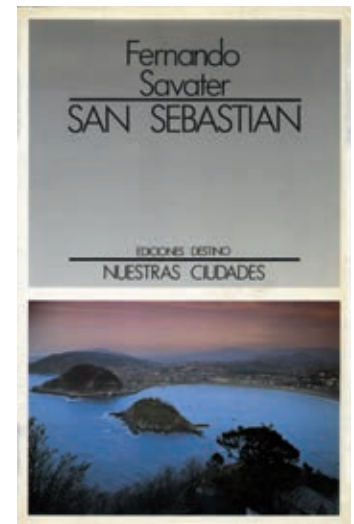
Y del mar, al estanque. Un inciso para uno de los lugares predilectos y más cantados de la ciudad. Este pequeño espacio no deja de ser un reducto oceánico, si reparamos que en su edificio principal, el palacio de la Diputación, contemplan y vigilan su historia algunos de los grandes marinos que la escribieron con sus gestas: Elcano, Urdaneta, Legazpi, Blas de Lezo y Antonio de Oquendo.

El escritor navarro, José María Iribarren (1906-1971), otro veraneante fijo en San Sebastián, dedicó a la Plaza de Guipúzcoa un elogio relleno de descripciones, celebrando que el rincón “mantiene un aroma de bosque, un remedo silvestre y rusoniano

en el centro de la ciudad”. Iribarren resalta la originalidad de este rincón umbrío, por contraste con tantas plazas, “abrumadas de sol y efemérides”. Escribe Iribarren: “La Plaza de Guipúzcoa no tiene historia... y apenas tiene sol, porque es un cuadrilátero de sombra, un remanso de sosiego y frescor, lleno de olmos copudos y castaños frondosos, de caquis gigantescos y ciruelos cobrizos, de pinos, tejos y naranjos, entre los cuales alzan su gracia tímida unas palmeras. Plaza ideal para filósofos y ancianos, para amas y chiquillos, brinda a todos el reposo y la paz de sus blancos asientos, de sus umbrías rinconadas y sus senderos de gravilla serpeando entre praderas verde-golf y macizos de hortensias; y refleja su fronda en el cristal de dos románticos estanques, donde truchas y cisnes sestean a la sombra de un sauce lánguido, de una higuera anacretónica y de un magnolio, con cuyas hojas juegan los niños a echar barcos al agua. ¡Qué bien hace este parque frondoso en el centro de la ciudad! A sus costados pasan autos, tranvías, trolebuses; pero la plaza parece ajena a su trajín y estrépito, reclusa en su nostalgia decimonónica, en su quietud, un poco melancólica, de *square* londinense”.

El filósofo donostiarra Fernando Savater ha realizado por otra parte en diversas ocasiones la singularidad del rincón de la plaza de Guipúzcoa, con el testigo ambulante de patos, ocas y pececillos, y la tristeza del busto del joven Usandizaga. Proclama Savater –quien recuerda cómo disfrutaba en su niñez, con la complicidad de su abuelo, de los saltos de las olas del Paseo Nuevo, y hace un recorrido sentimental por los más diversos escenarios donostiarras, singularmente los marítimos– que la Plaza de Guipúzcoa es su “lugar favorito de la ciudad”, por ser “el tipo de plaza en que convertiríamos si fuese posible nuestro cuarto de estar”.

Coincide Savater en esta consideración con Iribarren o con Dunixi, quien en su libro *Mi pueblo, ayer* (1932) dice de esta Plaza: “Todo en ella es proporción, serenidad de líneas, armonía. Le falta, tal vez, la perspectiva de una plaza mayor, pero le sobra la gracia de un parque patricio”. Y remata: “No habrá en Europa plaza que sea indicio más atrayente de un pueblo culto y que a la vez constituya, como ‘jardín de todos’, una estancia popular más acogedora y humana”.



Humor, afecto y profundidad de mirada caracterizan al libro de Fernando Savater, *San Sebastián*, publicado en 1987.

Por la plaza de Guipúzcoa tenía también veneración especial José María Mendiola (1929-2003), hasta dedicarle un libro, *La Gaviota de la plaza de Guipúzcoa* (1991). Buena parte de la obra de Mendiola cuelga de su querencia por la ciudad. Mendiola llegará a escribir: “Antes de hacer el Paraíso, Dios encargó una maqueta. Cuando la maqueta estuvo terminada, el Señor la aprobó y las obras del Paraíso se pusieron en marcha y se terminaron. Más tarde, los ángeles preguntaron al Señor qué debían hacer con la maqueta, que ya había cumplido su función.

Y Dios ordenó:

- Podéis colocarla en algún lugar del mar Cantábrico.

Y aquel lugar era San Sebastián. Y así nació nuestra ciudad.”

Mendiola nos dejó a su vez muchos artículos en los periódicos que, en sí, constituyen un tratado de historia y vida de la ciudad. La misma intención narrativa tendrá el novelista donostiarra en otro de sus libros más entrañables: *El cementerio de los ingleses* (1993).

A esta plaza de Guipúzcoa dedica también un excelente poema Pilar de Cuadra en *Perfil y pulso de Guipúzcoa* (1973), realzando el cerezo japonés, la magia que encierra la grava y el césped, o los barcos de papel, de este “tranquilo oasis”, dice la escritora.

En su libro *Cosas de San Sebastián* (1907) el ingeniero José Otamendi, autor del templete de la plaza de Guipúzcoa –en el que destaca el cuadro geográfico y estadístico así como la columna meteorológica astronómica–, da cuenta con razón científica de algunas curiosidades meteorológico-astronómicas de la plaza, y ofrece otros retratos de lugares característicos de la ciudad.

Itinerarios caprichosos

Una de las estampas más hermosas de la ciudad nos la brinda Ramón Zulaica en su *Guía caprichosa* (1963). Una guía muy particular, muy distinta a las guías al uso, a la manera de la realizada por Ignacio Aldecoa, *El País Vasco* (1952), en donde se hace también apuntes muy sugerentes sobre la ciudad. Es una más de las voces de los narradores que han elegido San Sebastián como espacio, centro o motivo de sus relatos.

En este capítulo resalta sin duda con méritos excelentes Mercedes Sáenz-Alonso, particularmente en sus novelas *Bajos fondos* (1949), *Altas esferas* (1950), *El tiempo que se fue* (1951) y *La pequeña ciudad* (1952). En las cuatro narraciones aparece sutil o manifiestamente retratada la vida de la ciudad, singularmente en *El tiempo que se fue*. Más que el paisaje, sobre el que la novelista vierte elogios y tópicos, Mercedes Sáenz-Alonso orada en la intrahistoria de una burguesía, hecha para el hedonismo, la contemplación y el recurso del hipódromo, el tenis y la tauromaquia, el baile y la exhibición, el casino y el juego de azar. Pero, sobre todo, en la novela hay un ritmo de crónica, que retrata los primeros cuarenta años del siglo XX. Basta con asomarse y se puede cotejar que los hechos que, a modo de introducción, se ofrecen en diversos capítulos, son la crónica de sucesos sociales, de un momento de la vida de la ciudad, que se corresponde, en esencia, con el periodo de la Belle Époque. En *El tiempo que se fue* –en cuya portadilla se imprimió el viejo escudo de Donostia–, la historia de la protagonista desaparece envuelta en la ciudad, que se realza así el protagonismo, como espacio en donde la escritora rememora con nostalgia “el hogar que nuestros padres disfrutaron y que a nuestra generación llegó ligeramente alterado, iniciando una pendiente destructora”. Sin embargo, el gran valor del conjunto narrativo de estas cuatro novelas es el retrato psicológico de una burguesía que habitó la ciudad, pero no se implicó en su desarrollo. En buena medida, lo que apunta toda la intención de la historia es una objeción constante y crítica de la novelista por resaltar el protagonismo de la ciudad, como si quisiera personificarla, por encima de sus ciudadanos.

Mercedes Sáenz-Alonso hace en esta novela biografía de la ciudad. De hecho, su repaso de la hemeroteca queda patente en la sucesión temporal de los hechos concretos que sobrevivieron en las primeras cuatro décadas del siglo XX. Cuando, después de escribir la novela, conoce uno de los volúmenes del libro de Adrián de Loyarte *La vida en la ciudad de San Sebastián* (1900-1950), escribirá en un periódico local: “En el libro de Loyarte, escrito con la grata ligereza de crónicas sucesivas, se vive San Sebastián; la ciudad respira en cada una de las páginas, y el lector sigue, paso a paso, aquellos quince de agosto, aquellos con-



José María Mendiola, escritor que en sus artículos y novelas ha sabido expresar su íntima querencia por la ciudad. Foto: Mikel Fraile. Archivo *El Diario Vasco*.

ciertos y aquel ir y venir de la prensa de entonces. Quizá sea éste –a mi juicio– uno de los capítulos más acertados y profundamente interesantes. Ya que en mi novela *El tiempo que se fue*, seguí los pasos de mi ciudad a través de las salpicaduras de los años que llevé a sus páginas (1900-3-5-8-12-17-23), no pude menos de lamentar no haber tenido entonces a mano esta obra de Loyarte, en vez de hurgar a través de periódicos y periódicos (tres meses de diaria lectura en San Telmo). La vida de San Sebastián surge plena, rebotante en la obra de Loyarte, y con ello presta al donostiarra el grato placer evocador de los años que pasaron”.

En *Altas esferas*, cuyo tiempo histórico se sitúa entre 1939 y 1941, Sáenz-Alonso hace un retrato sutil de la burguesía donostiarra, que ha hecho que San Sebastián sea “la menos española de todas las ciudades de España”, piropro que no se sabe, depende de quién lo pronuncie, si es una alabanza o una comparación con el ideal de ciudad europea de Biarritz, asunto también de la novela. Hay también, además de pinceladas litorales y marinas, una reivindicación de la paz con que se convivía en la ciudad, a partir de la I Guerra Mundial, donde la novelista compone cuadros sociales que retratan muy bien aquella ciudad no sólo bella, sino “bellísima” y “demasiado acabada”: “Siempre parece terminar de acicalarse y esto puede hacerla aparentar como artificiosa”, dice en uno de sus diálogos narrativos.

Otro novelista donostiarra, José Luis Olaizola (1927), ha tenido también una relación constante con la ciudad, a pesar de vivir habitualmente en Madrid. La historia de su infancia queda retratada en su novela *Planicio* (1976), que fue premio “Ateneo de Sevilla”. El escenario de la acción es el barrio de Gros, donde el novelista nació y vivió en su infancia. Se trata de la peripecia vital de un hombre, padre de familia, pescador de oficio, gran aficionado a las apuestas en el frontón moderno del barrio de Eguía, empeñado en que su hijo Planicio se vincule a una profesión que reporte beneficios, no preocupándole en modo alguno que no pueda estudiar la enseñanza primera. El padre de Planicio, de origen gallego, fue en realidad un personaje muy conocido en San Sebastián, y su afición a las apuestas del frontón acabó por llevarle a la ruina.

La ciudad del rayo verde

Raúl Guerra Garrido (1935), cuya obra literaria y vida profesional está ligada a San Sebastián, incorpora la ciudad como escenario y fondo argumental en muchas de sus páginas. El mar es del mismo modo elemento de sus asuntos narrativos, como en su novela *La mar es mala mujer* (1987). La ciudad de San Sebastián, como espacio narrativo, aparece en diversos libros y relatos, singularmente en su novela *Cacereño* (1969). Uno de los momentos más intensos de esta novela se vive en el día de la fiesta de San Sebastián, donde lo emocional, lo sentimental y lo festivo se convoca en su nervio narrativo.

Pero hay una estampa de 1998, un artículo en la prensa periódica, que resume, en tono cómplice, la querencia de Guerra Garrido por este rincón, donde el escritor ha podido contemplar el rayo verde en las puestas de sol, augurio de felicidad para los pueblos primitivos, que conviene resaltar. Escribe Guerra Garrido: “Creía haberlo visto en lugares más o menos exóticos como en Muscat, San Diego o Mc Murdo Station, pero los reflejos y matices del verde que intuía en aquellas ocasiones nada tenían que ver con el auténtico rayo verde: un resplandor luminoso que se desliza en ráfagas pegado al horizonte durante un largo medio segundo, un fragmento de eternidad. Y, lo que son las cosas, lo vi desde la ventana de mi estudio, sobre lo que hoy se ha transformado en la magnífica playa de la Zurriola. Igual le pasó a Eric Rohmer cuando en vano lo persiguió por los siete mares, lo captó para su película muy cerca de mi ventana, en Biarritz. Siendo esta geografía tan propicia al rayo verde, con lo que tal destello significa, es lo primero que destaco de mi ciudad, pues no siempre lo esencial se incluye en las guías turísticas”⁶⁰².

Recuerda Guerra Garrido el día de su primera visita a la ciudad, llena de agua, en 1963: “Acaricié la sillería de sus muros, y la cálida arenisca, desmenuzándose entre mis dedos, me habló del embate de la galerna, el salitre y la historia; pero fue a través del agua como penetré en su esencia: el suave matapolvo del sirimiri, la aristocrática desembocadura del Urumea y la arriesgada presencia de la mar por doquiera camines, imprimen carácter”.

Porque, para Guerra Garrido, San Sebastián no puede disociarse de la turba marina que le arrulla y



En las novelas que publicó entre 1949 y 1952, Mercedes Saenz-Alonso presentó un depurado retrato de la burguesía donostiarra. Foto Jamar, 1951.

constituye en el tiempo, sobre la tierra blanda ganada a la marea: “La ciudad tiene una característica marino-mercantil, un particular pragmatismo que metaforiza la histórica Compañía Guipuzcoana de Caracas, los navíos de la Ilustración, cuando nombran primera accionista de la empresa a la Virgen del Coro, para reasegurarse contra la tempestad y el naufragio, pero es el capricho monárquico quien marcará su impronta. Cuando Isabel II, siguiendo la prescripción de sus médicos que le habían aconsejado baños de mar para curar una enfermedad cutánea, eligió San Sebastián como lugar de reposo y cuidado, sin saberlo, comenzó a escribir la leyenda de la bella Easo. El veraneo cosmopolita y galante, un tanto frívolo; los primeros turistas y el primer turismo; la playa, el sarao y el gran Kursaal; los volubles veinte como metáfora definitiva: ‘Le criterium des élégances et des plaisirs’. Elegancia es la palabra clave en esta ciudad. Elegantísimos todos en las ilustraciones sepia: ellas con pamelas y ellos con panamá. Véase un póster de Rafael Penagos. La elegancia y el pragmatismo crean un comercio caro que los ciudadanos soportan con benevolencia: es el impuesto por el privilegio de vivir aquí y, como siempre, se tiene en más estima un privilegio que un derecho”.

San Sebastián aparece como protagonista o escenario de representación en otras obras narrativas. Es el caso de las novelas de Ramón Saizarbitoria, desde su novela-film *100 metro* (1975), hasta *Gorde nazazu lurpean* (*Guárdame bajo tierra*, 2002); también, Joxe Austin Arrieta, tanto en *Abuztuaren 15eko bazkalondoa* (*La sobremesa del 15 de Agosto*) (1979), como en *Manu militari* (1986). Del mismo modo, Arantxa Urretabizkaia, en su novela *Saturno* (1987). Koldo Izagirre recoge en *Donostia. Hiri bat literaturan* una antología de medio centenar de narraciones y poemas de un amplio florilegio de escritores vascos, cuyos textos tienen como escenario, sentido o presentido, la ciudad de Donostia. Resalta entre otros nombres los poetas Ibon Sarasola, Patxi Ezkiaga –su canto a las riberas del Urumea–, Felipe Juaristi, Eneko Olasagasti, Joxean Muñoz, Xabier Montoia o Luis Mari Mujika, además de otros capítulos de escritores como Txillardegui, Mikel Azurmendi o Joxe Anjel Irigarai, cantando en este caso último en un poema a la fiesta de la Tamborrada. Miguel Sánchez-Ostiz ancla su novela *Tánger-bar* (1987) en esta ciudad y Fernando Aramburu retrata en *Fuegos con limón* (1996) la vida

de unos jóvenes donostiarros que se inician entre la picaresca a la literatura.

Tres novelistas, Mila Beldarrain, Toti Martínez de Lecea y Soledad Núñez han recreado San Sebastián en distintos periodos históricos. Beldarrain incorpora la ciudad como trasunto narrativo en diversos momentos, como en *Oria, la sultana vascona* (1995), *Petriquilla, Graciosa y el verdugo negro* (*De San Sebastián a Madrid en diligencia*) (1995), *El examen* (*Petriquilla en Madrid*) (1996) –estas dos últimas en el siglo XVIII–, en *Kursaal* (2000), el tiempo de la Belle Époque, y en *Domenja de Oñate* (2007), donde resuelve un asunto del siglo XV. Toti Martínez de Lecea vuelve sobre la ciudad del siglo XIX con una novela cuyo título sitúa la acción en el drama de la ciudad de 1813: *La Brecha* (2007)⁶⁰³. Soledad Núñez propone en *La danza de los reptiles* (1994), novela que transcurre en la capital guipuzcoana, una trama policíaca digna del género y vuelve en otra de sus novelas, *Fundido en negro* (1997), donde repite personajes y ambiente, poniendo de manifiesto en este caso su pasión por los cuadros cinematográficos.

También Luisa Etxenike sitúa la ciudad como marco sugerido y perceptible de su novela *Los peces negros* (2005), una historia de emociones en donde, según su autora, se puede ver “la ciudad según sus personajes; un escenario de emociones y pasiones; intensa. Ve su mar, su río, sus montes; su día y su noche, todo desde la subjetividad de los personajes”.

San Sebastián es también la referencia en libros como *Gloria mundi* (2004), de Fernando Morillo Grande, *Gerturik daukagu odola* (Entregar la sangre) (2005), de Joxean Sagastizabal, *Koadro isila* (2003), de Xabier Etxaniz Rojo. Por su parte, el joven Harkaitz Zubiri convierte su libro de relatos *Zakur kale* (2007) en un verdadero itinerario emocional de la ciudad, casi un callejero, temple emocional que se trasluce a lo largo de algunos pasajes de la obra de Arkaitz Cano, autor del prólogo de este libro de Zubiri.

Itinerarios gozosos

Por la plaza del Buen Pastor creció el poeta Jorge G. Aranguren, quien celebra su visión de la ciudad en *Itinerario ocioso* (1978). El libro se publicó junto con fotografías de Giuliano Mezzacasa, todas ellas de San Sebastián. Al poeta le tentó más la idea de escribir poe-



En la *Guía secreta de Guipúzcoa* (1976), escrita por José María Aguirre Alcalde, se desvelaban facetas de la ciudad ausentes en las guías convencionales.

sía que hacer otro tipo de narración para acompañar a aquellas fotografías. El enlace de los textos con la fotografía vendría así dado por la subjetividad de la creación. Aranguren recuerda un viaje de San Sebastián a Pongerrada, ida y vuelta en tren, en el que escribió medio libro, “porque veía la fotografía y, al socaire, se me ocurría algo que tenía una relación más de simpatía que de objetividad”. Así, irán apareciendo las sanguijuelas de la farmacia de la calle de Garibay, o las baldosas de cualquier acera, elementos de la vida cotidiana. Los bancos donde los jóvenes se sentaban para conocerse por fuera a eso de los catorce años. Y aparecía una ingente cantidad de memoria, figuras humanas, sentimientos en suma. *Itinerario ocioso* es un verdadero poema en San Sebastián, un abrazo con la ciudad que uno ama. Es el espacio donde el poeta ha vivido experiencias, emociones y derrotas en clave.

Memoria añeja, te saqué
lustre;
vámonos ahora
de puntillas.

Memoria y nostalgia, también. Y memoria más que nostalgia, como ha dicho también el poeta, “aunque se puede hablar de una nostalgia de la memoria”. El libro ofrece el retrato del mar, entre sus principales estampas:

Me resulta difícil imaginar un mar
que no sea como éste,
como si toda mi vida
me hubiera mantenido de sus dulces,
jugos secretos,
como si desde antiguo
esta luz ecuménica me hubiese alimentado,
y con su lumbre suave,
bajo su exacta gloria desparramada
tendírame yo ahora en el torpor
de un movedizo grumo de arcilla,
tras recorrer las dunas
donde unos seres sin sosiego
yacen en actitudes que la muerte
señaló con presteza.

Posteriormente Aranguren ha publicado otro libro, *Aquellas casas* (2004), donde narra instantes vividos en diversos domicilios de la ciudad.



La poesía de Carlos Aurenentxe ofrece una mirada intensa e insistente sobre los trazos marinos, frescos de su ciudad natal desdibujados pero inconfundibles. Son cientos de poemas, que por sí mismos forman un tratado sobre el instante oceánico, que nos dicen de la singularidad del territorio del agua, en donde “playas desiertas” y “dársenas sin naves” nos remiten a imágenes, pensamientos y vivencias humanas interiores. En su libro *Palabra perdida* (*Galdutako hitza*, 1990), uno de estos hallazgos:

Y cuando dentro de unos años,
y ya no esté yo aquí,
te acerques a la orilla, y observes
esa mar tranquila
sabrás que es mi tristeza, y cuando
esa mar hirviente
sabrás que es mi tristeza que sigue,
en tu mirada:
la grave certidumbre.

Entre los escritores contemporáneos que mejor han sabido valorar la significación y el atractivo del puerto pesquero se encuentran José María Aguirre Alcalde y Fernando Savater.

Imagen: Pintando desde un batel. Foto anónima del libro de José Joaquín Arjona, *Donde el veraneo nace*, San Sebastián, 1979.

Acaso no sea un mar distinto al que motivó al poeta donostiarra Julio Villar a surcar los mares, y cuyo testimonio nos dejó en las páginas de uno de los libros de más entraña poética: *¡Eb, petrel!* (1974), en donde plasma el sentimiento de su singladura en el mar, desde su salida de Barcelona en 1968 y su arribada al puerto de Lekeitio en 1972.

Karmelo C. Iribarren traduce en sus poemas el ritmo y el rito urbano, el pulso de una vida que se advierte tanto en los interiores del tabernario, como en las calles, donde discurre paisaje y misterio. Así, entre tantos versos, este poema titulado “La galerna” (2005):

Llegaba por Igueldo
-ominosa,
amenazante,
negra-,
soltaba dos gotas gordas
sobre la arena
y, de repente,
como en una estampida,
bolsos, toallas, chancletas,
sillas...
todo
volaba por los aires.

Era curioso:
siempre aparecía igual
y siempre te cogía
por sorpresa.

Como la vida.

Otro poeta, Pablo Casares, dibuja así su estampa marina en este poema, que lleva también por título “Galerna” (2003):

Súbitamente las calles
parecen enmudecer,
los coches dejan de bufar,
y las conversaciones
claudican al viento
que silencia las palabras inútiles.
Son esos días
en los que la calima
empaña tu mirada
y en el corazón
se desata una tormenta.

Una visión urbana, crítica, revestida y vestida de humor, a la que se acerca también Pako Aristi en poemas de *Tres cuadernos y un destino* (2007).

El poeta José Luis Padrón Plazaola prefigura así su imagen de San Sebastián: “La lluvia de la infancia. El viaje en los ojos. Los vagabundos al fondo de la estación de RENFE. Descubrir el abrazo triste del mar. Divisar desde Igeldo hacia dónde se alargaba el mundo. Mi madre y sus hermanas compraban en la Parte Vieja un boleto de Lotería y paraban el tiempo. Luego, el puerto en la noche, Baroja preguntándome vuelto de espaldas “¿Qué culpa tengo?”, la Universidad Popular de Gros, y el funeral en el antiguo Hidalgo. Hay libros que hablan en Manterola, un planeta del fútbol llamado Satrústegui, y una trainera de claveles sobre el Urumea” (inédito, 2008).

En la visión de Kepa Lucas sobre la ciudad resalta la entraña espacio-temporal y afectiva. Las calles de Amara Viejo, la plaza del Buen Pastor..., trasladan a su visión poética de la ciudad la estampa de las calles de la infancia, antes grises y descuidadas, del Barrio Romántico y alrededores. Recuerda que en su infancia donostiarra “siempre había palomas, charcos y siri-miri”. Con el tiempo, la visión se ha tornado menos romántica y ha reflejado otros aspectos de la ciudad. Incluso pone acentos críticos frente al donostiarismo, ese orgullo capitalino, muchas veces acrítico y ensimismado. Desgrana Kepa Lucas trazos de humor en alguna de sus composiciones, como en este “Poema ciudadano”:

Así es mi ciudad
ni siquiera
hay tregua
en los meses de verano
la gente
defiende sus derechos
con energía
en las colas de las heladerías

Por cuanto se refiere a unas de las construcciones que dan seña de la modernidad presente, en la figuración nueva de la ciudad, el edificio del Kursaal, quede constancia de esta visión del poeta Emilio Varela, en “Vindicación de las rocas o arquitectura de Moneo” (*Las fuentes de arena*, 2002):

Yo he visto surgir estas soberbias
rocas de vidrio de la cárcel de hierro,
revestir su prisión, desnudarse frente
al mar. Y luego y a merced de las
mareas, las he visto resistir,
húmedas, cristalinas, goteantes, en
arenas movedizas y allí quedar fundadas,
insólitamente fundadas, en la luz (densa
luz del norte), consistentes y flotantes,
desafiando a los montes ganar para sí
el cielo que los rodea y mostrándose,
al propio tiempo, como un suceso natural.

Varela compone un cuadro surrealista, en este poema, escrito el 18 de noviembre de 2002, en la playa de La Concha:

En el límite abierto por las aguas,
entre la oreja líquida y el noray de horizonte,
el ave de lejanía planea azules distancias
sobre la ola lenta del mar,
sobre la superficie intacta de lo infinito.

El escritor y Premio Nobel de Literatura Winston Churchill *–premier* británico temporalmente– decía que la construcción de las ciudades no son problemas de ingeniería, sino asuntos de la memoria. Y ningún instrumento como la literatura y la poesía para hilvanar la trama de esa hilatura en el tiempo.

El novelista Juan Benet *–temporalmente ingeniero de oficio–*, que amó y gozó de San Sebastián, afirmaba que son precisamente esa suerte de ingenieros civiles, como el pintor y poeta donostiarra Carlos Sanz, quienes dan sentido a una ciudad. Y es que la literatura ha contribuido a la edificación de la memoria de San Sebastián, incluso a celebrar su existencia en el tiempo, convencidos sus autores que frente a su belleza sólo cabe la loa o el rendimiento.

Ciertamente, con el permiso, o la excepción, de Baroja, quien eligió la crítica como forma más leal de mostrar su interés y preocupación por el rumbo de su ciudad. Porque no se debería discutir que ésta es precisamente la única urbe de la Tierra que puede anunciarse con propiedad como la Ciudad de Pío Baroja.

San Sebastián: La ciudad de los Baroja.



Cartel de
J. Moscardó.
Impreso por
Palmera
Workshop,
Barcelona, 2004.



Galería de retratos. Diccionario biográfico

José María Unsain Azpiroz

Se recogen en este apartado las biografías, esquemáticamente presentadas, de los principales marinos donostiarros. Se incluyen también en el mismo, utilizando de manera elástica el concepto de "gente de mar", aquellos hombres y mujeres de San Sebastián cuya trayectoria vital y profesional ha tenido relevancia en relación con el mundo marítimo. Es decir, que además de marinos mercantes y de guerra, además de corsarios, pescadores y balleneros tienen acogida en este diccionario navieros, armadores, comerciantes, constructores de barcos y técnicos de las industrias marítimas auxiliares. Hay lugar asimismo para aquellos que destacaron en el ámbito deportivo y por supuesto, sitio de honor, para quienes arriesgaron sus vidas en operaciones de salvamento marítimo.

Para la realización de este diccionario biográfico han sido de gran utilidad las recopilaciones que en su día realizaron Pablo Gorosábel, Serapio Múgica, Fausto Arocena, Ramón Seoane, Luis Murugarren y Javier María Sada, sin olvidar las aportaciones de la Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Fuente de valiosa información biográfica han sido también –entre otros– los trabajos de J. Ignacio Tellechea Idígoras, José Garmendia Arruabarrena, Fernando Serrano Mangas, Enrique Otero, José Cayuela, Francisco de Paula Pavía, Hugo O'Donnell o David Goodman que se citan en las notas bibliográficas.

AGUIRRE, Antonio (1853-?): Marino y práctico del puerto de San Sebastián, conocido como "Xenpelar". A los 13 años se embarcó en la corbeta *San Sebastián-Habana n.º 2*. A los 30 años prestó servicios en calidad de práctico de costa en la goleta *Concordia*. Como práctico del puerto de San Sebastián, salvó, en la noche del 15 de octubre de 1886, a la tripulación del bergantín danés *Proteus*. Por su heroísmo en este salvamento se le concedió la cruz de plata del Mérito Naval. Sacó a flote y logró trasladar a Pasajes la goleta *Belboken*, embarrancada en la Zurriola. El 18 de junio de 1916 se le impuso una medalla por su labor en el salvamento de un barco que quedó sin gobierno en la bahía de La Concha a causa de un fuerte temporal.

AGUIRRE, Pablo Agustín de (?-1745): Capitán de fragata de la Armada. Durante el asedio de San Sebastián por el duque de Berwick, en 1719, tomó parte activa tanto en la defensa como en la capitulación de la ciudad. Tuvo

al mando varios buques de la Armada, pero alcanzó celebridad por la tenaz defensa del *Princesa*, magnífico navío de 70 cañones construido según las proporciones de Gaztañeta. En 1740, durante más de siete horas se enfrentó a tres navíos ingleses de 70 cañones en las costas de Finisterre hasta verse obligado a rendir su buque. Recibió honores por su comportamiento tanto en España como en Inglaterra. En poder de los británicos el *Princesa* fue estudiado a fondo sirviendo de referencia constructiva en sus astilleros.

AGUIRRE, Pedro de: Conocido como "Campanario". Sirvió en la Jornada de Inglaterra de 1588 como paje y ascendió al mando de un navío de la Armada que se perdió por naufragio. Se inició en el corso con el patache *San Pedro* en 1623 asaltando varias naves holandesas. Nombrado capitán de mar y guerra en 1624 prosiguió sus acciones de robo y pillaje cometiendo abusos que le llevaron a ser buscado por los franceses.

AGUIRRE Y OQUENDO, Joaquín de (1730-1764): En el contexto de las reformas ilustradas redactó las Ordenanzas de la Armada española que se publicaron en 1748 y estuvieron vigentes hasta 1793. Como miembro de la Armada alcanzó el grado de mayor general. Al final de su vida fue nombrado presidente de la Real Audiencia de Guatemala, pero su fallecimiento se produjo antes de que llegara a ejercer el cargo.

ALARCIA, Marcelina: Como esposa de Agustín Ciriza pasó a trabajar en la empresa familiar de este nombre, dedicada a la pesca de altura. Su actividad, centrada en el ámbito comercial del negocio, fue muy apreciada por su solvencia y fuerte personalidad. Su labor profesional cesó hacia 1962.

ALBISTUR, Domingo de: Capitán y armador. Tomó parte en la guerra en corso contra Francia (1552-1555).

ALCEGA CRUZAT, Pedro de: El historiador David Goodman presentó así la

◀ La capitana de Antonio de Oquendo se enfrenta al buque insignia del holandés Hans Pater en 1631. Detalle de un óleo de Antonio Brugada (1858) que homenajea la victoria de Oquendo en Pernambuco. [Más información sobre esta obra en pág. 394].



Manuel Aguirre, “Xenpelar”, práctico del puerto de San Sebastián, intervino en arriesgadas operaciones de salvamento. La imagen hace referencia al rescate de la tripulación del *Nuevo Julián* en La Concha.

Aguirre patronó en esa ocasión una trainera tripulada por pescadores. *Novedades*, 21 de noviembre de 1915.



Joaquín Aguirre y Oquendo fue el autor de las Ordenanzas de la Armada publicadas en 1748. Estuvieron vigentes hasta 1793. Biblioteca Untzi Museo-Museo Naval.

biografía de este marino donostiarra: “Se pasó la mayor parte de los cincuenta años que estuvo sirviendo (1600-c.1650) en armadas desplegadas en el Caribe y el Estrecho luchando contra los corsarios holandeses y berberiscos. Pasó en 1632 un breve periodo en tierra, en Flandes sitiando plazas. En el mar ascendió de soldado a cabo, alférez y sargento mayor y finalmente se le dio el mando de un galeón como Capitán de Mar y Guerra, primero de uno de la plata y luego en la flota atlántica. Pero lo que hacía que su caso fuera inusual es que había llegado a ser un experto en navegación, hasta el punto de ofrecer al rey sus servicios como instructor “para enseñar el arte de la navegación y pilotaje a quienes quieran aprenderlo”. Decía que al ser vasco tenía la ventaja de poder comunicarse con los marineros vizcaínos y guipuzcoanos en su propia lengua: No les enseñaría ni la teórica ni las matemáticas –“no vendrían a las lecciones”– sino sólo la práctica, por medio de demostraciones con los instrumentos de navegación que él mismo había diseñado. Le aseguraba a Felipe IV que en tres meses le proporcionarían más de cincuenta pilotos bien formados, emendando así la crónica

escasez que obligaba a poner los barcos de la Monarquía en manos de pilotos contratados extranjeros, de dudosa lealtad. La Junta de Armadas apoyó la oferta y Felipe aceptó emplearlo, aunque no está claro si recibió alguna vez el título que solicitaba de Cosmógrafo y Piloto Mayor de Cantabria⁶⁰⁴.

ALDAZ, Francisco: Destacado comerciante del siglo XVIII natural de Eneriz (Navarra). En San Sebastián ejerció de diputado del común. En el ámbito comercial no se dedicó sólo al intercambio sino que tuvo participaciones en distintos barcos. Su ámbito geográfico de actuación alcanzaba América y Rusia, además de los puertos andaluces. Con Juan José Vicente de Michelena fundó la importante sociedad mercantil *Aldaz* [véase Michelena].

ALIRI, Juan López de: Contador del ejército de Flandes y burócrata empleado en las galeras de Génova.

ALIRI, Antonio de (1589-?): Hijo de Juan López de Aliri comenzó como soldado en las galeras de Portugal y luego en la flota atlántica. Ascendió a piloto y tuvo –según David Goodman– una exitosa carrera en el mar llegando a ser almirante de la Flota de Escolta de Indias.

AMEZQUETA, Juan de: Capitán de mar. Tuvo un papel destacado en la defensa de San Juan de Puerto Rico frente a los holandeses en 1625. Se supone que este Amezqueta es el mismo que según el doctor Camino combatió en 1606, frente a Peniche (Portugal), a una fuerza holandesa muy superior haciendo “prodigios de valor y una increíble resistencia defendiéndose un solo barco contra tan superior escuadra”.

ANDONAEGUI GARMENDIA, Francisco (1874-?): Cursó estudios de ingeniería naval en Inglaterra. Hacia 1902 pone en marcha un astillero en San Sebastián construyendo pequeñas

embarcaciones de madera. Hacia 1908 se traslada a Pasajes donde prosigue su actividad en la construcción naval llegando a emplear 150 obreros para la fabricación de pesqueros de hasta 500 toneladas. En 1922 vende los astilleros y orienta su negocio hacia la explotación pesquera. Ese mismo año participa en la fundación de la Asociación de Armadores y Exportadores de Pesca de San Sebastián dedicada a la compra, venta y exportación de pescado. Pero Andonaegui fue uno de los principales artífices del desarrollo de Pasajes como puerto de altura. Contó con una de las mayores flotas de ese puerto. Su actividad impulsó, además, el desarrollo urbano de Trintxerpe. Atento siempre a la incorporación de los últimos adelantos tecnológicos, su flota llegó a contar con unas 14 embarcaciones de altura.

APALATEGUI, Pedro Ignacio de: Comerciante donostiarra que en 1843 patentó una “máquina acomodada en la lancha *Isabel II* para remar bajo cubierta”. Aplicando su invento construyó en Mápil (Usurbil) varios lanchones experimentales a los que se aplicaba un sistema de ruedas de paletas que, accionadas mediante un sistema de cigüeñales por los brazos de 16 remeros, registraba velocidades de 6 a 6,5 millas. Se probó fortuna con ellos en el transporte de pasajeros en la bahía de Santander y en la pesca del besugo para acceder a caladeros situados entre las 12 y las 16 millas. Intentó adaptarlo también a las lanchas cañoneras de la Armada. Pero los resultados no fueron demasiado satisfactorios y este ensayo de innovación naval no tuvo desarrollo posterior.

ARAMBURU, Marcos de (1544-?): Veedor y contador de los galeones de Castilla, fue también general de la Flota de Indias. Participó en numerosos combates y acciones navales –estuvo en las Azores en 1582– sobreviviendo al fracasado intento de invasión de Inglaterra de 1588. Tuvo un papel destacado en el enfrentamiento contra una armada ingles-



En 1740, en aguas de cabo Prior (Coruña), Pablo Agustín de Aguirre defendió con tenacidad y eficiencia el navío *Princesa*, de 70 cañones, ante el ataque de tres navíos ingleses igualmente artillados. Óleo de Ángel Cortellini Sánchez, 1903. Museo Naval, Madrid.

sa en 1591 a la altura de las Azores abordando a la almiranta enemiga. Se conservan valiosos escritos de su mano que relatan la peligrosa navegación de retorno de la Jornada de Inglaterra de 1588 o plantean propuestas sobre la mejor navegación y fortificación del estrecho de Magallanes y costas del Río de la Plata y Brasil. Recibió el hábito de la orden de Santiago.

ARAMBURU, Pablo de: Capitán y armador. Tomó parte en la guerra en corso contra Francia (1552-1555).

ARISTEGUIETA, Miguel de (?-1677): Comerciante y famoso constructor de galeones del siglo XVII. Según Fernando Serrano Mangas “el donostiarra Aristeguieta estaba considerado junto a Ignacio de Soroa, el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica. Íntimamente ligado al comercio americano, ofertó fabricar un galeón a cambio de la merced de capitán de Mar y Guerra. Tanto en sus actividades mercantiles como en el negocio de la industria naval aparece asociado a su hermana Gracia de Atocha (...). El potencial económico de los Aristeguieta-Atocha fue considerable (...)”⁶⁰⁵.

ARISTEGUIETA AMILIBIA, José María: Socio fundador de la empresa pesquera *José María de Aristeguieta y Cía*. Esta firma, activa entre 1902 y 1906, fue la primera que utilizó redes de arrastre “de puertas” en España.

ARISTEGUIETA Y ARBELAIZ, Santiago de (1540-1596): Experto marino que se inició a los 14 años en las pesquerías trasatlánticas. Sirvió como capitán en distintas operaciones navales en las Indias.

ARIZETA, Joaquín de: Fue director de los Correos Marítimos, en 1842.

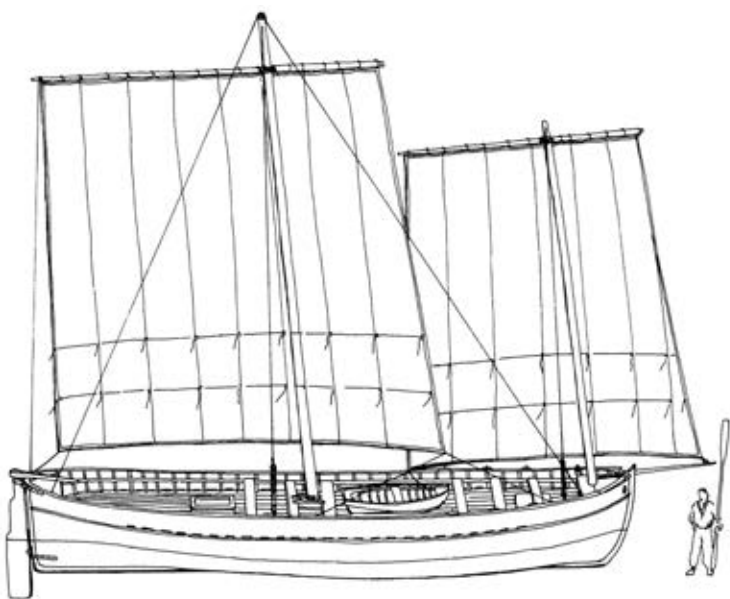
ARRATIBEL, María: Bañera. Atendía a Isabel II cuando tomaba baños en las

aguas de La Concha. En 1868, cuando la reina abandona San Sebastián camino del destierro, fue una de las últimas personas en despedirle personalmente.

ARÓSTEGUI, Pedro de: Fabricante de naves de la segunda mitad del siglo XVII. Construyó galeones para la Carrera de Indias en los astilleros de Basanoaga (Rentería) y Mápil (Usurbil). En 1679 comenzó a construir en Mápil dos galeones de 1.200 toneladas, el mayor tonelaje hasta entonces conocido en el tráfico indiano. Antes de concluir las obras, Aróstegui falleció y fue su hijo, Pedro Francisco de Aróstegui, quien finalizó el trabajo.



Corte longitudinal de un galeón del siglo XVII. Miguel de Aristeguieta fue uno de los más afamados constructores de naves del siglo XVII en el Cantábrico. Su nombre aparece asociado, en ésta, y otras actividades, al de su hermana, Gracia de Atocha.



Reconstrucción conjetural del *Descubridor*, embarcación donostiarra con la que, en 1789, se llevó a cabo una expedición pionera de investigación y prospección pesquera, bajo el mando de Bernardo Asteazuinzarra. Dibujo: Juan Carlos Arbex, 1996. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

ARRIOLA, Martín de: Capitán que según el Doctor Camino fue enviado en una expedición al estrecho de Magallanes en 1581. En ésta participó también el capitán Soroa, que se hundió en la costa del Brasil con 600 personas.

ASTEAZUINZARRA, Bernardo: Capitán que, por su larga experiencia en la navegación de altura en bergantines, fue llamado a participar en 1788 en una iniciativa de fomento de la pesca en aguas de Galicia, financiada desde la Corona y con participación privada. Sus promotores directos fueron Jerónimo de Hijosa, empresario castellano, y Antonio Sáñez Reguart, Comisario Real de Marina. El objetivo de esta *Empresa de Pesca en Galicia* era descubrir nuevos caladeros, bien provistos durante todo el año. Para ello, los promotores deseaban poder contar con, al menos, media docena de embarcaciones de mediano porte, tripuladas por pescadores expertos que experimentasen con los aparejos más idóneos (palangres y liñas) sobre fondos vírgenes y alejados de la costa. A Asteazuinzarra se le encomendó inicialmente la búsqueda de tripulantes especializados y embarcaciones adecuadas en los puertos vascos. Sus indagaciones dieron resultado en San Juan de Luz, Socoa y San Sebastián. En este puerto adquirieron la embarcación denominada *San Martín*, del porte de 30 toneladas. De inmediato se cursaron instrucciones para que el

buque, seguramente aparejado con velas al tercio (un trincado vasco o un cachemarin del golfo de Vizcaya), fuera equipado para su futuro trabajo y rebautizado con el nombre de *Descubridor*. Iba a convertirse en el primer buque europeo de investigación pesquera. Al mando de Asteazuinzarra se llevó a cabo la primera campaña de investigación en 1789. Entre otros hallazgos, descubrió un importante caladero a diez millas al oeste de cabo Corubedo, hoy conocido como O Canto y profusamente explotado durante los doscientos años posteriores, hasta su esquilmación a finales del siglo XX. [Texto: Juan Carlos Arbex].

ATOCHA, Gracia de: Participó con su hermano Miguel de Aristeguieta en actividades mercantiles y en la industria naval. Según F. Serrano Mangas era “mujer que contaba con el reconocimiento de todos los fabricantes”⁶⁰⁶.

AZQUETA, Juan Florentín de: Fundador de la casa naviera *F. de Azqueta* en 1887. Hacia 1916 la empresa, ya en manos de sus hijos, poseía tres vapores, el mayor de los cuales era el *Bazán* de 1.000 toneladas.

BARCAÍZTEGUI Y URBINA, José de (c.1756-1831): Comenzó sus servicios de mar en la Compañía de Caracas como pilotín, llegando a teniente en 1781. Ese año pasa a la Real Armada. A las órdenes del brigadier Tofiño trabaja en el levantamiento de planos de las Azores. Tomó parte posteriormente en diversas operaciones militares y de corso. Como segundo comandante teniente del navío *San Francisco de Asís* tomó parte en el combate de Trafalgar. Su siguiente destino fue el de segundo comandante del departamento de Ferrol. Durante la Guerra de la Independencia se mostró activo en varias operaciones navales en el Mediterráneo. De 1813 a 1816 desempeñó el cargo de segundo comandante de los Tercios Navales del Norte y en 1822 pasó a ser segundo comandante del Arsenal de Ferrol. Hacia 1825 recibió la cruz y placa de la Orden de San Hermenegildo.

BARCAÍZTEGUI, Ventura de (?-1816): Prestigioso oficial de la Armada fue requerido por Alejandro Malaspina para su expedición alrededor del mundo, pero fue desembarcado a instancias del mayor general José Mazarredo quien necesitaba su presencia en la Academia de Guardiamarinas. Mazarredo valoraba la formación científica de Barcaíztegui y su “firmeza e inteligencia marinera para el mando de cualquier embarcación”, razones que llevaron a encomendarle la “expedición secreta” a la costa oriental de Cuba dirigida a efectuar trabajos cartográficos y al estudio de sus recursos forestales. Al mando del paquebote *Santa Casilda* llevó a cabo esta expedición entre 1790 y 1793. Debido a las duras condiciones climatológicas que hubieron de soportar, enfermó la casi totalidad de la tripulación y fallecieron nueve hombres. Pocos años después desempeñó diversas misiones militares en las Islas Filipinas, Macao y Cantón, realizando también trabajos hidrográficos. Una de sus acciones destacadas fue la operación de salvamento de la tripulación de la *San Andrés*, “Nao de Acapulco” que naufragó con un valioso cargamento en 1798. En 1800 Barcaíztegui tomó el mando del apostadero o comandancia de la marina real en Filipinas con el grado de capitán de navío.

BAREA, Ramón: Inventor de un velocípedo náutico probado en La Concha en 1895.

BELEFONTE, Juan Pedro Cruz de (c.1738-?): Capitán y armador corsario. Era hijo de un irlandés avecindado en San Sebastián. En 1762 hizo una campaña corsista por el golfo de Vizcaya y el sur de Inglaterra e Irlanda. De esta campaña se conserva un diario manuscrito, profusamente ilustrado, obra del propio Belefonte.

BEROIZ, Antonio de: Armador corsario y comerciante, hijo de Francisco de Beroiz. El historiador Enrique Otero resumió así su biografía: “Estuvo activo entre 1624 y 1668, fue uno de los [armadores corsarios] más importantes

y estuvo interesado, muchas veces como armador principal, en cerca de 60 barcos corsarios. A esto habría que añadir actividades comerciales de todo tipo, de tal forma que en algún momento se le acusó de tener tratos con el enemigo francés, lo que significó en 1640 su envío a Madrid como prisionero, problema del que salió, aparentemente, sin ningún castigo. Era por tanto uno de los grandes mercaderes de la villa donostiarra. En algún momento ayudó con sus navíos de guerra a la Armada Real (como en la invasión de Laburdi en 1637 o durante el sitio de Fuenterrabía al año siguiente)⁶⁰⁷.

BEROIZ, Francisco de: Construyó buques para la Armada Real por asiento. El galeón *Santa Ana* que se botó en la bahía de La Concha en presencia de Felipe III y su hija, era propiedad suya y de Martín de Amézqueta. Participó en actividades corsarias armando embarcaciones de diverso porte y colaborando en ocasiones con su hijo Antonio de Beroiz. En 1630, cuando la Provincia de Guipúzcoa ofreció una escuadra de corso y guardacostas, presentó como

núcleo de la misma seis embarcaciones rasas de remo y vela, las mayores de las cuales contaban con 30 remos y ocho piezas de artillería. En San Sebastián ejerció de jurado en 1614 y fue alcalde en 1629 y 1638.

BREOGÁN ZARRAGA, Juan: Fue uno de los primeros armadores que iniciaron la actividad corsaria en tiempos de Felipe IV. En 1624 armó un navío de 200 toneladas, dos pataches y una pinaza besuguera llegando a apresar seis naos holandesas y hundir otras dos, perdiendo el patache menor en una acción de abordaje. Fue diputado general de la Provincia de Guipúzcoa y alcalde de San Sebastián e intervino en las levas de gente de mar desde 1608 a 1623.

CÁMARA ARAMBURU, Manuel (?-1910): Fundador de la casa naviera de su nombre en el último tercio del siglo XIX. Tras su fallecimiento en 1910 la empresa prosiguió su actividad como *Viuda y Sobrinos de Manuel Cámara*. En 1915 poseía tres buques, el mayor de los cuales era el *Manuel Cámara* de 2.000 toneladas.

CAMINO, Miguel Santos de: Padre del Doctor J. Antonio de Camino, señala Serapio Múgica que fue “capitán de mar y guerra, notable por los servicios que prestó en las costas de América y por los estudios e interesantes manuscritos que dejó”⁶⁰⁸.

CAMPANARIO: Véase Pedro de Aguirre.

CARDEL, Martín: Capitán y armador. Tomó parte en la guerra en corso contra Francia (1552-1555).

CARRIL, Luis (1846-1892): Natural de Asturias se avecindó como pescador en el puerto de San Sebastián. Como patrón de la trainera donostiarra triunfó en La Concha en 1889, pero su máximo logro fue el obtenido sobre Ondarroa en la mítica regata de 1890. La victoria se celebró con enorme júbilo en San Sebastián. En 1892, faenando a la altura de Bermeo la trainera de Carril, llamada *Elcano*, zozobró pereciendo él y ocho tripulantes, algunos de los cuales también habían sido protagonistas de la regata de 1890.



Luis Carril, célebre patrón de la trainera de San Sebastián a finales del siglo XIX.



Plano del puerto de Guantánamo levantado por Ventura de Barcaiztegui en 1793. Copia de José Romero, 1796. Museo Naval, Madrid. La expedición que dirigió Barcaiztegui fue la primera de importancia destinada al conocimiento de las costas de Cuba.

Lámina de homenaje a la trainera de San Sebastián, patroneada por Luis Carril, que venció a Ondarroa en la famosa regata de 1890. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

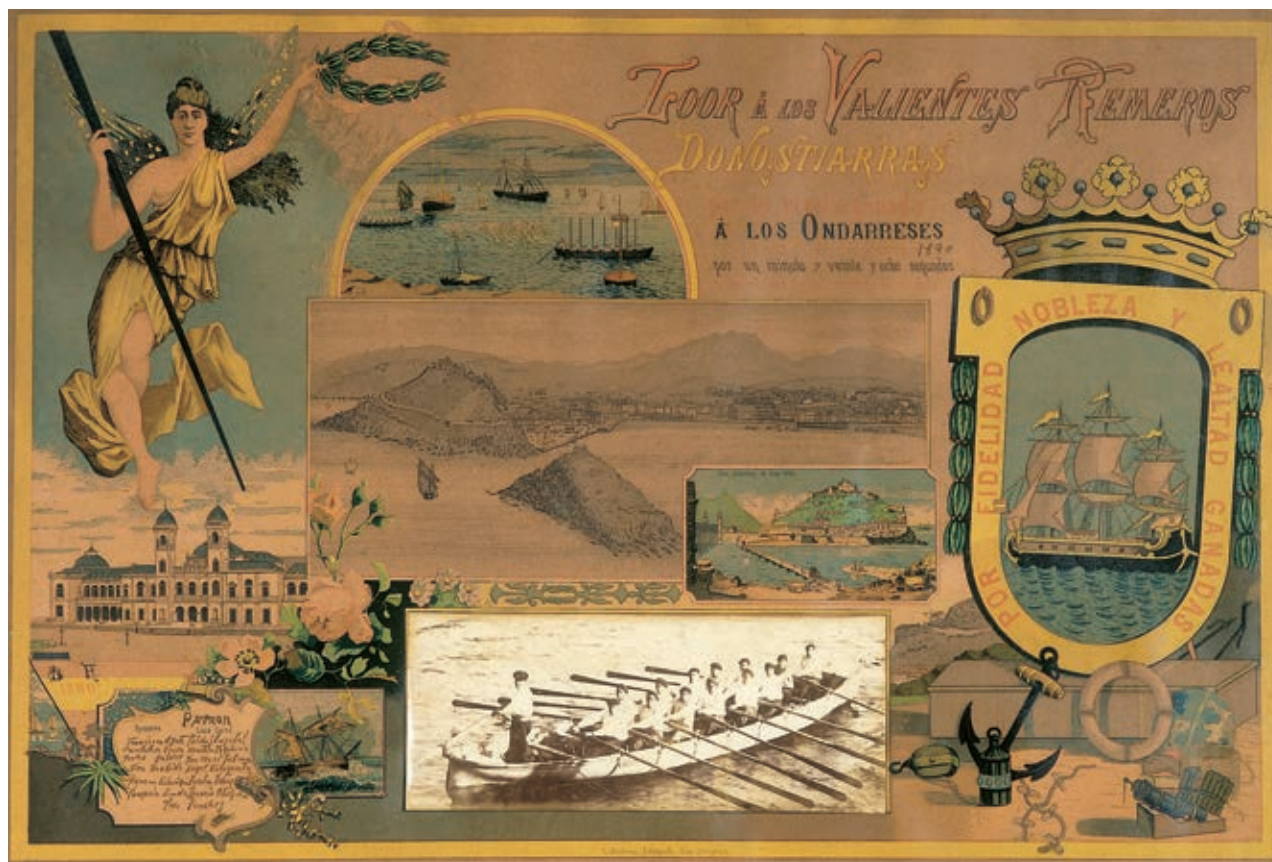


Ilustración que evoca el supuesto descubrimiento de Terranova por Juan de Echaide, en época precolombina. Procede del libro de J. M. Miner Otamendi, *Aventura en el mar*, 1943. En este libro, aprobado por el Consejo Nacional de Educación para su empleo escolar, se decía que no había certeza histórica sobre este descubrimiento, pero luego se añadía: "hay algunos motivos para creerlo como cierto".



CIGANDA LAFUENTE, Julio: Armador de pesca activo desde la segunda década del siglo XX. Fue uno de los impulsores de *Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca de Pasajes*, sociedad anónima constituida en 1919. En 1922 participa en la fundación de la Asociación de Armadores y Exportadores de Pesca de San Sebastián dedicada a la compra, venta y exportación de pescado. Instaló en Pasajes unos talleres que en los años 20 y 30 se dedicaron a la construcción de maquinaria de diverso tipo: máquinas navales, trituradoras de hielo, maquinillas de arrastre, grupos electrógenos, etc.

CIRIZA, Agustín: Véase Pedro Ciriza.

CIRIZA, Pedro: Socio principal de la casa armadora *P. Ciriza y Cía.* fundada en 1914. En esta empresa dedicada a la pesca de arrastre participará también su

hermano Agustín. Ambos inician una trayectoria profesional ligada a la pesca de altura en la que tomarán parte activa otros miembros de la familia Ciriza como Marcelina Alarcia, esposa de Agustín, o Miguel Ciriza Alarcia, hijo de ambos.

CIRIZA ALARCIA, Miguel: Véase Pedro Ciriza.

CRUZAT, Miguel (?-c.1615): Participó en la batalla de Lepanto, donde fue apresado. Su hermano Francisco pagó por su rescate 8.000 ducados. Fue Caballero de San Juan y Prior de Unzarate (Navarra).

DIÚSTEGUI, Agustín de (c.1617-1670): En 1631, cuando contaba unos 14 años, iba embarcado con su padre, el capitán Pedro de Diústegui, en un patache corsario que fue apresado por los franceses. El capitán Diústegui fue asesinado y la tripulación condenada a galeras.

Agustín logró huir en compañía del capellán y el cirujano del corsario. Según cuenta Enrique Otero "en 1653 era ya armador de corso y años más tarde envió un navío a las pesquerías de Terranova. Por méritos no bien conocidos fue nombrado caballero de la Orden de Santiago, una de las mayores recompensas que podía esperar un hidalgo del siglo XVII. Sin embargo, su actuación en América fue poco lucida y en 1668 volvió a España, desde Veracruz, como general de la Flota de la Plata, otro cargo de importancia"⁶⁰⁹.

DIÚSTEGUI, Pedro de: Sirvió en la Armada del Mar Océano como contra-maestre de las naves capitana y almiranta, pasando luego a ser capitán de mar de una urca. En 1631 salió al mando de *Santiago*, barco construido expresamente para el corso con ocho piezas de artillería gruesa, dos trabucos,

seis pedreros, cincuenta mosquetes, 11 arcabuces y 130 hombres. Con él capturó una nave holandesa de 20 cañones si bien fue luego represada por los guardacostas franceses. Con el mismo barco capturó dos urcas holandesas pero fue perseguido por tres navíos del rey de Francia. En el enfrentamiento murieron 19 hombres y al ser abordado los franceses asesinaron a varios tripulantes y al propio Diústegui que tuvo una muerte atroz (según testimonio de la época “dijéronle mil ofrentas y le dieron con un hacha tres golpes en la cabeza y muchas puñaladas”). Fadrique de Toledo, capitán general de la flota atlántica, calificó al capitán Diústegui como “uno de los mejores hombres de mar que hubo en la Armada y perfecto marinero”⁶¹⁰.

ECHAGÜE Y BARBERÍA, Ramón de:

Oficial de la Armada, sirvió a las órdenes de Mazarredo en 1770. En 1804 se le nombró teniente de los Tercios Navales. Embarcado como alférez en el navío *San Agustín*, murió en el combate de Trafalgar en 1805. El historiador José Cayuela narró así los avatares del *San Agustín* en el combate: “El *Leviathan* alcanzó al *San Agustín* sobre las 3 menos cuarto de la tarde. El navío del comandante Cagigal había sido uno de los pocos que desde la desmembrada Vanguardia intentaron socorrer sin demasiada táctica y con mucho valor el maltrecho Centro de la Franco-española. En un principio el *San Agustín* pareció equilibrar el combate con el *Leviathan*, provocando gran devastación sobre su gente. Se hallaban a pocas yardas de la proa del *Trinidad*. Pero en cuanto el navío de Cisneros fue abatido, el *San Agustín* acabó también atacado desde la retaguardia por el *Neptune* inglés. Entre dos fuegos contra ambos navíos de tres puentes, la resistencia del *San Agustín* terminó en carnicería. Entre las 3 y media y las 4 y cuarto de la tarde fallecían los tenientes de navío Ramón Echagüe y Agustín Monzón en el lado de estribor de la cubierta, intentando sujetar el segundo abordaje de la nave. Contra el navío se adjuntaron ade-

más a partir de las 4 y media otros dos buques británicos de 80 cañones, creemos que el *Minotaur* y el *Spartiate*. El *San Agustín* no pudo aguantar el masivo embate y se rindió a los británicos a las 5 y media de la tarde aproximadamente, es decir, sin parar de cañonear hasta el final de la batalla. Su defensa tuvo un enorme coste con 180 muertos y 200 heridos”⁶¹¹.

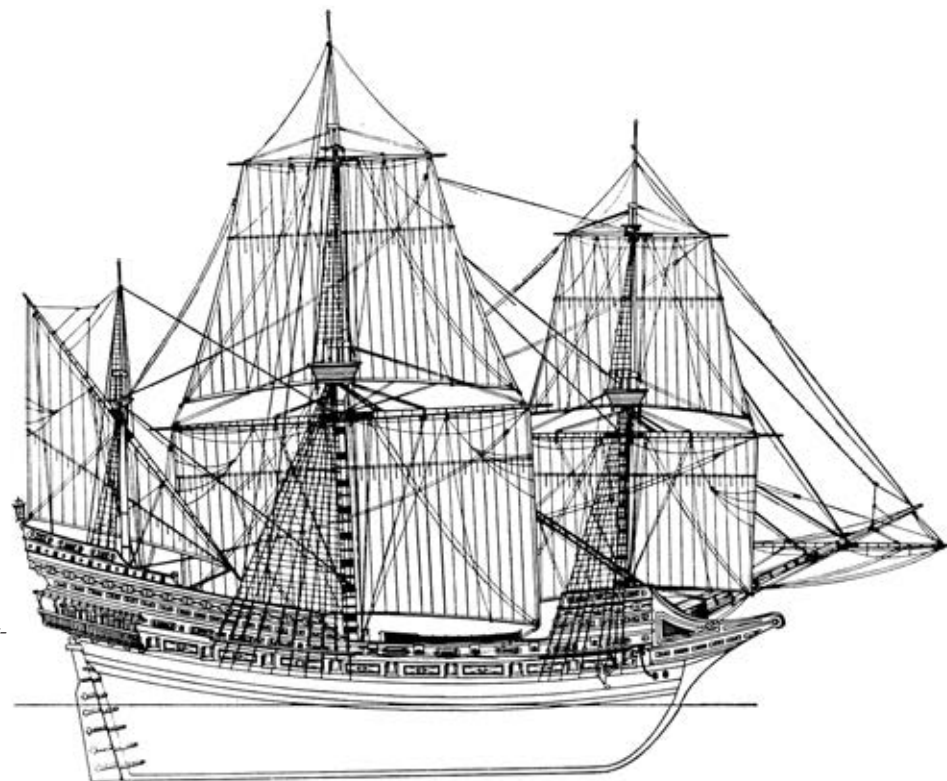
ECHAIDE, Juan de:

Marino que en el siglo XVI descubrió un puerto en Terranova al que dio su nombre: *Echaide-portu*. Una interpretación errónea de este hecho hizo que se le atribuyera nada menos que el descubrimiento de Terranova en época precolombina (siglo XIV). Desde 1866 una calle de San Sebastián lleva su nombre. En el antiguo Palacio Provincial, destruido en un incendio en 1885, existían pinturas murales alusivas a su *descubrimiento* de Terranova.

ECHAZARRETA, Miguel: Véase Echezarreta.

ECHAVARRIA, Sebastián de: Sirvió con galeón propio en las armadas de Felipe V. Fue luego gobernador y capitán general en las Indias Orientales.

ECHEVERRI, Domingo de: Superintendente de fábricas de navíos y de plantíos de Guipúzcoa, fue el iniciador de un poderoso e influyente clan ligado al comercio americano y la industria naval. Según Fernando Serrano Mangas todos los componentes de este grupo familiar poseyeron “profundísimos conocimientos navales”⁶¹². Domingo de Echeverri fue tam-



bién administrador del comercio de lanas de San Sebastián en 1626.

ECHEVERRI ROBER, Jacinto Antonio de (1625-1673):

Hijo de Domingo de Echeverri. Como general de las Flotas de Indias realizó numerosos viajes por el Atlántico. Era además un gran experto en construcción naval. El tratadista José de Veitia y Linaje, autor del *Norte de la Contratación de la Indias Occidentales* (1672), le tenía como el

Galeón de la Carrera de Indias del siglo XVII. Los Echeverri destacaron como marinos y como técnicos, altamente cualificados, en construcción naval.



Jacinto Antonio de Echeverri fue general de flotas de la Carrera de Indias y gran experto en construcción naval. Retrato imaginario en paradero desconocido.

máximo especialista en la materia que había en España.

ECHEVERRI ROBER, Juan de (1609-1662): Primogénito de Domingo de Echeverri fue general de galeones y flotas de Indias. Estuvo al servicio de la Armada durante 32 años dejando en su profesión –cuenta el historiador José Garmendía Arruabarrena– “fama de hábil, bizarro y organizador”⁶¹³. Durante la Guerra de los Treinta Años combatió contra holandeses y franceses. En varias ocasiones estuvo al mando de la escuadra de guarda de la Carrera de Indias, enfrentándose a corsarios, piratas y filibusteros en las Antillas. En 1652 mandó una de las divisiones de la escuadra de Dunkerque que batió a la escuadra francesa durante el sitio de La Rochelle. Escribió *Instrucciones para la navegación y el combate*, así como *Discurso sobre el estado de la Marina en España* y *Relación del dinero empleado en Tierra Nueva*. Recibió el hábito de caballero de Calatrava y los títulos de marqués de Villarrubia y conde de Villalcázar de Sirga. Fue el fundador de una capilla familiar en San Telmo.

ECHEVERRI ROBER, Juan Domingo (1622-?): Hijo de Domingo de Eche-

verri. General de las Flotas de Indias. Para Serrano Mangas fue “el personaje con más autoridad en cuestiones navales de la España de su tiempo”⁶¹⁴.

ECHEZARRETA, Miguel: Clérigo de prima y beneficiado de las parroquias de San Sebastián que, renunciando a su beneficio eclesiástico, se integró en la Real Armada en 1596 poniéndose en Pasajes a las órdenes del general Pedro de Zubiaur. Combatió a ingleses y holandeses interviniendo personalmente en acciones de abordaje a naves enemigas. Prestó servicios en la Carrera de Indias alcanzando el grado de general. Siguiendo la trayectoria habitual en los mandos de las Flotas de Indias de hacer compatible el servicio al rey con el negocio personal, Echezarreta obtuvo considerables beneficios económicos en su actividad y en 1630 ofrece en préstamo a la Corona la cuantiosa suma de 22.000 ducados para los aprestos de la Armada de ese año. Obtuvo el hábito de Caballero de Santiago. Para la concesión en firme de esta merced real uno de los testigos que comparecieron para acreditar su probidad señaló –recoge Tellechea– que Echezarreta gozaba de fama de “puntual, honrado y muy valiente y caballero en el trato”⁶¹⁵.

ERAUSO, Juan de: Corsario. Capitán de mar y guerra y armador. Tío de Catalina de Erauso. Tuvo notable protagonismo en la confrontación corsaria contra los franceses en Terranova entre 1522 y 1555. Este último año zarpó para Terranova con una nao de 400 toneles, fuertemente armada y 300 hombres. Tras el apresamiento de dos naos francesas cargadas de bacalao, que condujo a Terranova, se unió a las naos de Juanes de Lizarra –también donostiarra– y Miguel Iturain que atacaron varios puertos de la isla entablado duros combates. Como resultado de tan sangrienta expedición apresaron 14 naos con su correspondiente carga de pescado. Fue almirante de la Carrera de Indias y obtuvo el hábito de Santiago.

ESCORZA, Francisco de: Audaz corsario que como capitán de la Escuadra Real del Norte apresó más de 100 navíos de Francia y Holanda. En 1634 echó a pique la capitana de una flota mercante holandesa. En 1636 salió de Pasajes con un bajel de remos y en tres salidas rindió 11 navíos enemigos. Estuvo en el combate naval de Getaria de 1638 donde intentó desviar con una de sus lanchas un brulote francés que iba contra el galeón *Nuestra Señora de la Concepción*. En la lucha fue herido de un astillazo en la cabeza y dado por muerto. Su fallecimiento se produjo más tarde, en combate contra un navío holandés.

GALDÓS UZCANGA, Manuel (1909-1974): Capitán de la Marina Mercante. Cuando estalla la guerra civil era primer oficial del bacaladero *Mistral* de PYSBE. Estaba afiliado a la Agrupación Náutica de Gijón que luego se integró en la UGT. El buque es militarizado y con el nombre *Gipuzkoa* pasa a formar parte de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi creada por el Gobierno Vasco para ayudar a la Armada Republicana. Galdós, fue nombrado comandante de este bou artillado que se mostró muy activo en misiones de vigilancia costera y protección de la pesca y el tráfico marítimo. Con su



El donostiarra Manuel Galdós fue uno de los comandantes más destacados de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi, fuerza creada por el Gobierno Vasco en ayuda de la Armada Republicana.

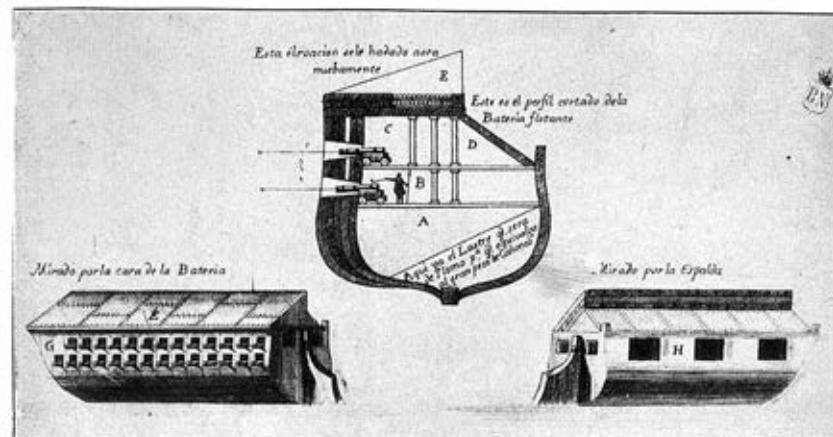


Manuel Galdós, capitán de la motonave panameña *Heron* con la que transportó aviones para los aliados durante la II Guerra Mundial.

modesta artillería se enfrentó al destructor *Velasco* (15-11-1936) y al crucero *Canarias* en Machichaco (5-3-1937). En su encuentro con el *Canarias*, el buque más potente de las fuerzas rebeldes, el bou *Gipuzkoa* fue alcanzado en el cañón de popa y el puente de mando causando 5 muertos y 12 heridos mientras que el *Canarias* sufrió un muerto y un herido. Con su buque incendiado el propio Galdós, pese a encontrarse también herido, se hizo cargo del timón de popa hasta alcanzar Portugalete. Según Juan Pardo San Gil “en junio de 1937 Galdós fue nombrado comisario político del destructor republicano *José Luis Díez* con el que tomó parte en las posteriores operaciones desde Bilbao y Portugalete. En agosto ascendió a capitán de corbeta de la Reserva Naval. Cuando el buque se refugió en Falmouth, desembarcó (14-9-1937). Durante la II Guerra Mundial mandó el vapor panameño *Heron*, que operó en el Pacífico, transportando armas para los aliados. Siguió después mandando buques de bandera panameña en aguas del Sudeste Asiático, en un periodo marcado por los conflictos de Indochina, Formosa, Indonesia, viéndose envuelto en más de un incidente”⁶¹⁶. Falleció en Irún.

GARAGARZA, Domingo de: Tuvo un papel destacado en la batalla naval de San Miguel (Azores) en 1582 al abordar con su nao *Juana* la capitana francesa de Strozzi.

GARBUNO Y ARIZMENDI, Cesárea (?-1933): Conocida como viuda de Londaiz en el mundo empresarial. Con el también donostiarra Luciano Mercader y Minondo constituye en 1883 la compañía *L. Mercader y Vda. de Londaiz* dedicada al negocio del petróleo: “compra, refinación, expedición y venta de petróleo, y cualesquiera otros aceites minerales”. La empresa instaló una refinería de petróleo en Molinao (Pasajes Ancho) y dispuso de barcos propios para el transporte del crudo desde los Estados Unidos. Ya en 1893 disponía del *San*



Batería flotante ideada por José Lorenzo de Goicoechea en 1780 para el ataque a Gibraltar. Como oficial de la Compañía de Caracas primero y de la Armada Real después, Goicoechea se destacó por su intrepidez e inteligencia marinera, participando en gran número de acciones bélicas.

Ignacio de Loyola, bergantín-goleta de casco de hierro que tuvo un final trágico en 1912 al desaparecer en el Atlántico con sus 13 tripulantes. En 1914 al fallecer Luciano Mercader la compañía adquiere la denominación *Vda. de Londaiz y sobrinos de L. Mercader*. Actualmente esta firma sigue en activo.

GARCÍA GALAN, Francisco: En 1640 ofreció a la Corona una escuadra de “cuatro fragatas y un barco luengo”, tripulada con su gente y comandada por él mismo, para actuar como corsario en aguas americanas.

GARRO, Miguel de: Natural de Alza. Lope de Isasti lo presentó así en su *Compendio Historial*: “Capitán de su Majestad, valiente, que hizo grandes hazañas en su Real servicio, particularmente en la batalla de D. Bernardino de Mendoza, Capitán General de las Galeras de España contra Caramai turco, que iba con gruesa armada saqueando a Gibraltar, que fue vencido y preso en 1540”.

GOICOECHEA, José Lorenzo (?-1800): Marino de brillante historial que participó en numerosos hechos de armas al servicio de la Compañía de Caracas y de la Armada. En 1756 tiene una primera experiencia en navegación de cabotaje y al año siguiente inicia estudios de náutica y matemáticas en Nantes.

Embarca hacia La Martinica, en 1759, en una fragata armada en corso y mercadería, sosteniendo combates con buques ingleses. En 1760 es nombrado cadete de la Compañía de Caracas, empresa en la que permanece durante 17 años, destacándose en los guardacostas de Venezuela con exitosas acciones contra los contrabandistas holandeses e ingleses. Por estas acciones, repletas de novelescos episodios, fue nombrado capitán en 1773. Al mando de navíos de la Compañía efectuó varios viajes redondos hasta que en 1777 se incorpora a la Real Armada obteniendo el grado de capitán de navío en 1782. Estuvo presente en importantes acciones de la Armada a finales del siglo XVIII como la captura de un gran convoy inglés en el cabo Santa María (Azores), el intento de recuperación de Gibraltar, la toma de Mahón, las expediciones contra Argel, la defensa y evacuación de Tolón, la defensa de Cádiz ante los ataques de Nelson, etc. En Brest se le confiere el mando de una división de navíos y fragatas de la escuadra combinada hispano-francesa, sosteniendo diversos combates con los ingleses. Muere en 1800 de un ataque de apoplejía a bordo de su barco. En opinión del vicealmirante Francisco de Paula Pavía, Goicoechea fue “un intrépido marino, un militar esforzado y un dechado de honradez y lealtad (...) muy digno de que se honre y se conserve su memoria”⁶¹⁷.



El maestro ancorero Juan Fermín de Guilisasti renovó las técnicas tradicionales de forja fabricando anclas de gran tamaño y calidad.

Imagen: Forja de la uña de un ancla de grandes dimensiones. Detalle de una ilustración de *L'Encyclopédie* de Diderot y d'Alembert, 1751-1772.



La armadora Guillerma Iturriza ante el *Guillermita*, pesquero de bajura que fue al desguace en 2007.

GOYCOA, José Manuel de (?-1804): Como oficial de la Armada tomó parte en la expedición al estrecho de Magallanes de 1788-89 al mando de Antonio de Córdoba. Capitán de fragata en 1796 participó en la defensa de la bahía de Cádiz contra el ataque inglés de 1797. Ascendido a capitán de fragata en 1802 se posesionó de la fragata *Mercedes* y fue enviado al puerto de El Callao (Perú) para recoger un rico registro de caudales. De retorno, formando escuadra con otras tres fragatas, fueron atacados por los ingleses en el cabo de Santa María. En el combate estalló la santabárbara de la fragata de Goycoa pereciendo él y casi toda la tripulación.

GUILISASTI, Juan Fermín (c.1705-?): Nació en San Sebastián, siendo su ascendencia originaria de Usurbil. Pertenecía a una familia de fabricantes de anclas de larga tradición. Juan Fermín se asentó en Aia (forjas y ferreírías de Arrazubía) mientras que otros Guilisasti, también ancoreros, trabajaban en Usurbil y Hernani. Hacia 1730-31 estuvo en Holanda, enviado al parecer por la Compañía de Caracas, donde pudo conocer las técnicas que allí se utilizaban para la fabricación de grandes anclas. Guilisasti adaptó los sistemas de soldadura holandeses a las técnicas tradicionales y contando con las buenas cualidades del hierro de Somorrostro consiguió elaborar anclas de gran tamaño y alta calidad que suministró a la Armada desde 1738. Este avance tecnológico posibilitó que el sector ancorero guipuzcoano tuviera un gran crecimiento y exportara parte de su producción a países como Francia, Portugal e Inglaterra.

IDIÁQUEZ Y BUTRÓN, Alonso de (1565-1618): Hijo de Juan de Idiáquez destacó en los campos de batalla de Flandes, Francia e Italia llegando a ser capitán general de caballería de Milán y general de los ejércitos de Lombardía. También desempeñó los cargos de Virrey de Navarra, secretario de las Juntas y Diputaciones de Guipúzcoa y capitán general de Guipúzcoa. Ostentó

además, entre otros títulos, el de conde de Aramayona y duque de Ciudad Real. Aunque la mayor parte de su carrera militar se desarrolló en los ejércitos de tierra no faltaron los episodios marítimos en su biografía. Tomó parte en la batalla naval de San Miguel (Azores) en 1582, mostrando "gran asistencia y valor" según testimonio de la época. Organizó además la defensa de San Sebastián ante un ataque por mar lanzado desde Bayona y los puertos de Lapurdi. Murió en Milán siendo enterrado en San Telmo, junto a su padre.

ILLARRETA, Francisco de: Capitán y armador. Tomó parte en la guerra en corso contra Francia (1552-1555).

IRIBERRI, Manuel de (?-1648): Capitán establecido en Cádiz que hizo fortuna en su actividad comercial. Según dejó escrito el estudioso de la presencia vasca en Andalucía, José Garmendia Arruabarrena, "Iriberrí es sin lugar a dudas, figura clave entre los vascos de la primera mitad del siglo XVII gaditano, figura que concita en torno a su persona las voluntades, pías y patrióticas de sus naturales"⁶¹⁸. Fue artífice, junto con el capitán Diego de Aguirre, de la Cofradía de la Humildad y Paciencia ubicada en la Iglesia de San Agustín que era, de hecho, la Cofradía de la colonia vasca en Cádiz. En su testamento dio pruebas de su generosidad dejando una parte sustancial de sus bienes para la redención de cautivos en la costa berberisca (dirigida "a los hijos naturales de la provincia y en particular a los hijos de la villa de San Sebastián y de la ciudad de Fuenterrabía e Irún, y en falta de éstos a los naturales de esta ciudad de Cádiz"). También fijó una importante cantidad para "la crianza de los niños expósitos (...) y el casamiento de huérfanos pobres naturales de esta ciudad de Cádiz".

IRISARRI, Santiago de (1697-1759): Factor y director de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en Cádiz.

Fue también accionista de la Compañía de La Habana. Cuando fallece en San Fernando (Cádiz) se procedió a efectuar el inventario testamentario que sacó a relucir su gran fortuna. Además de varias casas en Cádiz y San Sebastián dejó una amplia variedad de bienes entre los que había dos arcones repletos de oro y plata, piezas de orfebrería, alhajas de oro, piedras preciosas, loza de China, un oratorio con imagen de la Virgen Dolorosa, cuadros de temática religiosa y una amplia biblioteca. Contaba con 74 acciones de la Compañía de La Habana, 32 de la Compañía de Caracas y ocho acciones de la Compañía Ballenera de San Sebastián. También le pertenecían dos esclavos negros, uno de 19 años y otro de 15 ó 16 años, llamados respectivamente Ignacio y Santiago.

ITURRIZA MEJÍAS, Guillerma (1928): Armadora del pesquero de bajura *Guillermita* desde 1964 hasta su desguace en 2007. Desde muy joven se dedicó a labores de *pishonera* (presentación del pescado para subasta, cobro en la Cofradía, pago a los tripulantes, arreglo de redes, etc.). Su marido José Antonio Vaqueriza fue patrón del *Guillermita* hasta 1969 mientras Guillerma se hacía cargo de todo el trabajo en tierra (contabilidad, permisos, partijas, venta de pescado, reparación de redes, etc.). La familia Vaqueriza Iturriza cuenta ahora con el barco *Gure Aita Josbe*, el mayor y más moderno barco de la flota donostiarra. Guillerma ya no ejerce de armadora, pero sigue llevando la contabilidad y efectuando otros trabajos menores. [Texto: Ana Iza].

KIRIKO: Véase Zufiaurre, Francisco.

LAJUST, Antonio de: Comerciante y constructor naval de la primera mitad del siglo XVII. Entre 1614 y 1621 fabricó al menos 11 naves no inferiores a las 500 toneladas utilizando los astilleros de San Sebastián y Usurbil. Construyó para particulares y para la Carrera de Indias así como para las Armadas de Portugal y Filipinas.

LARANDO, Juana de: Viuda y propietaria de una posada, que en 1630 tomó parte en el negocio corsario armando, con otros dos socios, el patache *San Juan*. Al mando del capitán Juan Echaniz el patache hizo una incursión en la costa francesa y “el canal de Inglaterra” logrando alguna presa de importancia aunque no debió reportar grandes beneficios.

LARDIZÁBAL, Vicente de (1746-1814): Doctor en medicina, ejerció su profesión en San Sebastián. Siendo muy joven publica su obra más importante, *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes* (Madrid, 1769), dedicada a la instrucción de los cirujanos de los barcos que hacían navegaciones trasatlánticas, con especial mención a los de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Pocos años más tarde vendría el libro *Consuelo de Navegantes* (Madrid, 1772) en el que proponía el uso del sargazo para combatir el escorbuto, enfermedad que aquejaba a los marinos en las largas travesías. Estas obras hacen de Lardizábal el primer tratadista español de temas médico-navales. En 1778 publicó además el folleto *Memoria sobre las propiedades del chocolate* donde alababa los valores alimenticios y medicinales de este producto proponiéndolo como complemento de las curas balnearias.

LASALA Y COLLADO, Fermín. Duque de Mandas (1832-1917): Hijo de Fermín Lasala y Urbietta y Rita Collado. A la muerte de su padre, en 1854, se hará cargo de sus numerosos negocios y entre ellos de los diques de construcción naval de Pasaia y Hondarribia, y de la flota comercial de altura formada por el clíper *El joven Fermín* y la corbeta *Lasarte*. Con ellos se dedicará, tal y como su padre ya había hecho, a transportar el producto de las fábricas de la familia –precisamente el de la harinera de Lasarte– y emigrantes al Cono Sur, a Cuba y Puerto Rico desde donde carga, en fletes de retorno, productos coloniales para puertos del

Norte de Europa como Hamburgo, Amberes o Liverpool antes de retornar a San Sebastián. Al filo del año 1863, dado el escaso beneficio que producían esas operaciones, hasta entonces moderadamente rentables, Fermín Lasala y Collado abandonará este sector del mundo de los negocios vendiendo su flota, que, en parte, va a parar a manos de armadores bilbaínos como los Aburto, que se interesan en la *Lasarte* a través de Eduardo de Aznar. [Texto: Carlos Rilova Jericó].

LASALA Y URBIETA, Fermín (1798-1853): Descendiente de una familia originaria de Baja Navarra, desarrolla una fulgurante carrera como comerciante en San Sebastián durante las tres primeras décadas del siglo XIX que acaba llevándolo a los puestos más altos de la administración política y económica de la monarquía de Isabel II. Sus relaciones con las principales firmas comerciales de la ciudad son notorias, especialmente con la de la viuda de Collado, con cuya hija, Rita, se casará, y con la de los Brunet. En el año 1831, tres después de su boda, su suegra le cederá la corbeta *Josefina* que, aparejada como bergantín –de nombre *Rápido*– le lleva a involucrarse como constructor y armador de una reducida pero activa flota comercial que heredará y mejorará su hijo. [Texto: Carlos Rilova Jericó].

LERCHUNDI, Tomás: A comienzos del siglo XX contaba con un establecimiento dedicado a la venta de efectos navales en San Sebastián. Posteriormente amplía el radio de sus negocios a la pesca de arrastre convirtiéndose en armador. La empresa tuvo continuidad en Pasajes, ya en manos de sus hijos Ramón y Luis María.

LEYZAU, José de (1740-1807): Sirvió durante 50 años en la Armada. En 1754 sentó plaza de guardiamarina en Cádiz. En 1770 se halló en el reconocimiento de las costas situadas entre el río de la Plata y el estrecho de Magallanes. Con la fragata *Dorotea* participa

en el socorro de Melilla. Tomó parte en la expedición contra Argel (1775). Fue nombrado capitán de navío en 1782.

LEZO Y OLABARRIETA, Blas de (1689-1741): Natural de Pasajes San Pedro, localidad que hasta 1805 perteneció al término municipal de San Sebastián. Se educó en Francia e ingresó inicialmente en la Marina francesa. Participó intensamente en la Guerra de Sucesión del lado de los Borbones tomando parte en diversas operaciones: estuvo en el combate de Vélez-Málaga (1704) donde un cañonazo le arrancó la pierna izquierda; en el ataque a Tolón (1707) perdió el ojo izquierdo; en el sitio de Barcelona (1713) recibió otra herida que le dejó inútil el brazo derecho. Asistió también a la recuperación de Mallorca

Retrato de Blas de Lezo (Museo Naval, Madrid). Se trata de una copia del retrato original realizada en 1835. Este gran marino era natural de Pasajes San Pedro, entonces término municipal de San Sebastián.



Representación idealizada de la defensa de Cartagena de Indias por Blas de Lezo. Estampa litográfica de Daniel Urrabieta, 1854 (*Historia de la Marina Real Española de José March y Labores*). Colección Untzi Museo-Museo Naval.

El intento de conquista de Cartagena de Indias, puerto de gran importancia estratégica, terminó como la más sonada derrota de la armada británica del siglo XVIII en territorio antillano.



(1715) y fue luego destinado combatir a piratas y corsarios en las Antillas y en la costa americana del Pacífico. Como Jefe de Escuadra participó en 1731 en la expedición contra Génova y en 1732 en los ataques contra Orán. Ya como teniente general se le encomendó la jefatura del Apostadero del estratégico puerto de Cartagena de Indias (actual Colombia). El historiador José Cayuela resumió así la legendaria intervención de Lezo en su defensa: “Estando allí destinado se desencadenó una declaración de guerra entre las coronas de Gran Bretaña y España. Ante la importancia de aquella ciudad los ingleses decidieron un ataque masivo al mando del almirante Vernon (...). A raíz de las malas defensas del puerto los británicos estaban convencidos de su victoria, iniciando en 1741 un asalto a gran escala con 36 navíos de combate y más de 100 buques menores de transporte. No obstante, la resistencia de la población, las disposiciones logísticas del virrey de Nueva Granada, Sebastián de Eslava, y la inteligente resistencia del Almirante Blas de Lezo (...) determinaron la derrota más sonada de la Marina de la Gran Bretaña en el siglo XVIII sobre territorio antillano. Vernon hubo de huir dejando a sus espaldas 20 buques

y 9.000 hombres, que inmediatamente fueron capturados por las tropas de Lezo”⁶¹⁹. Agotado por las fatigas de la defensa, Lezo falleció pocos meses después.

LIÑÁN Y VERA, Luis (?-1625): Especialista hidráulico. Ideó un ingenioso dispositivo para la limpieza del puerto de Pasajes y otro para prensar



Iker Martínez de Lizarduy y Xabier Fernández, campeones olímpicos de vela en la clase 49er (Atenas, 2004). En las Olimpiadas de Pekín (2008), obtuvieron la medalla de plata. Compitiendo siempre en pareja, ambos han conseguido además varios títulos mundiales en esa modalidad.

las sacas de lana en los muelles de San Sebastián.

MARI: Véase Zubía, José María.

MARTÍNEZ DE LIZARDUY, Iker (1977): Campeón de vela deportiva. Conquistó su primer campeonato de España en 1992 en la clase Optimist. Hasta 1997 navegó en la clase Vaurien obteniendo el título nacional juvenil de 1995 y 1996, así como el de Euskadi en 1997. En 1998 comienza su trayectoria en una nueva modalidad olímpica: la clase 49er. En 1999 se une a Xabier Fernández Gaztañaga (Ibarra, Gipuzkoa) y partir de ese momento comienza una carrera fulgurante hacia los títulos mundiales. En 2002 conquista el título mundial y el europeo en dicha clase además del título mundial de IMS 600 como táctico del equipo Movistar. En 2004 consigue un nuevo título mundial y el oro olímpico en Atenas en la clase 49er. En vela oceánica, en el 2005 baten el récord del mundo de velocidad en 24 horas, a bordo del Movistar. En 2006 consiguen el título de Campeones del mundo ISAF. En 2007 y 2008 obtienen de nuevo el título de Campeones de Europa en la

49er. Participan en 2008 en las Olimpiadas de Pekín logrando la medalla de plata.

MATHÉ Y ARANGUA, José María

(1800-1875): Entre 1819 y 1825 formó parte del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Como oficial de Marina estuvo destinado en Cuba entre 1828 y 1830. En 1834 hizo un minucioso levantamiento de la costa y puerto de Castro Urdiales y posteriormente los planos topográficos de Santander y península de Guarnizo. En 1837 prestaba sus servicios en el Almirantazgo para pasar luego al Estado Mayor del Ejército. En 1839 es ascendido a coronel de artillería de Marina. Sus conocimientos técnicos le llevaron a desarrollar un sistema de telegrafía óptica de su invención que funcionó en España durante más de 10 años. En 1851 fue comisionado para el estudio de la telegrafía eléctrica y propuso la instalación de dos líneas de telegrafía eléctrica aérea, la primera de las cuales debía ir de Madrid a Irún. Fue nombrado director general del Cuerpo de Telégrafos el 21 de noviembre de 1856 y alcanzó en el ejército el grado de general.

MENDIOLA, Francisco de: Vecino de San Sebastián, natural de Ea (Bizkaia). En 1854 participó en el salvamento de la tripulación de un barco en peligro de naufragio. Así narró su benéfica acción Nicolás de Soralue. “Sin embargo de su aventajada posición de bienes de fortuna, se lanzó en un pequeño bote en esta *Concha* con algunos marineros, en medio de un espantoso temporal, salvando casi una docena de vidas (...). La Diputación foral premió con dinero y gracias a los marineros; a Mendiola con una honorífica comunicación, y el Gobierno con otra condecoración que bien merecidas eran”⁶²⁰.

MENDIZÁBAL Y VILDÓSOLA, Ignacio de (c.1727-1780): Guardiamarina en 1741, fue nombrado capitán de navío en 1774. En 1751 tomó parte en la Expedición de Límites al Orinoco organizada por José de Iturrriaga siendo

ascendido a teniente de fragata en 1752. En 1780, integrado en una división que iba a las órdenes de Lángara, participó en un combate contra fuerzas inglesas superiores. El navío *Santo Domingo* a su mando resultó destruido al volar la santabárbara pereciendo toda la tripulación.

MERCADER Y ECHANIZ, Ignacio

(1832-1901): Junto con su padre Francisco Luciano Mercader y Minondo funda en 1869 la sociedad *Mercader e Hijos* dirigida al comercio con las Antillas, especialmente con Cuba. Contaron con tres vapores para el comercio de coloniales. Explotaban además una refinera de petróleo en Pasajes asociados a la familia Londaiz [véase Cesárea Garbuno]. Ignacio Mercader vio en la aplicación del vapor a la pesca un modo de aumentar la productividad pesquera y lograr mayor seguridad para los tripulantes. En 1878 encarga en Escocia el primer *Mamelena*, embarcación considerada como la primera de vapor dedicada a la pesca en España. Su flotilla de arrastre fue creciendo hasta alcanzar, a comienzos de siglo, las 10 unidades. Ignacio Mercader fue el primer presidente de la Cámara de Comercio de Guipúzcoa, constituida en 1886. También presidió la Sociedad de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa. Fue alcalde de San Sebastián en 1873 y 1874, y senador por Guipúzcoa (Partido Liberal) entre 1895 y 1898. Manuel Mercader Vidaurre, hijo de Ignacio, dio continuidad a la empresa abriéndola a la participación de nuevos socios.

MERCADER Y MINONDO, Luciano (?-1914): Véase Ignacio Mercader y Cesárea Garbuno.

MICHELENA Y OSINAGA, Juan José Vicente de: Destacado comerciante de la segunda mitad del siglo XVIII. Miembro de la élite donostiarra ejerció como alcalde en 1770, 1773, 1783 y 1784. Contaba ya con una trayectoria considerable en los negocios mercantiles –incluida la participación en varios

navíos y fragatas– cuando forma con Francisco Aldaz la compañía en comandita bajo la denominación *Aldaz*. El objetivo de la misma era “hacer comercio, tratar y contratar en negocios activos y pasivos correspondientes al tráfico de géneros, navíos y banca y demás que tenga enlace con lo que es comercio lícito”. Aldaz y Michelena tejieron una compleja red de actividades financieras, transformadoras y de contratos con la Monarquía cuyo núcleo articulador era el comercio, con una orientación preferente hacia la Europa atlántica (Bayona, Burdeos, Ámsterdam, Danzing, Riga...) aunque también mantuvo intercambios con América a través de la Compañía de Caracas o vía Santander. Según la historiadora Isabel Miguel López, la firma *Aldaz* tuvo una dimensión empresarial elevada entre los comerciantes españoles de la época⁶²¹. En 1783 la compañía se declara en quiebra dando origen a un penoso proceso judicial. Michelena termina por irse de San Sebastián en 1786 a pesar de tener prohibida la salida de la ciudad. Desde Burdeos escribirá al presidente de la Chancillería de Valladolid quejándose amargamente del trato recibido.

MORALEDA Y MONTERO, José de (1750-1810): Natural de Pasajes San Pedro (localidad perteneciente a San Sebastián hasta 1805). De familia marinera, trató de ingresar como guardiamarina, pero hubo de conformarse con hacer estudios de pilotaje en la Real Escuela de Navegación de Cádiz. Tras navegar por el Caribe, el Golfo de Méjico y la India Oriental se embarca hacia la costa del virreinato del Perú en 1773. El virrey Manuel de Guirior le tuvo en gran estima, considerándolo como uno de los mejores pilotos de su época en la navegación por aquellos mares. Entre 1787 y 1788 realizó el levantamiento del plano general de la isla de Chiloé y los particulares de los puertos de ese territorio, aportando además información sobre costumbres, clima, historia, producción agrícola, carácter de los habitantes, etc., así



Ignacio Mercader. Reproducción fotográfica del retrato al óleo de Alejandro Irueta, 1900. Colección particular.



Página del manuscrito de José de Moraleda *Viaje de reconocimiento de las islas de Chiloé*, 1790 (Museo Naval, Madrid). Moraleda destacó por sus trabajos cartográficos en las costas de Chile y Centroamérica. Puso además de manifiesto sus dotes de buen dibujante. Como pintor realizó algunas representaciones de combates navales que tienen indudable interés si se considera el escaso desarrollo que este género de pintura tuvo en España.

Retrato imaginario de Miguel de Oquendo y Segura. Estampa de Fernando Selma, c. 1808, de la serie *Varones Ilustres de la Marina Española*. Colección Museo Naval, Madrid.

como sobre su estado económico y social. También redactó un derrotero a los puertos de Chiloé de gran utilidad práctica. Sus trabajos hidrográficos en la costa chilena están considerados como los mejores realizados en la zona bajo dominación española y tuvieron una acogida muy favorable entre los marinos y las autoridades virreinales, recibiendo también el elogio de Alejandro Malaspina. En 1792 Moraleda organiza la expedición que da lugar a la “Carta esférica de la costa occidental patagónica”. En 1804 fue nombrado teniente de navío. Muere en Lima en 1810. Hugo O’Donell, biógrafo de

Moraleda, dejó esta semblanza sobre su figura: “Fue un hombre de su época. Trabajador e inquieto, ambicioso y abnegado, virtuoso y felón, familiar y calavera, encierra en su complicada personalidad de trotamundos al caballero frustrado y al científico en continuo afán de superación. Su obra fue modesta y trascendental, dicotómica, como su vida”⁶²².

MUÑOZ DE ARAMBURU, Hernando: Fue almirante en la Carrera de Indias. Tomó parte en la expedición a las islas Filipinas de 1610 al mando del general Juan Ronquillo.

NAVARRO ARZAC, José Francisco (1823-1909): Entre 1835 y 1838 estudió en la escuela naval de Cádiz. A los 15 años se traslada a Cuba donde trabaja en el taller mecánico de su tío. Tras completar su formación técnica en La Habana, Filadelfia y Baltimore inicia una pujante trayectoria profesional que le lleva a poner en pie numerosos proyectos relacionados con la industria, el transporte, las comunicaciones y la ingeniería en Cuba y Estados Unidos. A finales del siglo XIX estaba considerado

como uno de los hombres más acaudalados de Estados Unidos. En el ámbito de los negocios marítimos cuenta su participación en la empresa de vapores y almacenes *Casanova, Navarro y Cía.* establecida en Cárdenas (Cuba) y más tarde –asentado ya en Nueva York– en una línea marítima a Cuba y otros países hispanoamericanos. En 1865 crea la *United States & Brazil Mail Steamship Co.* dedicada al correo y comercio marítimo entre EE.UU. y Brasil. En 1867 funda la *Comercial Warehouse Company*, combinación de muelles y almacenes para el puerto de Nueva York. El dinamismo e inventiva empresarial de Navarro se desplegó en numerosos sectores de la economía. Es de mencionar la creación de la *Atlas Portland Cement Company*, principal suministradora de cemento para el Canal de Panamá. Navarro dejó también su huella en el paisaje urbano del Nueva York de finales de siglo con la construcción de los primeros grandes edificios de apartamentos en 1881 o el ferrocarril elevado de la Sexta Avenida (1878), considerado el primero del mundo y valorado por el propio Navarro como su “mayor logro empresarial”⁶²³.

ONDARZA MUNAVE, Ignacio de: Destacado armador del corso del siglo XVII. Se inició en esta actividad en



1654 y se mostró activo por lo menos hasta 1667. Ondarza armó, con la participación de otros socios, un mínimo de 10 fragatas y dos bergantines. En 1663 tenía tres fragatas y un bergantín que utilizaban como base principal el puerto de Pasajes y actuaban en la costa portuguesa.

OQUENDO Y DOMINGUEZ DE SEGUERA, Miguel de (?-1588): Fue el iniciador de la célebre dinastía marinera de los Oquendo. Su padre era un humilde cordelero que vivía en los arenales de Ulía en una casa que más tarde sería reedificada. Miguel de Oquendo trabajó en sus inicios como cordelero y como carpintero de ribera en la construcción de naos. En Sevilla ejerció el oficio de calafate. Durante años se dedicó al transporte y comercio marítimos enviando manufacturas de hierro y otras mercancías a Sevilla y Cádiz con naos de su propiedad, viéndose implicado en algún caso de contrabando. También probó suerte en las Indias donde permaneció varios años. Su fortuna y poder se incrementaron tras contraer matrimonio con María de Zandategui. En 1575 estuvo en el socorro de Orán llevando bastimentos y pertrechos y en 1577 fue nombrado alcalde de San Sebastián. Su intervención en la batalla naval de San Miguel (Azores) fue la que le dio mayor notoriedad y reconocimiento, pues de ella resultó la concesión del preciado hábito de Santiago. Para esta empresa Oquendo organizó la Escuadra de Guipúzcoa recurriendo a levas de marinería que provocaron un motín de la gente de mar de San Sebastián. Con todo, la participación guipuzcoana –incluida la donostiarra– en las expediciones a las Azores de 1582 y 1583 fue muy destacada, contribuyendo notablemente al triunfo de la Armada de Bazán sobre la flota francesa de Felipe Strozzi. El doctor Camino fue expresivo al referirse al combate de 1582: “Habiéndose trabado batalla fue horrible el estrago, hasta llegar a aborotar los nuestros a la capitana y almiranta francesa, de manera que se peleaba cuerpo a cuerpo, y como si todos com-



batiesen dentro de un mismo navío. Ensangrentáronse los mares con multitud de cadáveres que caían degollados (...)⁶²⁴. El propio Oquendo abordó y rindió a la almiranta francesa apropiándose de su estandarte y diversos objetos que fueron enviados a su casa de

San Sebastián como trofeos. El prestigio alcanzado le llevó a ser nombrado por Felipe II capitán general de la Escuadra de Guipúzcoa para el intento de invasión de Inglaterra de 1588. Si los consejos de Oquendo y Recalde hubieran sido escuchados acaso el signo de aquella Jornada hubiera sido otro.



OQUENDO Y MOLINA, Miguel de (c.1626-1680): Hijo natural de Antonio de Oquendo y la andaluza Ana de Molina. A la muerte del almirante fue acogido y prohijado por su mujer legítima, María de Lazcano. Caballero de Santiago a los 18 años, llegó a ser alcalde de San Sebastián en 1655. En 1656 fue nombrado general de la Escuadra de Cantabria para la que construye por asiento seis galeones y un patache. En 1663 pierde la totalidad de su flota en la costa de Rota (Cádiz). Este desastre –entre otros infortunios sin determinar– le llevaron a abandonar la carrera naval retirándose a su casa de Lasarte. Se le considera autor de dos libros: *Vida de Santa Brígida* y *El héroe cántabro*. *Vida del señor Don Antonio de Oquendo*. Esta obra, publicada en Toledo en 1666, ensalza y mitifica la figura de su padre y viene a ser el primer libro editado en España

que recoge la biografía de un marino. Fausto Arocena, sin embargo, cuestionaba la atribución de estas dos obras a Miguel de Oquendo y Molina apuntando la posible paternidad de las mismas a Miguel de Elizalde⁶²⁵.

OQUENDO Y ZANDATEGUI, Antonio de (1577-1640): Hijo de Miguel de Oquendo y Domínguez de Segura, con 16 años se incorpora a la flota de galeas de Nápoles y a los 18 se le dio el mando de dos bajeles ligeros para terminar con las correrías de un corsario inglés que tenía en vilo las costas de Portugal y Galicia. Tras un duro combate, terminó con éxito la misión encomendada. En 1605 es designado al mando de la Escuadra de Vizcaya para proteger la costa cantábrica de la amenaza holandesa. En 1607 pierde en las proximidades de Biarritz cuatro galeones y 800 hombres. El propio Oquendo estuvo a punto de perecer ahogado. Ese mismo año obtiene el mando de la Escuadra de Cantabria (integrada por las de Vizcaya, Cuatro Villas y Guipúzcoa) con la que defiende las Flotas de Indias acosadas de continuo por naves corsarias. Fue luego designado general de la Flota de Nueva España. El rey premia su trayectoria con el hábito de Santiago en 1614. Contando con la estimación de Felipe IV y el conde-duque de Olivares, en 1626 se le dio el título y cargo de almirante general. Con este rango acudió en 1617 en socorro de La Mámora (antiguo enclave de corsarios y piratas moriscos de la costa atlántica marroquí) organizando con rapidez una flota que logró levantar el cerco musulmán. Su victoria más renombrada fue con todo la que en 1631 obtuvo en las proximidades de Pernambuco, (actual Recife, Brasil), en combate contra una armada holandesa [en la pág. 411 se ofrece información más precisa sobre este combate]. Oquendo no tuvo éxito sin embargo en la que fue su más importante misión: la recuperación de las rutas marítimas con Flandes destruyendo las fuerzas navales de Francia y Holanda que se opusieron. Al mando

Conquista de las Azores. En la campaña de las Azores destacaron los donostiarros Miguel de Oquendo, Marcos de Aramburu y Alonso de Idiáquez, entre otros marinos guipuzcoanos.

Imagen: Estampa calcográfica de B. Román, 1583. Ilustración de la obra de Cristóbal Mosquera de Figueroa, *Comentario en breve compendio de disciplina militar en que se escribe la jornada de las islas de los Açores*, Madrid, 1596.

Naípe de una baraja inglesa de finales del siglo XVII que alude irónicamente a la Gran Armada de 1588 (National Maritime Museum, Greenwich). El fracaso de la Gran Armada contra Inglaterra fue magnificado por la propaganda de los países de ámbito protestante, pero la pérdida de vidas humanas fue cuantiosa. Los efectos demográficos y económicos se dejaron notar especialmente en Guipúzcoa de donde procedía un elevado contingente de barcos y marinería. De un total de 503 muertos guipuzcoanos, 149 eran de San Sebastián. Miguel de Oquendo, capitán general de la Escuadra de Guipúzcoa en aquella Armada, falleció pocos días después de haber entrado en el puerto de Pasajes.



Óleo que conmemora la victoria de Antonio de Oquendo en Pernambuco en 1631. Forma parte de una serie de cuatro lienzos de Juan de La Corte, encargados por el propio Oquendo y donados por él mismo a Felipe IV. En la parte inferior figura la siguiente inscripción: "Combate naval ocurrido el 12 de septiembre de 1631 sobre la costa del Brasil en que la Armada española, mandada por Don Antonio de Oquendo, venció y destruyó a la holandesa bajo las órdenes del General Hans Pater, que murió en la acción". En la parte inferior derecha del cuadro se representa a la capitana holandesa en llamas, abarloada al galeón *Santiago* de Oquendo en el que se aprecia su estandarte. Museo Naval, Madrid.



Retrato imaginario de Antonio de Oquendo. Óleo de Julio García Condoy, c. 1940. Museo Naval, Madrid.



Combate de Pernambuco. Óleo de Antonio Brugada, 1858. En el rótulo que figura sobre el marco se indica: "El invencible almirante don Antonio de Oquendo toma al abordaje la capitana holandesa. El general Hans Pater se arrojó al mar desesperado".

Los combates de Pernambuco y Las Dunas fueron los temas elegidos en 1856 cuando el Ayuntamiento de San Sebastián decidió rememorar las gestas navales de Antonio de Oquendo encargando al marinista romántico Antonio de Brugada la realización de dos lienzos de grandes dimensiones. Estos cuadros fueron costeados, parcialmente al menos, por suscripción pública y colocados en el antiguo Ayuntamiento (Plaza Constitución), flanqueando la escalera de honor.



Estandarte real que Antonio de Oquendo arbolaba en el alcázar de su galeón en el combate de Pernambuco. Al parecer fue utilizado también en otras campañas de Oquendo. Esta enseña naval de grandes dimensiones (3,35 x 3,90 m.), es una pieza de seda adamascada sobre la que aparecen representados al óleo el escudo de los Austrias, un Santiago Matamoros y un grupo de la crucifixión con la Virgen y San Juan. Museo Naval, Madrid (depósito del duque del Infantado).



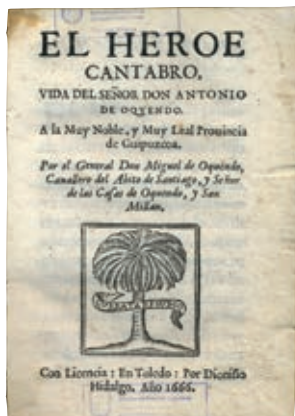
Bala de cañón que Antonio de Oquendo depositó en el Santuario de Aranzazu tras la batalla de Pernambuco. Según aseguraba el almirante, la victoria se debió a la intercesión de la Virgen de Aranzazu. En la placa de plata que coronaba la bala se leía esta inscripción:

“En la batalla naval, que el almirante general D. Antonio de Oquendo tuvo con la armada de Holanda en Pernambuco el año de 1631 a doce de Setiembre, entre otras muchas balas que quedaron en su capitana, de las que el enemigo le disparó, es ésta una, la cual ofreció en hacimiento de gracias de la victoria a la Virgen de Aranzazu como a su única Protectora”.



Impreso alemán de 1639 que pregona la derrota de la flota de Antonio de Oquendo en Las Dunas (costa inglesa). Colección Untzi Museoa-Museo Naval. La derrota significó el inicio del declive del poderío naval de los Austrias españoles.

Retrato de Miguel de Oquendo y Molina. Siglo XVII. Colección Museo San Telmo.



El Héroe Cantabro, libro editado en 1666 que enaltece y glorifica la figura de Antonio de Oquendo. Aparece firmado por su hijo Miguel de Oquendo y Molina aunque algún historiador cuestiona su autoría. Se trata, al parecer, del primer libro editado en España que recoge la biografía de un marino. Biblioteca Koldo Mitxelena Kulturunea.

de una Armada compuesta por cerca de 100 buques de todas clases se enfrentó en el canal de la Mancha a la gran fuerza naval desplegada por el almirante Maarten Harpertzoon Tromp. Tras un intensísimo cañoneo, la flota española –muy corta de municiones y con graves daños– se refugió en la ensenada de las Dunas (frente a Raamsgate, al suroeste de Inglaterra). Desde allí Oquendo se las ingenió para cumplir uno de los principales objetivos encomendados: enviar a Flandes 6.000 soldados y un considerable caudal de dinero. Después de permanecer un mes fondeado optó por salir enfrentándose a fuerzas muy superiores situadas en posición ventajosa. La derrota vino a ser un golpe demoledor para la gran potencia naval de los Austrias españoles. El conde-duque de Olivares, muy afectado por la debacle, puso en cuestión el nombramiento de Oquendo como mando supremo haciendo notar que se habían pasado por alto los episodios desgra-

ciados de su historial –refiriéndose sin duda a los naufragios y pérdidas de naves que había sufrido–, finalizando por manifestar su amargura con esta expresión: “Los capitanes han de tener suerte”. Pocos meses después de la derrota moría en La Coruña el que había sido uno de los más prestigiosos marinos españoles del siglo XVII.

PÉREZ, Mariana: Esposa de Miguel de Aristeguieta, prestigioso constructor de galeones. Al enviudar prosiguió la labor inconclusa de su marido para finalizar dos naves proyectadas como capitana y almiranta de la Armada de Tierra Firme. En 1679 estos galeones de gran porte fueron declarados inservibles para la Carrera de Indias. Según

Mariana Pérez, la exclusión –que supuso la ruina de esta familia de asentistas– fue producto de la rivalidad entre vascos y andaluces y, sobre todo, de la presión del comercio de Sevilla y Cádiz.

PÉREZ DE HOA, Martín: Piloto. Intervino en la guerra en corso contra Francia (1552-1555).

PÉREZ DE MUTIO, Juan: Capitán de mar. José Ignacio Tellechea resumió así su historial: “Servía al rey desde 1574 y se había hallado en todas las empresas marineras. Sirvió de Capitán en la Armada de Meléndez Avilés junto a Santander (1574) y en las dos armadas que fueron a San Miguel y la Tercera (1582-83). Participó en esta ocasión con nao propia, llamada *María de San Vicente*, de 400 toneladas, y fue el primero en socorrer al Maestre de Campo D. Lope de Figueroa que iba en el galeón Almiranta Real *San Mateo*, que estaba a punto de rendirse juntamente con Santa Cruz a la Capitana y

Almiranta francesas mandadas por Felipe Strozzi. Posteriormente, en la Jornada de Inglaterra sirvió con su nao *Santa Ana* de 800 toneladas, capitana de la Escuadra de Recalde, haciendo de capitán y mandador de la gente de mar, nao que perdió en el abra de Gracia (Costa de Francia)”⁶²⁶.

PÉREZ SAN JUAN, Yolanda (1957): Pescadora. Se inició en la actividad extractiva en 1982 en el pesquero de bajura *Mi felicidad*. Siempre ha faenado en embarcaciones de pesca costera de propiedad familiar, en compañía de su marido Jorge Antonio Padilla. Posee los títulos de patrón de pesca, mecánico-litoral, patrón de yate, radiotelegrafista naval restringido y polivalente. [Texto: Ana Iza].

PRADERA LARUMBE, Luis: Socio fundador, accionista y primer presidente de la gran empresa bacaladera PYSBE. Instalada en Pasajes San Juan en 1919 su domicilio social pasó a San Sebastián en 1930 donde permaneció hasta la quiebra de la sociedad en 1974. Luis Pradera fue presidente de la empresa hasta bien entrados los años 50.

ROVERE ARBOLANCHA, Mariana de: Esposa de Domingo de Echeverri. Al enviudar dirigió los negocios marítimos dejados en herencia. Era de origen holandés. En los documentos su apellido aparece también como Rober o Roover.

RUIZ, Alfredo (1923-2008): Nació en el barrio de Gros donde sus padres, de filiación republicana, tenían una tienda de ultramarinos. Fue uno de los niños evacuados a Inglaterra durante la Guerra Civil. Avanzada la Guerra Mundial, se ofrece como voluntario a las fuerzas británicas en mayo de 1943. Transferido a las fuerzas costeras de la Royal Navy fue destinado a una flotilla de ML (Motor Launches, tipo Fairmile B), embarcaciones ligeras equipadas con torpedos y cargas de profundidad. A bordo de la ML 147, capitana de una flotilla de 12 unidades, participa en

diversas misiones como operador de radar entre otras funciones. Colaboran en la escolta a los buques de aprovisionamiento en el Canal de La Mancha y refuerzan la protección de los convoyes que llegaban de América. También patrullan las aguas costeras buscando submarinos alemanes. Días antes del desembarco de Normandía trabajan en el balizamiento de los campos de minas. El Día D la ML 147 entra en la primera oleada como capitana de la flotilla guiando y escoltando a las lanchas de desembarco de los tanques canadienses hasta la playa "Juno". Hasta el fin de la guerra participa en otras operaciones navales hasta su desmovilización en junio de 1946. Fue condecorado con la estrella de 1939/45, la de la Batalla del Atlántico y la medalla de la Defensa de las Islas Británicas⁶²⁷.

SALAZAR GARAIGORTA, Julián (?-1913): Capitán de la Marina Mercante, natural de Portugalete. Fundó en 1888 la casa naviera *Salazar y Cía*. A caballo entre San Sebastián y Pasajes, esta empresa se dedicó al negocio de carbones nacionales y extranjeros al por mayor, disponiendo de vapores propios para su transporte. Contaba con agencia de aduanas actuando como consignataria de importantes empresas españolas. Tras su fallecimiento en 1913 la firma tuvo continuidad en manos de su hijo Fernando.

SAN JUAN, Diego de: Armador. Entre 1647 y 1668 armó para el corso por lo menos 12 fragatas y dos bergantines. En 1658 envió dos navíos a las pesquerías de Terranova.

SATRÚSTEGUI Y BRIS, Patricio (1823-1888): Inglaterra, Cuba y Estados Unidos fueron escenario de sus años de juventud. Se asoció en 1850 con Antonio López y López fundando en Santiago de Cuba la naviera *Antonio López y Compañía* y encargando la construcción del vapor *General Armero*, uno de los primeros buques de hélice de la Marina Mercante española. Fue uno de los principales socios

y gerentes de esta empresa que se estableció en España en 1856, y que más tarde pasó a convertirse en la poderosa Compañía Trasatlántica. Su vinculación directiva con esta empresa se mantuvo hasta su fallecimiento.

SOTEROCHO: Véase Vaqueriza, Francisco.

TELLO Y AGUIRRE, Juan: General de una escuadra de las islas Filipinas en 1608.

UGALDE Y ORELLA, Felipe de: Fue, según Seoane, almirante en las islas Filipinas.

UGALDE Y ORELLA, Lorenzo de (?-1650). General de escuadra que defendió las islas Filipinas de los intentos de invasión holandesa que se produjeron en 1646 y 1647. Sobre el desigual combate que contra los holandeses libró Ugalde en Cavite en 1646, disponiendo sólo de dos galeones de cierto porte, el historiador Cesáreo Fernández Duro ofreció esta estampa: "Puestas a la vela [las naves de Ugalde], salieron en demanda de las enemigas, y las batieron sobre Bolinao por tiempo de cuatro horas, al cabo de las cuales abandonaron el mar de batalla los holandeses asaz maltratados. Ugalde se mantuvo en crucero, y volvió a encontrarse con otra escuadra de siete bajeles; tuvo la fortuna de echar a fondo dos de fuego [brulotes] que le lanzaron a la altura de Marinduque, e hizo cara a los otros cinco de guerra, retirándose a Cavite sin ser perseguido, por lo que celebró, y no sin razón, como segunda victoria el combate desigual sostenido"⁶²⁸. Cuatro años más tarde Lorenzo Ugalde murió ahogado junto a la isla de Samal (Mindanao) a consecuencia de un temporal que condujo al naufragio de su galeón, de nombre *San Francisco Javier*.

URBISTONDO Y EGUÍA, Antonio de (1803-1857): Paje del rey entre 1813 y 1819, estudió en el Colegio de San

Bartolomé y Santiago de Granada y posteriormente en la Universidad de Oñate donde estuvo asociado a la juventud liberal de estudiantes. Sin embargo, en 1821 pasó a apoyar el levantamiento realista. Se adhirió luego a la causa carlista siendo nombrado comandante general de Cataluña. Tras su apoyo al Convenio de Vergara se sumó al movimiento a favor de la regencia de la reina madre. En 1850 fue nombrado gobernador y capitán general de las Islas Filipinas. Allí tuvo que enfrentarse al año siguiente a la insurrección de los indígenas musulmanes de las islas Joló, foco recurrente de incursiones piráticas. Organizó para ello una flota compuesta de cinco buques de guerra –tres de ellos vapores de ruedas–, dos lanchas cañoneras y nueve falúas, además de varias fragatas, bergantines y embarcaciones indígenas empleadas para el transporte. La fuerza desplegada sumaba más de 6.000 hombres contando tropa y marinería. El éxito de la campaña hizo que las Cortes premiaran a Urbistondo con las grandes cruces de San Fernando y Carlos III. Durante su gobernación en el archipiélago se funda el Banco Hispano-Filipino. Vuelve a España en 1853 y en 1856 fue nombrado Ministro de Guerra.

URGOITI, Nicolás: Director, administrador y socio fundador de la empresa de pesca de arrastre *Nicolás Urgoiti y Cía.*, constituida en 1882 con capital donostiarra y madrileño. Esta sociedad se disolvió en 1888.

URESBERUETA, José Javier (1849-?): Natural de Zarauz se avecindó en San Sebastián a los nueve años. Pescador y propietario de dos lanchas tradicionales fue quien introdujo en San Sebastián los pequeños vapores de bajura: en 1900 adquirió en San Juan de Luz el vaporcito *Pierre Mari* rebautizándolo como *Denok-bat*.

VAQUERIZA, Francisco (1889-?): Pescador de bajura, conocido como



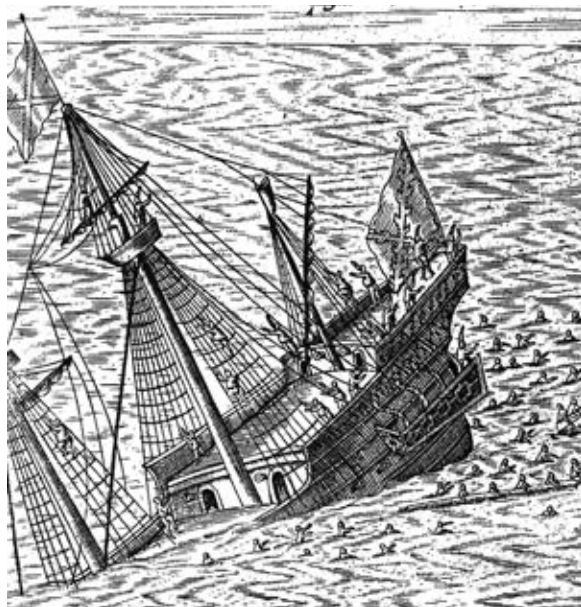
Yolanda Pérez San Juan, primera mujer que en la historia pesquera donostiarra se ha dedicado a la actividad extractiva.



Como gobernador y capitán general de Filipinas Antonio de Urbistondo llevó a cabo con éxito la campaña de Joló de 1851.

La gran nao *Santa María de la Rosa*, construida en San Sebastián, naufragó el 21 de septiembre de 1588 en las costas de Irlanda, en el retorno del intento de invasión de Inglaterra. Murieron 300 hombres entre marineros y soldados. Veinticinco de ellos eran donostiarras.

Imagen: Naufragio de la nao San Diego en Manila en 1600. Estampa de Theodore de Bry, 1602.



“Soterocho”, que como patrón de la trainera de San Sebastián ganó las regatas de La Concha en 1915 y 1922.

VEGA DE SEOANE ECHEVARRIA,

Antonio: Ingeniero de minas y empresario que participó desde 1920 en diversas sociedades mercantiles relacionadas con la explotación pesquera. En 1922, en compañía de Francisco Andonaegui, Julio Ciganda y Gerardo Cayuela promovió la Asociación de Armadores y Exportadores de Pesca de San Sebastián, sociedad mercantil dedicada a la compra, venta y exportación de pescado. Fue alcalde de San Sebastián en 1923 y 1924.

VERA E IBARGOYEN, Domingo de:

Maestre de campo del capitán Antonio de Berrio. Colaboró con éste en su búsqueda de El Dorado en el territorio de la Guayana. Tomó posesión de la Isla de Trinidad y fundó San José de Oruña en 1592. Vera encabezó una expedición para localizar el mítico enclave navegando por el río Caroní, afluente del Orinoco, con 35 soldados. Asegurando haber encontrado la ciudad de oro de los indios volvió a España en 1594 para capitular con el rey y reclutar más

soldados. Con exaltación de visionario promovió una expedición compuesta por 1.500 hombres y 28 barcos. El rey participó también en ella con una aportación de 70.000 ducados. Llegaron a Trinidad en la Pascua de 1595 pero allí no encontraron ni provisiones ni lugares adecuados para tanta gente. El hambre les condujo al enfrentamiento con los indios y a una sucesión de rebeliones y disputas. Fueron muchos

los que encontraron la muerte en aquellas tierras. El escritor V. S. Naipaul, premio Nobel de Literatura, hizo referencia a la delirante aventura de Berrio y Vera en su obra *La pérdida de El Dorado*, 1969.

VEROIZ: Véase Beroiz

VIDASOETA, Tomás de: Armador corsario activo entre 1645 y 1677. Armó por su cuenta o en compañía de otros socios 9 ó 10 fragatas y tres bergantines.

VILLAFRANCA, Martín de: Bajo el mismo nombre y apellido figuran tres miembros de la familia Villafranca, propietarios y capitanes de naos. Uno de ellos participó como maestre con su nao *Santa María de la Rosa*, de 945 toneladas, en el fallido intento de invasión de Inglaterra de la Gran Armada en 1588. Esta embarcación, almiranta de la escuadra de Miguel de Oquendo, que había sido construida en San Sebastián, naufragó en Blasket Sound, al sur de Irlanda. Perecieron en él, además del propio Villafranca, cerca de 300 hombres, 25 de los cuales eran donostiarras. Algunos objetos extraídos del pecio de esta nao se

conservan en el Museo del Ulster (Belfast). El hijo de este Villafranca tomó parte en expediciones a las pesquerías trasatlánticas desde los 14 años. En 1615 naufragó al mando de su nao en las costas de Islandia. Aunque él y varios de sus hombres pudieron llegar a tierra, terminaron perdiendo la vida de manera violenta a manos de los habitantes de la zona. Su muerte dio origen a un poema épico de Jón Gudmundsson [véase pág. 287].

VILLAR GURRUCHAGA, Julio (1943):

Alpinista y navegante autodidacta que dio la vuelta al mundo en solitario en un velero de siete metros (Supermistral de serie). Zarpó de Barcelona en abril de 1968 para arribar a Lekeitio en julio de 1972 tras recorrer 38.000 millas. Villar fue pionero en España en este tipo de navegaciones. En torno a este viaje escribió *Eh, petrel! Cuaderno de un navegante solitario*, libro de notable calidad poética, publicado en 1974.

ZÁRRAGA BREGÁN, Francisco:

Fue uno de los armadores corsarios más importantes. Antes de iniciarse en el curso en 1624 sirvió durante siete años como oficial real en la Secretaría de la Guerra de Mar. Fue también proveedor de las Armadas del Mar Océano, Flandes y Guipúzcoa. En uno de sus memoriales Zárraga decía haber servido entre 1624 y 1638 con 26 navíos, pataches y fragatas haciendo más de 60 presas que llevaron a San Sebastián, sin contar los que había hundido o forzado a embarrancar. En 1633 se le concedió el hábito de Santiago.

ZELARAIN, Felipe de:

Constructor naval que trabajó como asentista para la Corona. Bajo la dirección de Antonio de Gaztañeta construyó en los astilleros de Basanoaga (Rentería) los navíos *San Isidro* y *San Juan Bautista* que fueron botados en 1716. Con su hermano Simón, también constructor, comenzó a construir tres navíos de

guerra en Pasajes que fueron quemados por las tropas del duque de Berwick en 1719 cuando todavía estaban en grada.

ZELARAIN, Simón de: Capitán y constructor naval que trabajó sobre todo para particulares en los astilleros de Orio y de la bahía de Pasajes, colaborando ocasionalmente con su hermano Felipe.

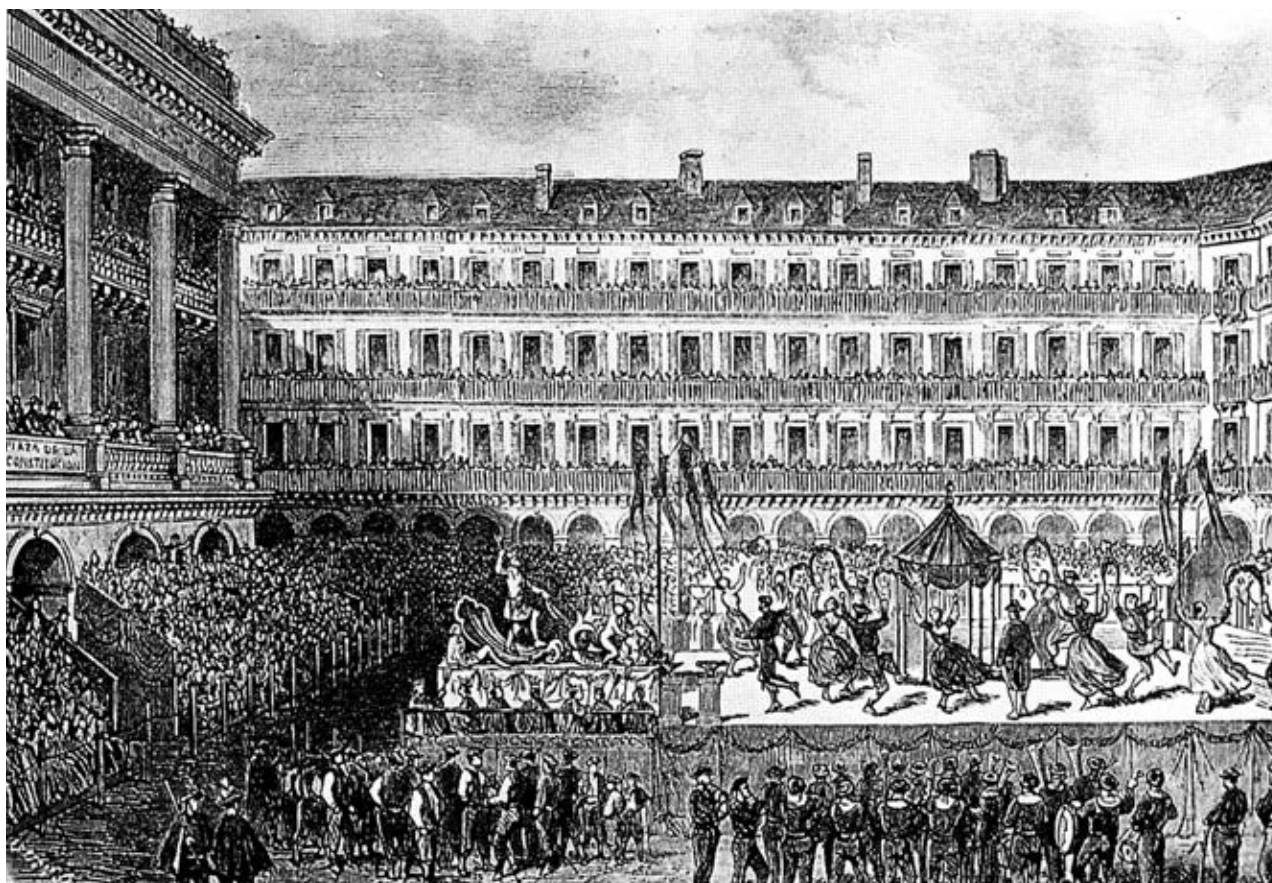
ZUBIA CIGARÁN, José María (1809-1866): Pescador conocido como “Mari” o “Aita Mari”. Natural de Zumaia se estableció como patrón de lancha de pescadores en San Sebastián. Arriesgó su vida en el salvamento de naufragos en diversas ocasiones aunque la más celebrada fue la del 13 de Julio de 1861. Cuenta Serapio Múgica que ese

día “patroneando una lancha tripulada por otros nueve marinos, se lanzó al mar, huracanado e imponente, y entre las rompietes de la Zurriola salvó la vida de varios de los naufragos de una lancha destrozada por las olas contra los peñascos⁶²⁹. Mari y sus compañeros recibieron la Cruz de Beneficencia por esta heroica acción. En enero de 1866 murió ahogado al intentar socorrer a otros marinos que se hallaban en grave peligro, junto a la isla de Santa Clara.

ZUFIAURRE, Francisco (?-1926): Pescador conocido como “Kiriko” que alcanzó gran popularidad como patrón de la trainera donostiarra con la que consiguió la bandera de honor de La Concha en 1891, 1892, 1894, 1918 y 1920. Natural de Getaria vino



Proyecto del monumento a Mari de 1901 que sustituyó a uno más modesto realizado años antes (Archivo Municipal de San Sebastián). El diseño general fue, al parecer, obra de José Goicoa, arquitecto municipal, mientras que la parte escultórica fue encomendada a Jacinto Mateu.



Homenaje a Mari en la Plaza Constitución. Estampa xilográfica, 1866. Junto al tablado se observa una representación de Neptuno.

Francisco Zufiaurre, "Kiriko".
Con él como patrón, la traí-
nera donostiarra logró cinco
victorias en La Concha.

a vivir a San Sebastián con ocho años
de edad

ZULOAGA, Lucas de: Nieto de
Santiago Agustín de Zuloaga. Como
miembro de la Armada llegó a jefe de
escuadra.

ZULOAGA, Santiago Agustín de
(1715-1780): Oficial de la Armada.
Comenzó formándose en matemáticas
y pilotaje con su tío el teniente de
navío Jorge de Echevarría. Grumete
en 1729 fue logrando sucesivamente
los grados de marinero, artillero de
mar, pilotín, segundo piloto, primer
piloto, teniente de fragata, teniente de
navío hasta llegar a capitán de fragata
en 1773. Navega por las Antillas y el
Mediterráneo y su bautismo de fuego
tuvo lugar a los 21 años en una expe-
dición de transporte de tropas a
Buenos Aires, asistiendo a varios
enfrentamientos con navíos portu-
gueses en los que se produjeron comba-
tes a tiro de pistola. En 1751 se le
encomendó el mando de una fragata
que formaba parte de la expedición



de límites al Orinoco organizada por
José de Iturriaga. En esta célebre
expedición actuó como capitán, pilo-
to, maestre y contador mayor reali-
zando también trabajos cartográficos.
En 1756 fue destinado a la Academia
de Guardiamarinas de Cádiz como
maestro de maniobras. En este cargo
permaneció durante muchos años.
Según María Dolores González-Ripoll
"Zuloaga desarrolló en Cádiz una

importante actividad pedagógica fruto
de la que fue la redacción de una
*Cartilla marítima para la breve ins-
trucción de los guardiamarinas*,
impresa en 1763 y reeditada en 1778,
además de la publicación de un
Tratado de maniobras navales que
influyó en el trabajo de otros profes-
ionales de la navegación como
Antonio Gabriel Fernández o Gabriel
Ciscar⁶³⁰. En 1759 se encuentra entre
los oficiales del navío *Fénix* que trajo
a Carlos III de Nápoles a Barcelona.
Escribiendo sobre este regio viaje
Zuloaga tuvo ocasión de poner de
manifiesto sus dotes literarias: "No
quiso asomarse Neptuno sobre las
espumas volubles para descubrir su
rociado semblante y sus líquidas y
cristalinas barbas; no se atrevió a
mandar siquiera que estuviese sin
inquietarse el piélago, porque com-
prendió que sería inútil su imperio y
quedaría ocioso y desairado su afama-
do tridente. Por instinto iban y venían
las olas del mar en volúmenes neva-
dos de espuma al deshacerse al con-
tacto del *Fénix* (...)"⁶³¹.



Alegoría del marino de la
Ilustración. Portadilla del
libro de Santiago de Zuloaga,
*Tratado instructivo y práctico
de maniobras navales...*, 1766.
Marino de gran experiencia,
Zuloaga desarrolló una
importante labor pedagógica
en la Academia de Guar-
diamarinas de Cádiz.

Se incluye en este Anexo una selección de textos que consideramos de interés por su valor documental, historiográfico o literario. En su mayor parte son textos ya publicados aunque también se presentan algunos inéditos. Es el caso de los aportados por Jesús Tapia, Carlos Rilova Jericó, Juan Pardo, Felipe Valdés Hansen o el elaborado por los miembros de AZTI, Lorenzo Motos, Iñaki Artetxe y Raúl Prellezo.

1. La prehistoria de Donostia

Jesús Tapia Sagarna

Las evidencias más antiguas de asentamiento humano dentro de los límites de lo que hoy llamamos Donostia se remontan a un período del Paleolítico Superior llamado Gravetiense, de unos 30.000 a 20.000 años de antigüedad. En el entorno inmediato y en el resto del territorio de Gipuzkoa los datos llegan aún más lejos en el tiempo, destacando las primeras ocupaciones humanas conocidas hasta el momento –en yacimientos arqueológicos en cueva o al aire libre– en Irikaitz (Zestoa), Lezetxiki (Arrasate) o Jaizkibel (Hondarribia).

El período de la Prehistoria conocido como Paleolítico Superior comprende diversos desarrollos culturales en Europa durante las últimas fases de la Glaciación Würm, aproximadamente entre 40.000 y 11.000 años antes del presente. Los grupos humanos sobreviven, a lo largo de diversas pulsaciones climáticas frías y períodos moderados, mediante la caza de animales salvajes y la recolección de frutos y vegetales silvestres. El éxito y la supervivencia de estas comunidades depende de su movilidad sobre el territorio, desplazando sus asentamientos en función de la presencia de recursos vegetales y animales, y del despliegue de una modesta pero eficaz tecnología basada en la elaboración de utensilios en piedra tallada, hueso, cuerna, madera, etc. Los cambios y evolución de los conjuntos de instrumentos realizados por estos grupos permite a los arqueólogos subdividir el Paleolítico Superior en sucesivas fases: Auriñaciense (entorno a 40.000-30.000 años), Gravetiense (30.000-20.000), Solutrense (20.000-17.000) y Magdaleniense (17.000-11.000).

Este período es el primer desarrollo cultural en Europa claramente correspondiente a nuestro grupo humano, *Homo sapiens sapiens*, con el que compartimos identidad como especie, y al que podemos atribuir sin dudas un desarrollo físico, intelectual y simbólico como el nuestro.

Yacimiento de Ametzagaina

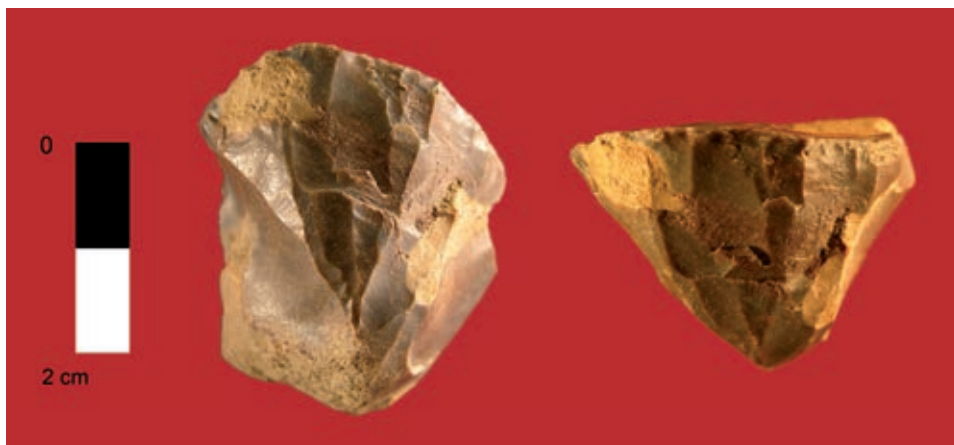
Hasta el momento los restos recuperados en Ametzagaina constituyen la evidencia más antigua de hábitat humano en el término de Donostia, si bien es necesario

hacer dos apreciaciones: por un lado, existen otras ocupaciones mucho más antiguas no sólo en Europa o en la Península Ibérica, sino en el ámbito del Territorio Histórico de Gipuzkoa; por otra parte, hemos hablado ya de la movilidad de estos grupos humanos, que se desplazan a lo largo de territorios de amplitud variable y sus asentamientos no constituyen, por tanto, ocupaciones permanentes.

La particularidad del yacimiento de Ametzagaina reside en su carácter de asentamiento al aire libre, siendo junto al nivel II de Irikaitz (Zestoa), los únicos yacimientos gravetienses en la cornisa cantábrica localizados fuera de cuevas. Es especialmente relevante este dato para el oriente de Gipuzkoa, ya que debido a la geología del terreno, pobre en terrenos calizos aptos para la formación de cuevas, presentaba un importante vacío en evidencias de ocupación paleolítica, sólo salvado por las cuevas de Aitzbitarte (Errenteria), Torre (Oiartzun), y diversos hallazgos realizados en el monte Jaizkibel.

El yacimiento arqueológico de Ametzagaina, situado sobre los barrios de Loiola, Altza e Intxaurrenondo, fue descubierto de modo casual al aparecer utensilios de piedra tallada de época prehistórica sobre la superficie y tierras aradas del terreno. En este caso, debido a su emplazamiento al aire libre y a las condiciones de acidez de los suelos sobre los que se asienta, no se han conservado restos orgánicos –hueso o asta– como ocurre en los yacimientos arqueológicos en cueva. Sin embargo, se han recuperado numerosos instrumentos en sílex, y a través del estudio de su diseño y de las técnicas de trabajo empleadas en su elaboración, podemos relacionarlo con otros yacimientos europeos y cantábricos.

El estudio de los restos de utensilios y fragmentos de sílex permite reconocer la realización de determinadas actividades en el yacimiento: la presencia de restos de talla (fragmentos desechados durante la conformación o talla de útiles de piedra) y de núcleos (fragmentos de roca trabajados, a partir de los que se obtienen lascas y láminas cortantes) en distinto grado de aprovechamiento, reflejan que se han llevado a cabo en este



Núcleos de laminillas localizados en Ametzagaina. Foto Jesús Tapia.

lugar labores de talla y preparación de instrumentos. Entre los útiles confeccionados, cuya función práctica se ha demostrado a través de pruebas experimentales y análisis microscópico, la presencia de buriles, raederas, raspadores, etc., refleja la realización de tareas como el raspado de pieles, corte y aserrado en materias vegetales y animales, pudiendo afirmarse que se trata de un lugar de asentamiento en el que se han realizado las tareas cotidianas propias de las estrategias de subsistencia de los cazadores recolectores del Paleolítico Superior.

La adscripción de este yacimiento arqueológico al período Gravetiense viene dada por la presencia y frecuencia de tipos de utensilios típicos o característicos de esta época, y particularmente, por la relativa abundancia de buriles de Noailles, un tipo de útil realizado sobre pequeños fragmentos de sílex especialmente abundante hacia el final del período Gravetiense desde la Dordoña francesa hasta Cantabria.

El mar

A lo largo de la Historia humana y natural se han producido diversos cambios climáticos y transformaciones en el Medio Ambiente que han condicionado la adaptación y evolución de las distintas especies de seres vivos. Durante el Cuaternario, edad geológica que comprende desde hace dos millones de años hasta el presente, se han sucedido al menos seis períodos glaciares, caracterizados por el descenso de la temperatura en las latitudes medias. Estas *Glaciaciones* son ciclos de larga duración –decenas de miles de años– en los

que a su vez se suceden estadios fríos y períodos de recuperación climática. Las consecuencias principales de estos fenómenos climáticos son la sustitución del bosque templado húmedo por otras especies de carácter estepario, la implantación de fauna adaptada al frío, y la modificación del ciclo hidrológico.

A consecuencia de las bajas temperaturas, las precipitaciones en forma de nieve no alcanzan el deshielo en época estival, lo que provoca la acumulación progresiva de masas de hielo y su expansión desde el ártico hacia los continentes y desde las montañas hacia el interior de los valles. La formación de grandes masas glaciares sobre los continentes se traduce en un descenso del nivel del mar al reducirse la cantidad global de agua en estado líquido, que alcanza en su momento máximo los -100 metros en vertical respecto al nivel actual, lo que se traduce en un *retroceso* de la línea de costa dejando al descubierto buena parte de la plataforma continental hoy en día sumergida. Otra consecuencia relevante es la modificación de los ríos, debido al alargamiento de su curso –la desembocadura avanza hasta la nueva línea de costa–, al incremento general de la pendiente en su recorrido total –nivel de costa más bajo–, y a la implantación de nuevos regímenes de tipo estacional –dependientes de los deshielos, etc.–.

Todos estos cambios tienen su influencia en la alteración de las corrientes marinas y de la temperatura del agua, observándose la presencia de especies que actualmente habitan en latitudes frías.

Ametzagaina fue habitado durante una de las fases frías de la última glaciación, llamada Würm III, en la cual el nivel de costa estaría entre 7 y 10 km más lejos que el actual. Una amplia porción de tierras hoy sumergidas quedaban al descubierto y permitirían transitar frente a lo que hoy son los macizos costeros de Igeldo, Jaizkibel y Uliá, y la desembocadura del Urumea estaría también más lejos, por lo que el barrio de Loiola se situaría en el curso medio del río y sería fácilmente vadeable durante el estiaje.

Por lo que sabemos a partir de otros yacimientos donde se han conservado restos orgánicos, durante el Paleolítico Superior en Europa no existe un dominio de las técnicas de navegación, alcanzándose el continente americano y diversos territorios hoy insulares a través de tierra firme. La explotación de recursos marinos se produce, según las evidencias disponibles, en las áreas de litoral y

no se da un desarrollo claro de la pesca y navegación hasta el Mesolítico, tras finalizar la glaciación. Sin embargo es frecuente localizar restos de moluscos y peces entre los restos arqueológicos del Gravetiense, Solutrense y Magdaleniense, así como representaciones artísticas de peces en grabados y pinturas parietales, objetos de hueso labrados, etc. Durante el Magdaleniense (16.000 a 11.000 años) se desarrollan ampliamente los arpones sobre asta de ciervo o de reno, llegando a convertirse en un identificador de este período, lo que denota la importancia de su supuesto uso para la pesca.

Una interpretación cuidadosa de estos datos revela, sin embargo, que los frecuentes contactos del hombre con el mar durante el Gravetiense se limitaban a las orillas a pesar de que se han recuperado restos de moluscos de diversas especies en cuevas como Aitzbitarte III, Amalda, Morín o La Garma. En el caso de los restos de peces identificados, mayoritariamente se corresponden con especies de río, especialmente salmónidos, y aún la presencia de especies marinas podría atribuirse a recogidas de individuos muertos sobre las playas.

Entre los moluscos, durante el Gravetiense se aprovechan diversas especies, algunas similares a las actuales y otras propias de aguas más frías, y a partir del hábitat donde crían estas especies podemos deducir el grado de penetración del hombre en el mar.

Durante la última década se están realizando estudios cada vez más detallados de los conjuntos de moluscos aparecidos en los yacimientos arqueológicos de la cornisa can-

tábrica, no sólo limitándose a la identificación de especies, sino desarrollando investigaciones sobre su valor alimenticio, las condiciones de llegada hasta el yacimiento, etc. Como consecuencia de estos estudios, entre las especies presentes con regularidad en los yacimientos gravetienses, destaca la lapa *Patella vulgata* recogida con fines alimenticios, mientras que otras especies parecen estar destinadas más bien a la elaboración de colgantes u otras funciones (*Nassarius*, *Trivia*, etc.).

Puede concluirse que desde el Gravetiense se produce un progresivo aprovechamiento de los recursos marinos por parte del hombre, pero no sólo de tipo alimenticio. Por otra parte, las conchas de moluscos de aguas profundas o alejadas del área intermareal, suelen aparecer con erosiones marinas –perforaciones de depredadores, abrasiones, etc.– que revelan su recogida sobre las playas una vez muertos. El resto de especies, recogidas en vivo y con fines culinarios, tienen su hábitat en roquedos y zonas intermareales, lo que limita la intervención del hombre sobre el mar durante este período a las orillas y revela aún la carencia de medios técnicos para dominar la navegación.

Habrà que esperar cerca de 10.000 años para que, durante el Mesolítico, tengamos constancia de las primeras evidencias en Europa de embarcaciones monóxilas, se desarrolle una incipiente navegación, y las especies marinas –no sólo moluscos– formen una parte esencial de la dieta y de los modos de vida de distintos grupos humanos.



Raederas localizadas en Ametzagaina. En el yacimiento arqueológico de Ametzagaina se han recuperado cerca de 2.000 fragmentos de sílex, roca profusamente empleada por el hombre prehistórico para la elaboración de útiles cortantes.

La presencia de restos de sílex correspondientes a diferentes diseños y en diferentes grados de transformación, revela la realización de tareas cotidianas propias de un asentamiento temporal, y no de un lugar de paso o visitado esporádicamente por el hombre. Foto Jesús Tapia.

2. Un documento poco conocido. El libro de actas de San Sebastián (1570-1599)

Carlos Rilova Jericó

A pesar de los esfuerzos de, entre otros muchos, Serapio Múgica o, sobre todo, José Luis Banús y Aguirre, se ha convertido en monolítica la opinión de que la Historia de San Sebastián anterior a 1813 –en cualquiera de sus ámbitos, y eso incluye el naval– carece de documentos propios de la ciudad a causa de la destrucción de su archivo en el incendio provocado por los portugueses y, sobre todo, por los británicos en agosto de aquel año. Sin embargo, si se revisan a fondo las páginas de Múgica y de Banús y Aguirre, no se tarda en deducir la existencia de documentos anteriores a la fecha de ese incendio. Incluso de una fecha tan distante de 1813 como 1570.

Es el caso del documento fichado en el archivo municipal de esa ciudad como A 01 01 299 L. Bajo esa signatura se conserva el libro de actas en el que se hizo el registro de las decisiones tomadas por el ayuntamiento de la que entonces sólo era villa de San Sebastián entre ese año de 1570 y el de 1599.

En principio debe darse por supuesto que no hay nada de extraordinario en él. Se trata tan sólo de uno más entre los cientos de libros de actas que se guardan en los archivos municipales de todo el País Vasco. Es, naturalmente, su carácter de casi único superviviente del incendio del año 1813, el que lo hace verdaderamente valioso para reconstruir la Historia de la ciudad en esas fechas.

En sus páginas, en efecto, han quedado recogidos aspectos que nos devuelven una imagen casi perfecta, muy detallada en cualquier caso, de cómo era San Sebastián en la segunda mitad del siglo XVI.

Naturalmente la actividad marítima de la que, en gran parte, depende la economía de la entonces villa, también ha quedado perfectamente reflejada en esas páginas.

La sesión de 27 de febrero del año 1570 nos ofrece la primera prueba. En ella la corporación municipal da fe de que ha comparecido ante sus integrantes el capitán Portu para pedir permiso a fin de construir en los astilleros de la villa una nao. Trabajo para el que nece-

sita edificar en los arenales donde estaban esas instalaciones una choza de tablas en la que guardar “los peltrechos y remienta y calderas e otras cosas conbenientes” para construir esa embarcación.

No mucho después, durante la sesión de 5 de mayo de 1570, la corporación municipal recibe nuevas noticias sobre esos astilleros en los arenales. Se trataba de los resultados de unas averiguaciones sobre su estado encargadas a maese Miguel de Arizmendi y a Sanjuan de Ysusa y Juanes de Berridi, maestros carpinteros traídos desde Andoain. Las conclusiones de estos expertos eran que “los basos de votar (sic) naos que estan en los arenales extramuros de esta villa” estaban “quebrados y gastados” y dudaban que ninguno de ellos sirviera para botar embarcaciones siquiera de “mediano porte”.

Referencias como esas se multiplican a lo largo de los más de 200 folios de ese libro de actas salvado del fuego de 1813. Así es como nos enteramos gracias a las deliberaciones de la corporación donostiarra de 1 de septiembre de 1572, de los proyectos de esa institución para construir un nuevo muelle junto a la villa.

Unas instalaciones que parecen estar ya a pleno rendimiento para el 30 de enero de 1581, fecha en la que el ayuntamiento que rige San Sebastián ese año también discute sobre la tasa de los salarios que se debían pagar a quienes trabajan dentro de su jurisdicción.

Un número en el que se incluía, además de los calafates que lo hacían en los arenales de San Martín, tan aludidos en esas páginas, a los bueyerizos que acarreamos sidra y madera desde los puertos fluviales de Santa Catalina o, precisamente, desde el nuevo muelle, y a las mujeres y “moças” que llevaban mercancías, desde allí a la villa, sobre sus cabezas.

Extractos como estos son sólo una pequeña muestra de muchas otras referencias dispersas en ese libro de actas que, pese al incendio de 1813, ha conservado, como vemos, buena parte de la Historia, naval y de toda otra índole, de esta ciudad.



El libro de actas del Ayuntamiento de San Sebastián de los años 1570-1599 es uno de los escasos documentos que se salvaron de la destrucción del archivo municipal en 1813. Contiene valiosa información sobre diferentes aspectos de la vida en San Sebastián en el último tercio del siglo XVI.

3. San Sebastián en 1602

Jehan Lhermite

Jehan Lhermite, ayuda de cámara de Felipe II y de Felipe III, dejó un relato manuscrito en lengua valona sobre sus viajes por España que informa de su estancia en Álava y Guipúzcoa en 1602. [Información adicional sobre este autor y su escrito en págs. 284-285]. Se incluye aquí el texto de Lhermite relativo a San Sebastián:

[...] Después de la comida, pasamos por Tolosa a tres leguas, una pequeña villa bastante bella y lugar originario de los antepasados y predecesores del supra nombrado don Juan de Idiáquez y de allí a alejarnos a San Sebastián que es puerto de mar a 4 leguas, haciendo un total de 12 leguas.

El día siguiente era Pentecostés y fuimos a ver el lugar que nos pareció muy bello y placentero.

Es un puerto de mar de tráfico muy grande y allí residen muchos mercaderes de nuestra nación que nos hicieron una gran fiesta. Es una villa rodeada de sus murallas y bastante fuerte, que contiene cerca de 800 o mil casas. De ordinario, hay unos 500 soldados de guarnición sin incluir los burgueses y habitantes que llegan a diez mil y aún más. La villa está fundada sobre arena gruesa o fina y el puerto es capaz para muchos navíos, hasta de más de cien o cerca; del lado del mar hay un cerro alto y áspero y sobre el mismo un fuerte castillo, bien provisto de artillería y toda clase de munición de guerra. Y dotado de buena guarnición, donde ningún extranjero puede entrar, porque se tiene allí muy buena guardia, como también es igual en las puertas de la villa, la cual también está muy bien provista de muy buena artillería.

Sucedre alguna vez que la pleamar de las aguas es tan grande y vehemente que toda la villa y cerro se convierten en isla. Los barcos están allí tan bien resguardados contra las tempestades y galernas del mar y la villa es tan abundante en trigo y toda otra clase de cereales que les viene de Francia, como también de toda clase de vinos, también de Navarra y Galicia, aparte de los vinos que de su propia cosecha poseen y gran abundancia de manzanas, de las cuales obtienen una muy buena bebida que denominan *Cydra* que se bebe ordinariamente entre el vulgo, como la cerveza entre nosotros. Hay mu-

chos comerciantes ricos que trafican con las Indias, teniendo su sucursal en Sevilla.

Reside en San Sebastián una gran cantidad de marinos y maestros carpinteros para construir allí grandes barcos, que navegan a las Indias. En menos de un año se han construido nueve o diez naves que son de muy gran costo, así como de siete u ocho mil escudos cada uno y para suministrar el mismo, hacen bolsa de conjunto a ganancias y pérdidas y cargan esos navíos con muchas mercancías, las cuales llevan hacia Sevilla, donde venden dichos barcos o bien los cargan de toda otra clase de mercancías y así, bien repletos, van a las Indias.

Uno de los comerciantes más ricos y calificados de esta ciudad es Juanes de Amézqueta, natural de San Sebastián, que posee allí gran crédito entre todos y es hombre de muy gran tráfico.

En esta villa hay dos iglesias parroquiales muy hermosas [San Vicente y Santa María] y un monasterio [la abadía de San Telmo] de muy bonita estructura en el que corrientemente hay unos 25 religiosos de la orden de Santo Domingo. El claustro es muy bello y construido de hermosa piedra. Y también hay allí una muy bella y magnífica escalera que es muy regia y no menos artística, porque está hecha de sillería toda al aire que es muy admirable y digna de recuerdo; el patrón de esta abadía es el arriba mencionado don Juan de Idiáquez, con donación de mil escudos de renta anual. Allí tienen ellos su sepultura que es muy bella y suntuosa, precisamente en la gran capilla, donde se ven las imágenes o estatuas del padre y de la madre del citado don Juan de Idiáquez, con las armas de su casa y familia que son las actuales y con su divisa.

También han dejado allí un muy hermoso cuadro que ha sido pintado en los Países Bajos y muchas hermosas figuras o estatuas de santos, todo ello de los mejores maestros y artífices de Flandes. Y todo el interior de

dicha capilla está pintado al temple con mano muy bella y de artífice.

A un octavo de legua fuera de la población, hay otro monasterio de monjas, del cual también es patrono el citado Don Juan y está edificado en el mismo lugar en el que antiguamente estaba enclavada la vieja aldea de San Sebastián *el Antiguo*. Esta iglesia sirve de parroquia a los caseríos que lo circundan.

Hay todavía otro de éstos (conventos) también de monjas de la orden de San Bernardo también bastante

lejos de la ciudad, en el cual hay muchas y muy nobles damas muy devotas y de muy santa y religiosa vida.

Y este lugar y toda su comarca está libre de impuestos y gabelas, no pagando nada al Rey y no le debe otra cosa que la obediencia y reconocimiento de buen vasallo a su Rey y Príncipe, en lo cual se muestran muy prontos y voluntarios y Su Majestad obtiene de ello gran servicio, en ocasión de guerra, cuando se trata de construir una armada naval, porque este lugar está lleno de buenos marinos. [...]”

Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián*, c. 1615. Real Monasterio de El Escorial.



4. Felipe III en San Sebastián, 1615

Fray Tomás de Lasarte

Fray Tomás de Lasarte, Predicador Ordinario del convento dominico de San Telmo de San Sebastián dejó testimonio manuscrito de los 17 días que el monarca pasó en Gipuzkoa en 1615 con motivo de la "Entrega de las Princesas" acordada con la monarquía francesa. [Información adicional en págs. 287-292]. Se reproduce aquí el fragmento de la estancia en San Sebastián entre el 4 y el 7 de noviembre⁶³².

"[...] Miércoles, a 4 de Noviembre, llegaron SS.MM. a la noble y leal villa de San Sebastián, que si bien estaba la jornada echada por otra parte, quiso el Rey nuestro Señor hacerle favor de honrarla y autorizarla con su real presencia y de la serenísima Reina de Francia, su hija. Tuviéronlo a gran merced, así el gobierno de la villa como todos los vecinos de ella, y aunque desapercibidos por la razón arriba dicha, el amor que a su Rey tienen hizo que acertasen en todos y que en nada se hiciese falta, como generalmente lo confesaron y aun lo alabaron los cortesanos todos, ayudando mucho para todo esto la asistencia e industria del Duque de Ciudad Real, que como hijo mayor de la dicha villa y tan aficionado suyo, dio orden de que a todo se acudiese con puntualidad y puso en ello muy grande diligencia; y lo que mejor hubo en ello fue, que lució el trabajo.

Para el recibimiento, que fue admirable, previno Su Excelencia se hallasen en los arenales de San Sebastián, 26 compañías de soldados, que serían por todos hasta 4.000 infantes, de los más lucidos y bien dispuestos de toda la provincia de Guipúzcoa, y ayudándose para este efecto S.E. de la buena diligencia e industria del capitán Pedro Asursa y del capitán Domingo de Nabia, que hacían oficio de sargentos mayores, con grande satisfacción, y de los alféreces Miguel de Aramburu y Juan Sanz Casadebante, a quienes nombró S.E. por ayudantes de dichos sargentos mayores. Formó de dichas compañías muy bien ordenados escuadrones, en cuyo cuerno derecho puso la compañía de San Sebastián, a quien hizo S.E. tan aventajado favor y honra, que siendo como queda dicho coronel de todo el ejército, tuvo por bien el Duque de honrarla haciendo de capitán particular suyo. Apeóse cuando fue necesario de un hermoso caballo morcillo en que había andado toda la tarde ar-

mado de ricas armas, poniendo en orden la gente, dando vuelta a los escuadrones, recibiendo y cortejando a los señores y caballeros que sucesivamente iban entrando en la villa y advirtiéndolo cómo y cuándo se habían de hacer las salvas; y empuñando una pica de hierro dorado, con morrión de muchas plumas sobre la cabeza, se puso en la delantera de la dicha compañía, con lo cual y con ser el escuadrón de más de 1.200 soldados, de los más gallardos de todo el ejército y de más costosos y ricos aderezos, galas, bandas, coseletes y plumas, y todos bien instruidos en la milicia, hicieron una muy agradable y vistosa reseña.

No se descuidaron en esta sazón el capitán Paulo Salgado, teniente del general en este presidio, ni el capitán Miguel García Castellano, del castillo y fortaleza de San Sebastián, antes como tan grandes y bien ejercitados soldados, dispusieron y ordenaron su gente ... y con la mucha y muy lucida infantería que con el resplandor de las armas heridas de los rayos del sol, a un mismo tiempo deslumbraban y alegraban los ojos de todos cuantos los miraban. Debieran de ser ya entre cinco a seis de la tarde cuando SS. MM. entraron en la villa, habiendo hecho primero el castillo y la villa, por dos veces, seis salvas reales, y los soldados del presidio y los que estaban en la campaña las suyas, tan diestramente y tan a tiempo, que a todos causó grande agrado. Al entrar por las puertas que llaman de Guardia, ofreció el gobierno de la villa las llaves de ella, en una rica fuente del plata, al Rey nuestro Señor, quien mandó se las diesen a la señora Reina de Francia. Ya era muy cerrada la noche cuando sus Majestades entraron en San Sebastián, si bien por la mucha luminaria que se puso por las calles y ventanas desde la Puerta de Guardia hasta las casas de D. Juan de Idiáquez (a donde SS.MM.,

por honrar a tan antiguo criado y tan fiel ministro suyo, quisieron aposentarse) no hacía falta la luz del día. Halláronse esta noche en San Sebastián muchos franceses, criados del Rey y títulos de Francia, que habían venido de Bayona a ver a su Reina y al Rey, a los cuales el Excelentísimo Duque de Uceda, hizo muchas caricias, llevando a cenar consigo y con los demás señores que le acompañaban a los más principales de ellos, de que partieron muy contentos.

Jueves, a 5, oyeron SS.MM. misa en la iglesia de Santa María, que es un grandioso templo, donde todo el cabildo y clerecía, que es numerosa y muy lucida, cantaron “Te Deum laudamus”. Para la tarde se previno el bote de un galeón hermoso, que es cosa muy para ver, para que SS. MM. lo viesen, como lo hicieron. Con grande gusto y a petición de sus dueños, el capitán Francisco de Veroiz y Martín de Amezqueta, cuñado suyo, le puso nombre S.M., mandando le llamasen al galeón “Santa Ana” a contemplación de la serenísima Reina de Francia. Acabada la fiesta del galeón, que fue muy de ver y para SS.MM. de singular contento y algunas escaramuzas de barcos que se hicieron por la mar, fueron los Reyes a un muy grave y religioso convento de monjas agustinas que está extramuros de la villa y se llama San Bartolomé, a donde el Sr. D. Fray Prudencio de Sandoval, Obispo de Pamplona y escogido de SS.MM. para esta jornada (por ser dichas religiosas súbditas suyas), tuvo prevenida una muy grande merienda y muchas y muy costosas colaciones que se dieron a SS.MM. y a las señoras y señores que con ellos entraron en el refectorio de dicho convento, que es una hermosa pieza.

Viernes 6, confesó y comulgó S.M. en palacio, y poco después de haber comido fue con la serenísima Reina de Francia a un muy insigne y muy religioso convento de frailes de la Orden de Santo Domingo, que se llama San Telmo, patronazgo de D. Juan de Idiáquez, donde el prior y frailes le recibieron a la puerta de la iglesia cantando “Te Deum laudamus”. Visitaron con mucha devoción la capilla mayor y el altar de la Virgen y Madre de Dios del Rosario, que es imagen milagrosa y digna de toda veneración, fuera de las razones generales, por la poca que le tuvieron los herejes de Inglaterra, pues es tradición certísima, que en odio de la devoción grande que con esta soberana señora tenían los católicos, la quitaron ellos con desprecio de su altar y capilla, y la echaron en un barranco o arroyo, a donde después

la pusieron por puente, para pasar por encima de ella. De todo lo cual hizo una breve y compendiosa relación el prior del convento a SS.MM., quienes le oyeron muy atentamente y con demostración de mucha lástima. Visitado este grande santuario, entraron SS.MM. en lo interior del convento, mostrando grande satisfacción de lo suntuoso del edificio, que sin duda lo es, así lo ya edificado como lo que actualmente se va edificando, que todo lo quiso ver S.M., favorecerlo y autorizarlo con su real presencia, hasta llegar a dos hermosas ventanas que se han hecho, con vistas a la mar, donde ambos dos Reyes estuvieron largo rato, informándose S.M. del prior del convento de cosas muy particulares y caseras, indicio claro de su real humanidad y autorizada llaneza. Concluida esta visita, que duró buen espacio de tiempo, fueron los Reyes a otro muy grave y muy religioso convento de monjas dominicas, que también es patronato de D. Juan de Idiáquez y está extramuros de la villa y se llama San Sebastián el Antiguo, a las cuales favorecieron SS.MM. con muy regaladas palabras, mostrando satisfacción de su mucha religión y observancia, así los Reyes como las señoras y señores que con SS.MM. entraron, señalados todos, uno por uno, por S.M., y las señoras religiosas, aunque descuidadas de recibir tan aventajado favor, también ofrecieron su cornadillo, sirviendo a SS.MM. con una muy lucida y ordenada colación que se les dio a los Reyes y a cuantos con SS.MM. entraron en el dormitorio principal de dicho convento, junto a una ventana rasgada que mira a la mar, donde se pusieron tres mesas muy curiosas, una para SS.MM. y las otras dos para los señores y señoras que entraron con ellos, no dejando sin colación a los señores y caballeros que se habían quedado fuera, que a lo uno y a lo otro se acudió, aunque al parecer de las señoras religiosas muy cortamente y al parecer de S.M. con grande cumplimiento, como se lo significó al prior, que en nombre del convento pedía perdón de la cortedad.

Sábado 7, por la mañana, subió S.M. al Castillo, y después de haberlo mirado y considerado bien todo, mostrando satisfacción de su inexpugnable fortaleza, se volvió a la villa, y habiendo subido a caballo, no obstante que el camino es largo y no poco áspero y dificultoso, lo bajó todo a pie como muy buen soldado. Este mismo día, después de comer, partieron Sus Majestades para Fuenterrabía, haciendo otra vez salva real el Castillo y la villa”.



Detalle del óleo *El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián*, c. 1615. Real Monasterio de El Escorial.

5. Antonio de Oquendo y el combate naval de Pernambuco

Carla Rahn Phillips

Fragmento del libro de *Seis galeones para el rey de España*, Alianza Editorial, Madrid, 1991, pp. 284-286. (Del capítulo “La lucha por las Indias”).

[...] Mientras Oquendo preparaba la flota en Lisboa en el otoño de 1630, en el Nuevo Mundo los acontecimientos habían tomado un giro alarmante. Se habían recibido las noticias de la presencia de buques enemigos cerca de Jamaica, en el corazón de las rutas marítimas del Caribe. Y lo que era mucho peor, los holandeses habían puesto pie en Pernambuco, en el nordeste brasileño, y allí permanecían. Este ataque a las posesiones portuguesas en el Nuevo Mundo amenazaba también la línea de comunicación y con ello el envío a la metrópoli de los tesoros de Tierra Firme. Los españoles tenían que responder con energía, como hicieron en 1625, cuando echaron a los holandeses de Bahía, ciudad que habían ocupado el año anterior. En 1625, el héroe español había sido don Fadrique de Toledo; en 1631 iba a serlo don Antonio de Oquendo.

El gobernador portugués de Pernambuco había prendido fuego a sus naves para evitar que cayeran en manos enemigas, lo cual significaba que a su llegada Oquendo no podía esperar ayuda alguna de las fuerzas locales. A primeros de mayo de 1631, tras reunir como pudo una flota de socorro de veintiséis buques y cerca de cinco mil hombres, Oquendo se hizo a la mar con gran espectacularidad desde el puerto de Lisboa, rumbo a Brasil. La flota llevaba como almirantes a don Francisco de Vallecilla, hermano de Martín, y a Nicolás de Massibradi, ambos incondicionales de Oquendo. La Junta de Armadas comenzó inmediatamente los preparativos para formar una flotilla de reabastecimiento que debería seguirles, pero la flota de Oquendo regresaría a puerto antes de que fueran necesarias las nuevas provisiones. Tardaban en llegar dos meses a Bahía con víveres y refuerzos. Allí, Oquendo reorganizó los planes de socorro para Pernambuco y Paraíba y escoltó a los buques que debían salir para Lisboa cargados de azúcar, hasta dejarlos en aguas seguras sin que les hubieran molestado los holandeses. Estos salieron de Pernambuco en busca de la flota española el 18 de agosto. Cuando la localizaron, el almi-

rante holandés Pater únicamente llevó consigo dieciséis de sus treinta y tres buques, por considerar que sólo ocho de los buques de Oquendo estaban aptos para el combate. Oquendo seguramente pensaba lo mismo, pero utilizó lo que tenía con gran habilidad.

El fragor de la batalla, que tuvo lugar el 12 de septiembre, duró ocho horas sin interrupción. Los dos buques insignia se enfrentaron y sus hombres lucharon cuerpo a cuerpo hasta que la arena de cubierta se empapó de sangre. El buque insignia holandés se incendió y explotó y su almirante murió ahogado. Igual suerte corrieron Vallecilla y su nave. En la capitana española perdieron la vida ocho de los diez íntimos camaradas que habían acompañado a Oquendo para combatir junto a él, y dos sufrieron heridas de gravedad. En total, los holandeses perdieron tres buques y unos dos mil hombres. Los españoles perdieron un buque que se incendió y otro que cayó en manos de los holandeses, y cerca de seiscientos hombres, la mitad de los cuales pertenecían a la tripulación de la capitana. En los días que siguieron, Oquendo desembarcó hombres y municiones en la costa para ayudar a Pernambuco. Su misión principal estaba cumplida. Los holandeses permanecieron en las proximidades, pero desistieron de librar un nuevo combate y cuando la flota de Oquendo partió de regreso a España, se contentaron con atacar a uno de los buques de la retaguardia. Éste logró escapar, pero con daños tan graves que no tardó en hundirse a la vista de la armada, demasiado alejada para poder prestarle ayuda. Desde entonces, Oquendo ordenó a todos los buques integrantes de la flota que permanecieran juntos, por mucho que los provocaran, llegando a degradar a dos oficiales que le desobedecieron para perseguir a un intruso. A finales de noviembre la flota entró triunfalmente en Lisboa. No había hecho más que debilitar la presión holandesa sobre Brasil, pero aun así pudo saborearse una victoria. [...]”.



Antonio de Oquendo junto al estandarte de popa de su galeón. Detalle del óleo de Antonio de Brugada sobre el combate de Pernambuco, 1858. [Más información sobre este cuadro en pág. 394].

6. Industria

Joaquín Antonio del Camino

Capítulo del libro de J. Antonio del Camino, Historia civil-diplomática-eclésiástica anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián, escrita hacia 1794. (Edición de 1963, Ayuntamiento de San Sebastián).

“Siendo las fábricas un nervio poderoso con que se mantienen en vigor el comercio y la navegación, corresponde hablar aquí de las que en otro tiempo florecieron en San Sebastián, y de algunas que ahora subsisten. Por lo que toca a las primeras, fueron insignes las fábricas de navíos que antiguamente se construían en el mismo San Sebastián, así como en otros puertos marítimos de Guipúzcoa. De las crónicas de San Fernando, D. Pedro el Justiciero, Enrique II y D. Juan I, estas últimas escritas por Pedro López de Ayala, consta el gran número de bajeles de la dicha provincia que se habían hallado en las armadas contra moros, aragoneses e ingleses. Para la fábrica de estos bajeles había en San Sebastián varios astilleros, señaladamente en el barrio de Santa Catalina, según aparece en una cédula de la Reina D^a Juana, de 1534, y en los arenales, donde se construyó en 1615,

cerca del Ingente, el navío Santa Ana, almirante de la armada, y en 1657 la real capitana, como se dijo en otra parte. Algunas láminas de aquellos tiempos, que representan en perspectiva a San Sebastián y sus alrededores, proponen a la vista fábricas de bajeles que se están trabajando en dichos arenales. Se sabe también que a mediados del siglo XVI había astilleros a las márgenes del Urumea y a una legua de distancia del mar, junto al puente de Ergobia, límite de las jurisdicciones de San Sebastián, Hernani y Astigarraga, en el cual paraje se construían galeones. Sería molesto referir tantos buques ejecutados y armados en San Sebastián, y que sirvieron en las expediciones del Marqués de Santa Cruz a las Terceras, y en la formidable escuadra de Felipe II enviada a Inglaterra al mando del Duque de Medina Sidonia el año 1588, y

en otras funciones semejantes en el año 1590. De los once navíos de la armada, ocho eran de San Sebastián. Todavía se recuerda el nombre de muchos constructores de navíos que había en San Sebastián, como Martín de Villafranca, Sebastián de la Bastida, Sebastián de Urresti, Juan de Amézqueta, Juan de Lizardi, Martín de Arriola, Agustín Zaldias, Juan de Portu, Martín Durango, Esteban Iguñiz, Antonio Luscando, y otros que expresan papeles antiguos.

No sólo se construían bajeles en los astilleros de San Sebastián para sus vecinos, sí también para el extranjero, por lo ventajoso de la fábrica, y en este caso se contribuía con ciertos derechos a las iglesias de Santa María y San Vicente, y era necesario el consentimiento de la villa, según ordenanza de 1415, que dice: “otrosi ordenamos, que ningun carpentero non faga Nao, nin Nabio, nin Baxel, nin Pinaza, nin otro nabío en ninguna manera en nuestros términos, nin los saque para ningund hombre extrangero sin voluntad ni mandamiento del comunal concejo so pena de 4.000 mrs. e el cuerpo a la merced del Rey, e del concejo de la Villa”. A la verdad, hallándose los montes circunvecinos de la ciudad poblados de árboles, sobre todo los bosques de Urumea, surtían a las fábricas del maderamen y curvatonos necesarios para la construcción, y de ahí venía el incesante trabajo y ruido de los astilleros. Al presente, aunque no hay arsenales en San Sebastián, y sólo se han fabricado los últimos años en el barrio de Santa Catalina algunos barcos pequeños para el rey y particulares, los hay excelentes en Pasajes, jurisdicción de la ciudad, habiéndose construido en sus gradas los buques más gruesos de la Compañía de Caracas, hoy Filipinas, y navíos de línea de 74 cañones. Aquí mismo se había ejecutado, en el reinado de Felipe IV, la capitana real, de 1.522 toneladas y de 90 cañones, el mayor mueble que hasta entonces, dicen, vieron sobre sí los mares de Europa⁶³³, y se ejecutaban también los seis navíos de gue-

En el barrio de San Martín se fabricaban en el siglo XVIII remos que se comercializaban en diversos enclaves de la costa atlántica francesa y española.

Imagen: Fabricación de grandes remos según ilustración del Álbum del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid.



ra en 1719, y los inutilizaron los franceses con motivo de la invasión.

Fueron también conocidas en tiempos pasados las fábricas que había en San Sebastián de armas de fuego y blancas, con todo género de armaduras antiguas, como morriones, rodelas, alabardas, venablos, cotas, borgoñetas, espaldares, manoplas, etc., habiendo florecido en dicho pueblo insignes maestros. Tal fue Andrés Loydi, quien trabajó para el Rey Felipe III cinco arcabuces ochavados, de cinco tiros cada uno con un solo fuego, de que se hizo experiencia en Madrid, por cuyo raro invento y su inteligencia en el arte fue promovido a condestable de artillería en 1626⁶³⁴. En el anterior de 1574, Juan Pérez de Ercilla, Mayordomo de artillería y municiones de San Sebastián, había inventado un nuevo cañón de hierro de 926 libras, que se disparaba con tres libras y media de pólvora, arrojando balas de 33, cuyo experimento se ejecutó desde la puerta de Santa Catalina, habiendo llegado el tiro al puntal de Ulía, según consta de un testimonio de Martín Pérez de Huacue, escribano numeral. Modernamente se han hecho ensayos con otros cañones fundidos aquí por D. Manuel Anciola, y aunque surtieron buen efecto, no pasó adelante la invención, y dichos cañones se hallan en la villa de Orío.

Las fábricas que actualmente se notan en San Sebastián son las de jarcia y velamen de toda especie, y maromas de diferente grosor que se trabajan por muchos oficiales en el barrio de San Martín; de remos hasta de 50 pies, que se exportan aún a naciones extranjeras desde muy allá, según consta de una ordenanza de 1415, y de algunas áncoras pequeñas en el de Santa Catalina; pero son superiores, y de las más famosas de Europa, las fábricas de anclas establecidas en las herrerías de Urumea. Ya se habían dado en arriendo a ese fin algunas de ellas el año de 1750 por el Duque de Estrada a Manuel de Guilisasti⁶³⁵. En el mismo año había hecho asiento D. Manuel de las Casas, Caballero de Santiago, Intendente de marina y Juez de arribadas de Indias y contrabando, con la ciudad de San Sebastián, obligándose ésta a dotar la Real Fábrica de anclas proyectadas en la herrería de Renteriola con tres mil cargas de leña para carbón, del monte de Landerbasoa. Sintióse la villa de Hernani agraviada de esta contrata, y sobre ello se escribieron algunos papeles anónimos que dispuso un sujeto caracterizado, los cuales son bien notorios por la acrimonia y causticidad de un

estilo satírico que conmovieron el sosiego del país. Nada conviene añadir más por no reproducir especies tan odiosas y que ya están sepultadas, y débanos su autor este silencio y disimulo. Como quiera que sea, se obtuvo por la villa de Hernani se deshiciese todo lo ejecutado, y la misma ajustó convenio con S. M. por medio del Marqués



de la Ensenada, plantificando fábrica de áncoras, tan floreciente hoy día en las herrerías de Picoaga y Ereñozu, en el valle de Urumea. Las utilidades que de esta fábrica y otras iguales que hay en Guipúzcoa han redundado a la marina y al comercio, todos saben, y que fueron las primeras que se establecieron en la nación, cuyo principal autor fue aquel gran patriota Juan Fermín de Guilisasti, mereciendo su nombre eterna memoria por el heroísmo con que expendiendo muchas armas, y arriesgando su propia vida, pasó a Holanda el año de 1739, donde, con la precaución que requería una empresa semejante, se enteró de los planes y reglas más exquisitas para la construcción de áncoras, que desde entonces fueron fabricándose en las inmediaciones de San Sebastián, cuyo establecimiento con razón calificó un escritor sabio por una de las mayores ventajas de la nación en el reinado de Fernando VI⁶³⁶. Ya por los años de 1447 florecieron en San Sebastián fábricas de áncoras, pagándose el quintal a 120 maravedís de tres blancas y lo mismo el de potoches, gobernaduras, cabillas y otras obras gruesas de hierro para navíos, según ordenanza confirmada por el Rey D. Juan II en dicho año.

Entre las fábricas existentes en San Sebastián a finales del siglo XVIII destacaban las de jarcia y velamen. En el barrio de San Martín se elaboraban maromas de diferente grosor.

Imagen: Detalle de la vista del puerto de Rochefort, pintado por Vernet hacia 1763. Colección Musée de la Marine, París.

Merecía mejor fortuna que la que ha tenido la fábrica erigida extramuros de San Sebastián hacia el año de 177. [sic], en una casa de campo llamada Torres, de todo género de lienzos pintados, con muchos laboratorios, fuentes, canales y máquinas y multitud de utensilios. Para prosperar las manufacturas de esta fábrica se valió su emprendedor de maestros y artífices que trajo de la Suiza, Alemania y Nantes, bajo cuya dirección fueron instruyéndose con aprovechamiento los naturales de la ciudad. La provincia de Guipúzcoa y Real Sociedad Vascongada promovieron con su celo el fomento de este importante establecimiento, donde llegaron a pintarse 38.000 varas de telas por año, en trece mesas de impresión, por 50 operarios, ya en indianas, ya en pañuelos de hilo y algodón, trayéndose los lienzos de lino de Silesia, Irlanda y Suiza, y las piezas de algodón de Cataluña. El mismo autor principal que emprendió dicha fábrica ideó el uso de banderas pintadas para bajeles con colorido permanente, y noticioso de esta invención el Marqués González Castejón, Ministro de Marina, dispuso se remitiese al mismo autor un escudo real dibujado en papel para que se grabase un gallardete en tablas, y estampado en el lienzo se enviase al departamento del Ferrol. Habiendo surtido bien la experiencia, se puso el gallardete en manos del maestro de pinturas del rey, quien aprobó el método de la repartición y pureza de los colores, lo que movió al mismo autor a proponer obligación de asiento para la pintura de las banderas de la real armada durante ocho años, y de resulta se fijaron edictos en varios parajes por si remanecía mejor postor. Todo lo interrumpió la muerte del expresado Ministro de Marina. Desde entonces ha ido decayendo sobremanera esta fábrica por



Las piedras de afilar fabricadas a partir de la arenisca de Igueldo o Ulía eran un producto que tenía buena salida comercial.

Imagen: Detalle de la vista del puerto de Toulon pintada por Vernet en 1756. Colección Musée de la Marine, París.

verse destituida de protección, sin embargo de las representaciones dirigidas al Ministerio para renovar las trabas con que se hallan gravadas sus manufacturas para la salida a América y otros destinos, pagándose por las que se hayan de introducir en Castilla y otra partes de la península derechos, no sólo de lienzos en blanco, sino también de las labores manufacturadas.

Se han pedido informes del estado de estas oficinas por medio de los capitanes generales de Guipúzcoa, mas no han surtido ulterior efecto.

No deja de ser de alguna consideración la fábrica de piedras de afilar en el partido de Igueldo y Ulía, distrito de San Sebastián, de que se hace un buen ramo de comercio para fuera, a cuyo fin hay abundantes canteras de piedra arenisca y aventajado grano en la montaña del mismo Igueldo, que surte a la ciudad para cualesquiera género de edificios, y se ha acostumbrado emplear en obras las más suntuosas de Guipúzcoa; ni faltan canteras de bella piedra jaspe en jurisdicción de la ciudad misma, particularmente hacia la sierra de Magdalena⁶³⁷, con que se ha trabajado en parte el retablo insigne de Rentería, uno de los mejores que había en toda España, trazado por el célebre D. Ventura Rodríguez.

Por lo que toca a fábricas menores y ordinarias, hay corrientes en toda la jurisdicción de San Sebastián: 27 telares en que se tejen cada año 23.000 varas de lienzo; cuatro fraguas de clavetería, y otras nueve de herreros, donde se trabajan azadas, cerrajas y balconaduras, tan frecuentes en los edificios de la ciudad, que en pocas partes se verán con tanta profusión, y muchas de ellas se extraen también para la América. Las fábricas de curtidos en el barrio de San Martín y otras de poca monta no merecen mayor especificación”.

7. La Casa-Torre del Consulado, un edificio con historia

José María Unsain Azpiroz

Capítulo del libro de José María Unsain, *Untzi Museoa-Museo Naval*.
En torno a la memoria marítima, *San Sebastián*, 2001.

“Situado junto a las rampas de varada del puerto de Donostia, el edificio que es en la actualidad sede del Untzi Museoa, constituye, en sí mismo, un notable elemento de valor patrimonial. Vinculado a la historia marítima de la ciudad desde mediados del siglo XVIII, es uno de los contados edificios que se salvó de la destrucción del 31 de agosto de 1813 y único vestigio arquitectónico del Consulado de San Sebastián que ha llegado a nuestros días.

Como agrupación de comerciantes marítimos, patrones y propietarios de barcos, el Consulado –fundado en 1682– fomentó el comercio y la navegación, y promovió obras de mantenimiento y mejora de puertos y caminos. Durante el Siglo de las Luces esta institución jugó un papel decisivo en la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y trató de resucitar –con escaso éxito– las pesquerías transatlánticas fundando la Compañía Ballenera de San Sebastián.

El Consulado contribuyó a sufragar en aquel tiempo una nueva edificación destinada a Casa Consistorial y en ella tuvo su sede y archivo, ocupando una de sus plantas nobles. La Casa-Torre del puerto era una de las dependencias del Consulado y se utilizaba como domicilio del teniente del muelle, almacén y prisión, aunque durante tiempo indeterminado fue utilizada también como Escuela de Náutica.

La destrucción de la suntuosa construcción barroca concebida como Ayuntamiento y Consulado fue uno de los efectos de la devastadora acción de las tropas angloportuguesas de 1813. En el incendio provocado desaparecerían también los archivos de la ciudad. Gran parte de la memoria histórica local se volatilizó en tan aciaga jornada, incluyendo los documentos que hubieran permitido reconstruir con detalle la trayectoria del Consulado y del edificio que nos ocupa.

Aun cuando se desconoce la fecha exacta de construcción de la Casa-Torre, ésta debió efectuarse a mediados del siglo XVIII. Su presencia se detecta ya en un

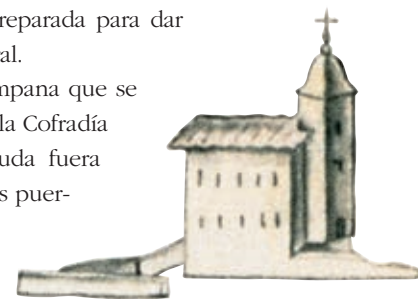
plano de San Sebastián de 1760, con la denominación “Casa del Consulado”.

Fuente bastante precisa sobre los servicios y funciones que desempeñó son las Ordenanzas del Consulado de 1766. Se indica en ellas que en la Casa-Torre del Consulado tenían su asiento y domicilio el teniente del puerto y su bedel. El teniente debía encargarse de auxiliar a todas las embarcaciones, bien fueran mercantes o buques de guerra, que hallándose en la bahía o sus inmediaciones se encontraran en dificultades. Para ello tenía a su disposición un almacén provisto de cables, calabrotes, guindalezas, anclas y anclotes de todo género. Contaba también con una “lancha grande” que debía estar siempre preparada para dar socorro en casos de necesidad y temporal.

La Casa-Torre disponía de una campana que se utilizaba para llamar a los mareantes de la Cofradía de San Pedro en caso de que su ayuda fuera necesaria de noche, una vez cerradas las puertas de la ciudad, para acudir a alguna operación de salvamento. Esta campana servía también para recabar la colaboración de los ciudadanos en la extinción de los incendios que pudieran producirse en los barcos. La campana que hoy puede verse en lo alto de la torre lleva grabada la siguiente inscripción: “Soi de el noble Consulado de esta ciudad 1799”.

El teniente del puerto tenía además la obligación de disponer de suficiente espacio de almacenamiento en la casa para depositar la carga de los buques en el supuesto de que llegaran al puerto con vía de agua o sufrieran en él algún percance.

El auxilio marítimo era pues una de las atribuciones más destacadas de la Casa-Torre. El célebre “Derrotero” de Vicente Tofiño, publicado en 1788, resulta significativo al respecto: “Con vientos forzados del cuarto cuadrante es peligrosísima la entrada en dichos muelles, porque se tiene precisión de fondear frente del muelle exterior, donde absolutamente no hay abrigo alguno, y



Casa-Torre del Consulado.
Detalle de un plano del puerto
de Pedro Lizardi, 1773. [Véase
pág. 91].

es menester en el punto de la pleamar ser auxiliado por las lanchas del país, que le llevan a bordo el chicote de un cable, y que viren desde tierra por él hasta introducirlo dentro de los muelles. Esta maniobra siempre es arriesgada no obstante del mucho celo del Consulado, que tiene un almacén bien provisto de cables, calabrotes, guindalezas, cabrestantes sobre el muelle, y grandes cuadernales y motones para formar aparejos”.

Hasta comienzos del siglo XIX la Casa-Torre fue el único edificio ubicado en el espacio portuario. Las embarcaciones que arribaban una vez cerradas las puertas de la ciudad tenían que recurrir a ella para obtener ayuda, bebida y alimentos. El teniente podía suministrar pan, vino y otras provisiones siempre que fuera antes de las ocho de la noche. A partir de esa hora, los marineros debían retirarse a sus embarcaciones. Encargado de velar por el buen orden en el puerto el teniente podía encarcelar a los

alborotadores. En las Ordenanzas del Consulado se define así su cometido en la materia: “Hará que en ninguna embarcación haya escándalos entre Capitanes y su tripulación, y celará especialmente de noche para su remedio, y a cualesquiera delincuentes arrestará, y dará parte”.

En un plano de 1773, correspondiente a un proyecto de ampliación del puerto presentado por el arquitecto Pedro de Lizardi, se alude al edificio del Consulado como “Torre en donde se enseña la Náutica”. El Consulado estableció su Escuela de Náutica y Cosmografía en 1765, encaminada, al parecer, a la formación de pilotos de altura para las navegaciones de Ultramar. Según se desprende de un documento localizado por la historiadora Itsaso Ibáñez esta Escuela obtuvo Real Protección en 1784 tras la inspección efectuada por el gran marino José de Mazarredo, por entonces Jefe de Escuadra de la Armada. A través del mencionado documento –que nada dice

Casa-Torre del Consulado hacia 1900. Fue construida en la segunda mitad del siglo XVIII y se utilizó como domicilio de la autoridad portuaria (“teniente de muelle”), centro de salvamento marítimo y escuela de náutica. En el siglo XIX, tras la desaparición del Consulado, se convirtió en dependencia de Obras Públicas y depósito de efectos de socorro.



sobre la ubicación de la Escuela— sabemos también que por aquel tiempo el maestro del centro de enseñanza era Asensio Amestoy, quien ejercía además el cargo de teniente de puerto y muelle.

La Casa-Torre sobrevivió al asalto de 1813, aunque, según se aprecia en un dibujo de la época, también debió sufrir algún destrozo. Un documento municipal dejó además constancia de su saqueo a manos del comandante de un bergantín de la Armada británica, quien mandó sustraer del edificio cables, velámenes, anclas, hierro y otros útiles.

Con la llegada del siglo XIX y sus convulsiones políticas el Consulado perdería parte de sus atribuciones hasta derivar en la actual Cámara de Comercio. La Casa-Torre pasó a manos del Estado convirtiéndose en dependencia del Ministerio responsable de obras públicas y puertos. En ella el teniente de muelle compartiría vivienda con el capataz encargado de las obras y mantenimiento del puerto. En una foto de finales del XIX se lee en la fachada del edificio un gran rótulo que delimita su función: “Obras Públicas y Auxilios Marítimos”. Para entonces el teniente había pasado a residir en otro edificio cercano al muelle.

En julio de 1936, durante los primeros días de la guerra civil, fue utilizado como refugio por los vecinos del muelle ya que en él se encontraban más protegidos contra el fuego cruzado y las balas perdidas.

Hasta 1988, año en que comienzan las obras de habilitación de la Casa-Torre como Museo, el edificio cumplió una serie heterogénea de funciones. Además de domicilio del capataz, sirvió para alojar la lancha del farero de la isla, el equipamiento de los buzos del puerto y los utensilios del servicio de limpieza y obras del muelle. Llegó incluso a ser utilizado como vivienda de un chófer de la Delegación de Obras Públicas y oficina para la matriculación de coches. Según Rafael Aguirre hasta los años setenta la Casa-Torre siguió siendo vivienda del capataz del muelle. Transferido al Gobierno Vasco pasaría finalmente a manos la Diputación Foral de Gipuzkoa.

Desde la modestia de su arquitectura la Casa-Torre del Consulado evoca sugestivos episodios del pasado marítimo de la ciudad. Testigo silencioso de los últimos años de la Compañía de Caracas y de la creación de la de Filipinas, tiempos en que los muelles olían a cacao, tabaco y canela, por sus ventanas el puerto se veía en ocasiones erizado de mástiles escandinavos, holandeses, franceses, ingleses, cántabros y vizcaínos. En sus aleda-



La Casa-Torre del Consulado cuenta con un campanario que emitía avisos de distinto tipo. En las Ordenanzas del Consulado se señalaba expresamente que en caso de incendio en algún navío el teniente debía hacer “llamada de gente con la campana de la torre de su habitación” para que colaboraran en su extinción.

ños se afanaban los marinos donostiarros que se disponían a zarpar hacia Cuba y Venezuela. El viejo lema del Consulado resonaba probablemente en su memoria:

Giro la vuelta del mundo
y al riego de mi sudor
toda la tierra fecundo
con la industria y el valor

Desde el observatorio de la Casa-Torre se pudo asistir con asombro a la arribada de los primeros buques de vapor que en su audacia tecnológica anunciaban el declinar de la navegación a vela. Atalaya de dos siglos y medio de actividad portuaria, desde ella se ha visto el duro bregar de muchas generaciones de familias pescadoras y el aristocrático inicio de la navegación de recreo.

8. La Legión Auxiliar Británica en San Sebastián, 1835-1836

Edward M. Brett

Fragmentos del libro de Edward M. Brett, The British Auxiliary Legion in the First Carlist War, 1835-1838, Four Courts Press, Portland, 2005.

[...] Uno de aquellos que embarcaron con el 1^{er} Regimiento fue un muchacho inglés de 19 años, Charles Thompson, el hijo del general Thomas Thompson, cuyas cartas a sus padres en Londres constituyeron las bases de su relato, “*Twelve Months in the British Legion*” (Doce Meses en la Legión Británica), firmado como “Un oficial del Noveno Regimiento”. (Más tarde fue trasladado del 1^o al 9^o durante la reorganización de 1836). Éstas y otras cartas, junto con las del coronel Shaw y los relatos más detallados de Somerville, ofrecen algunas de las mejores descripciones de la vida en la Legión y de las batallas en las que luchó. Las cartas de Thompson transmiten el entusiasmo de un hombre joven por los alrededores exóticos en los que se encontraba y la inmediatez de la emoción de la batalla. Insistió a sus padres en que guardaran sus cartas para poder utilizarlas si más tarde decidía escribir una “Historia xenofénica de los diez mil”.

Su primera carta la escribió a su padre el domingo 5 de julio de 1835, estando a bordo del *Royal Tar* en el puerto de Plymouth. El día había sido azaroso, con un motín a las cinco de la mañana, poco después de zarpar de puerto, encabezado por algunos de los hombres resentidos por no haber recibido el dinero de su recompensa. Este brote fue reprimido por los oficiales con bastante facilidad. Mientras los hombres recibían su paga aquella mañana, se escuchó el grito de “Fuego” y se vio que salía humo de la escotilla principal. El calor de la caldera había prendido las vigas y los tablones de las proximidades. Todas las manos se dirigieron a las bombas y el barco volvió a puerto para hacer algunas reparaciones. No fue un proceso largo, ya que el *Royal Tar* llegó a España el 10 de julio.

El primer atisbo que Thompson tuvo de España a primeras horas de la mañana fueron las empinadas montañas de Navarra, que al principio confundió con oscuras masas de nubes. Gradualmente, fueron apareciendo a la vista el castillo de San Sebastián, sus casas y el faro

y, media hora después, el barco entraba a puerto, recibiendo un saludo de bienvenida desde el castillo y el repiqueteo de las campanas de la iglesia. Una flota de botes y otras pequeñas embarcaciones, cargadas con hombres, mujeres y niños, se hicieron a la mar para saludarles, agrupándose en círculo alrededor del barco. Las mujeres de ojos oscuros con sus mantillas, que él pensó que eran los tocados más atractivos, impresionaron al joven: ‘Todos estábamos encantados, los unos con los otros’. Él hubiera saltado a las profundas aguas azules y nadado hacia las fascinantes “*señoras*” según remaban lentamente alrededor del buque ‘como para inspeccionarnos por todos los lados’. Una vez en tierra, a Thompson le nombraron para hacer de traductor, ya que él era uno de los tres que confesaron tener algún conocimiento de español. (El más maduro, Somerville, a su llegada a Santander en septiembre, quedó mucho menos impresionado por las bellezas españolas, a las cuales describió como mozas bajas, rechonchas y de pelo oscuro recogido en una larga trenza que les colgaba por la espalda). [...].

La bienvenida que recibió la Legión en España, por lo menos oficialmente, fue entusiasta, aunque el tiempo enfriaría las relaciones. Inmediatamente después de las primeras llegadas a San Sebastián, el corresponsal de *The Times* informó sobre la gran armonía y sentimiento fraternal entre los ingleses y los españoles, que paseaban cogidos del brazo. El 20 de julio se celebró una gran cena en San Sebastián en honor de la Legión. El lugar de honor fue ocupado por el general de brigada Charles Chichester, el oficial de la Legión de mayor edad en España en aquel momento, y muchos oficiales cristinos españoles, con la asistencia de algunos oficiales navales franceses y civiles. Retratos del rey y la reina regentes decoraban un trono de damasco carmesí, junto con trofeos militares y estandartes españoles. Bandas militares españolas tocaron durante la cena, que estuvo salpicada de frecuentes ‘Por la Cuádruple Alianza’, ‘Por el Rey de

Inglaterra', 'Por la Reina de España', 'Por el Rey de los Franceses', 'Por la Reina de Portugal', 'Por las Legiones Inglesa y Francesa'; 'Por el Ejército Español', 'Por las Milicias Urbanas', 'Por las Armas Española, Francesa e Inglesa', 'Por las Naciones Constitucionales del Oeste de Europa', 'Por la Destrucción de la Fracción Liberticida' y 'Por el Progreso de la Libertad y la Civilización en todo el Mundo'. En un tono más ligero, un oficial británico, galantemente propuso un brindis 'por las bellezas de ojos oscuros de la romántica España'. Muchos de los asistentes a la cena, con su celebración de la entente Anglo-Española, debieron de haber vuelto a pensar en ello tiempo después con sentimientos encontrados.

El general Evans no llegó a España hasta el 17 de agosto en el vapor *Queen Isabella* desde Portsmouth. [...]

La llegada de Evans a España dio origen a muchos comentarios desfavorables en la prensa inglesa. A la pregunta de qué pensaba que Evans conseguiría en San Sebastián, el duque de Wellington respondió 'probablemente dos volúmenes de tamaño de octava'. (La obra de Evans se limita a un único y delgado volumen sobre la campaña).

Muchos hombres de la Legión fueron agrupados, tanto a la llegada como más tarde, en los abandonados conventos de los que se había desalojado a los monjes o las monjas. Thompson y la mayoría de los que estaban en San Sebastián fueron acantonados en el convento de San Francisco, a unos ochocientos metros a las afueras de la ciudad. Aunque a éste le pareció muy grande, un español le dijo que era uno de los más pequeños de España. [...]

La disciplina era un grave problema para los oficiales de la Legión. Ya se había dado un caso de motín a bordo del *Royal Tar*, que se había contenido gracias a una acción firme. [...]

Un corresponsal especial de *The Times*, que se había unido a las primeras tropas de la Legión en San Sebastián el 14 de julio, se quejó de que los hombres estaban siendo demasiado bien tratados y criticó que se les hubiese pagado su dinero de recompensa y el efecto de tanto dinero en aquellos que probablemente nunca antes habían tenido tanta riqueza. Él opinaba que esto había contribuido al espíritu de motín que se había extendido entre ellos, llevándolos a meterse con sus oficiales, concreta-



mente un episodio en el que un hombre había asaltado a su comandante, quien se había visto forzado, en defensa propia, a abatirlo. [...].

Somerville, a quien la estricta disciplina militar no le era extraña, describe el castigo de un habitante de las Tierras Altas de Escocia quien, estando borracho, golpeó e hirió de gravedad a un oficial. Estaba claro que si tales incidentes no se trataban con mano dura, no habría ninguna esperanza de imponer disciplina en el regimiento y, el coronel Godfrey, un oficial que estaba al mando, actuó de forma contundente. Con el amparo de la ley marcial, el culpable fue azotado en el triángulo, recibiendo doscientos latigazos, mientras los murmullos de queja emitidos por sus compañeros eran acallados por la amenazante postura de Godfrey. Se había aprendido la lección y a partir de aquel momento se mantuvo la disciplina sin mayor problema. De vez en cuando, algún oficial joven mandaba azotar a alguien, tal vez, con demasiado celo, pero Evans, aunque algunas veces colocado por sus oponentes políticos en la picota por su severidad, también fue a menudo criticado por sus oficiales y por sus hombres por ser demasiado benévolo.

[...] La Legión y sus aliados españoles fueron trasladados de Santander a San Sebastián por mar, donde Evans se estaba preparando para un ataque. El 4 de mayo [de 1836] ya habían llegado todos. Los últimos en llegar fueron los del 4º Regimiento y parte del 8º Regimiento, que estaban embarcados en los vapores de guerra *Phoenix* y *Salamander* y alcanzaron San Sebastián justo a tiempo

Soldados de la Legión Auxiliar Británica en Vitoria. Estampa litográfica a partir de dibujo de Brand, 1837.

para unirse a la batalla, que ya estaba en pleno fulgor. [5 de mayo de 1836].

[...] Los carlistas habían hecho algunos avances limitados desde el otoño anterior, capturando el convento de San Francisco, donde la Legión había estado previamente acuartelada, y el puente de madera sobre el río Urumea, que habían utilizado para llegar al convento, había sido destruido. La propia ciudad estaba medio desierta, ya que muchos ciudadanos habían pasado a Francia. En los muelles se amontonaba la turba, a través de la cual sobresalían los cañones, las calles estaban llenas de barricadas y había muchas ventanas destrozadas por la explosión de las bombas. Ya no quedaba nada de la tumultuosa bienvenida con la que la Legión había sido recibida el año anterior. [...].

Ahora la segunda línea de defensa había cedido a la decidida acometida, y el único obstáculo importante que quedaba era el fuerte de Lugariz. Éste estaba ferozmente defendido y la Legión sufrió graves pérdidas al atacarlo.

Justo en aquel momento, los barcos de guerra *Phoenix* y *Salamander*, con el 4º Regimiento y el resto del 8º Regimiento, entraban en la bahía. Los botes los trasladaron inmediatamente a tierra, sus mochilas fueron arrojadas a la arena y los hombres marcharon en formación por la orilla del mar, en lugar de ir por el interior, según las órdenes de Evans, para evitar que viesan a los muertos y a los heridos. La vista de los muchos heridos que eran trasladados al centro de la ciudad no podía, sin embargo, evitarse y tuvo un efecto escalofriante en los recién llegados. El coronel Godfrey les daba ánimos, y el propio Evans les dio la bienvenida, diciendo a los escoceses que estarían orgullosos de compartir la gloria del 6º.

Los buques de guerra ingleses, *Phoenix* y *Salamander*, bajo las órdenes de Lord John Hay, estaban anclados cerca de la orilla y ahora abrían fuego contra el fuerte de Lugariz. A una distancia de unos 1.400 metros, los proyectiles impactaban con gran precisión, destruyendo el fuerte y a sus defensores. Se unió la artillería de la Legión, concentrándose en un ángulo del reduto y abriendo una brecha a través de la cual el 4º y el 8º Regimiento iniciaron el asalto. [...].

Palmerston había obtenido la aprobación del rey Guillermo para que Hay cooperase activamente con las fuerzas cristinas en la protección de los puertos en poder de la Reina y para ayudar a recuperar los puertos ocu-

pados por los carlistas. Por ello, Hay desembarcó un batallón de la Marina Real y una pequeña parte de su artillería, complementado por pequeños destacamentos de la Artillería Real y de los Ingenieros Reales, estando las fuerzas combinadas bajo sus órdenes.

Esta implicación activa de Hay y sus marinos en la batalla, que contribuyó a la toma del fuerte de Lugariz, parece contradictoria con la decisión anterior de Palmerston de que las fuerzas británicas regulares no participarían en el conflicto español. La intervención de la Infantería de Marina encolerizó a los oponentes Tory [del Partido Conservador] de la Legión y de la política de no intervención de Palmerston. Más tarde, el mayor apoyo dado a la causa de la Reina por los barcos y la Infantería de Marina de Lord John suscitó más críticas. Sin embargo, en aquel momento, Evans y sus fuertemente presionados hombres debían haberse visto sorprendidos y encantados por tal intervención puntual. Aunque los marinos capturados por el enemigo podrían haberse considerado un blanco legítimo para los pelotones de ejecución carlistas, Don Carlos hizo una excepción en su caso. En julio, decretó que los oficiales y hombres de la Marina Real que habían caído en manos de los carlistas deberían ser respetados y hechos prisioneros de guerra. Carlos también estaba ansioso por obtener los servicios de hombres de la fuerza naval británica, ofreciendo alto pago para quien desertase (parece poco probable que alguien lo hiciera). [...].

El *Spectator* también alabó la gallardía de Evans y de la Legión al asaltar las formidables fortificaciones construidas durante cuatro meses por los carlistas, que muchos consideraban inexpugnables, y capturándolos después de siete horas de lucha prácticamente incesante. El editor creyó que la victoria sería probablemente decisiva. Escribió que cualquiera que fuese el resultado ‘nadie podría negar que estos “mercenarios golfillos” – estos “dragones borrachos” – estos “desgraciados enfermos y cobardes” – como las publicaciones carlistas de Londres y los pares carlistas de la Cámara de los Lores del Parlamento los habían llamado, habían luchado con una frialdad, valentía y éxito, que añadiría honores a la victoria de Wellington’.

El propio Wellington, en quien siempre se podía confiar para escuchar un comentario apropiado, si bien mordaz, resumió la situación diciendo que todo lo que Evans había conseguido era ampliar los lugares de paseo

vespertino de los habitantes de San Sebastián. De cualquier modo, la moral de los cristinos y de la Legión se vio muy enardecida. [...]

Un gran descontento se extendió entre la tropa a causa de la decisión del gobierno español de otorgar medallas a todos los que habían participado en el combate. A los oficiales se les otorgaron las tres clases diferentes de medallas de San Fernando, la tercera clase para los generales, la segunda para los coroneles y la primera para los tenientes coroneles hasta los abanderados. Entre los suboficiales y los hombres, algunos recibieron la Cruz de Isabel II, aunque esto dependió de la recomendación de sus oficiales. Somerville fue muy crítico con su oficial al mando, el coronel Godfrey, al que respetaba mucho como soldado, por distribuir ampliamente esos honores entre el regimiento, convencido de que solamente dos de los hombres los merecían, uno de

los cuales murió antes de que se anunciara esta distinción. Las medallas se tenían que fundir y no llegaron hasta noviembre de 1836. Éstas fueron causa de interminables disputas y odios mutuos por envidia, desde el punto de vista de Somerville, en lugar de ser un incentivo por buen comportamiento y valentía. Fue especialmente crítico con la distinción concedida al poco apreciado ordenanza del regimiento, que terminó como prestamista en el norte de Irlanda.

La batalla atrajo la atención de turistas británicos; una carta de septiembre de 1836 desde San Sebastián informaba que el yate de Sir William Meade había salido del puerto y de la llegada del Sr. Pelham, 'que traía varios caballeros de Inglaterra para ver el alto de Ayete tomado al asalto el memorable 5 de Mayo', permaneciendo tres días (*Limerick Chronicle*, 13 agosto 1836). [...]."



Prado de San Sebastián. Estampa litográfica de Sydney Crocker y W. Barker Bligh, *Sketches from the Basque Provinces of Spain...*, Londres, 1839.

Crocker había participado en la primera guerra carlista como intendente de los hospitales de la Legión Auxiliar Británica. En el texto del álbum que comenta la imagen Crocker señala: "El glacis o suave declive de aproximación a los hornabeques de la Fortaleza es el paseo natural de los habitantes cuando el calor del verano les invita a salir del recinto de la ciudad. Se extiende por un lado hasta las aguas del Urumea y por el otro a la playa de la bahía (...). Aquí, cada tarde pueden verse mezclándose en cerrado y pintoresco contacto los alegres uniformes de los oficiales, la graciosa mantilla de las Señoras, el ciudadano en larga capa, el sacerdote con su sombrero grotesco, el arriero con corta chaqueta bordada, los trajes salvajes y variados de los guerrilleros, las nodrizas de largos cabellos trenzados rodeadas de grupos de niños vestidos en los más alegres colores mientras generalmente la presencia de una banda militar anima la escena (...)."

10. La ballena de 1885

Adolfo Morales de los Ríos

La Ilustración Española y Americana publicó el 15 de noviembre de 1885 la noticia de la captura de un cetáceo y su posterior exhibición en San Sebastián. Incluía un breve texto de Adolfo Morales de los Ríos, autor también del dibujo que dio origen a la imagen xilográfica de Bernardo Rico que la acompañaba.

“La prensa periódica se ocupó mucho el año anterior de las correrías de ballenas y cachalotes en estas costas, así como de las burletas que jugaban a los intrépidos e históricos arponeros del litoral cantábrico, aunque alguno de aquellos cetáceos llevó un sendo arponazo que le propinó el conocido armador de pesca de esta población, Sr. Mercader.

La escuadrilla de vapores de pesca de este armador cuenta con unos 9 vaporcillos, y el total de la flota pesquera lo cual asciende a unos 16 vapores que surten de pesca a media España y a la comarca del Mediodía de Francia.

Uno de los citados vapores del Sr. Mercader (el Mamelena nº 7) encontrándose en su cala de pesca en alta mar, hacia Cap-Bretón, en la costa de Francia, halló el cetáceo a las dos de la madrugada del 9 último.

Vio su tripulación una gran mole flotando en la superficie de las aguas, y que apenas se movía; acercándose a ella, notó que era un ballenato, y que parado convenientemente, fue sorprendido el cetáceo, pescado y remolcado a esta bahía.

Tiene la ballena una dimensión longitudinal de 9 metros y medio; su peso llegará a unos 30 quintales; su boca mide una abertura de 1'50.

Desde el muelle ha sido conducido a los terrenos de la Avenida de la Libertad, cercanos al puente de Santa Catalina. Colocado en tres rastras características que se usan en esta población para los transportes del comercio; fue preciso, para ponerlos en marcha, un tiro de 8 fuertes caballos normandos.

Lo más curioso del cetáceo es su enorme boca y su lengua, masa informe de carnosidades de aspecto repugnante.

El animal ha sido alquilado a las célebres Marimoldaris, en la cantidad de 4.000 reales, con objeto de que aquellas exploten su exposición pública, y una vez terminado este plazo, dicho animal vuelve a ser propiedad del Sr. Mercader.

En estos tiempos de escaso recreo, el monstruo constituye el great attraction de San Sebastián y sus cercanías”.

Cetáceo capturado en 1885. Estampa xilográfica de B. Rico sobre dibujo de A. Morales de los Ríos. *La Ilustración Española y Americana*, 1885. Colección particular.



11. Trabajos de la mujer, 1856

Frédéric Le Play

Fragmentos sobre el trabajo de las mujeres de los pescadores que forman parte del texto Familia pescadora de San Sebastián (Guipúzcoa), de Frédéric Le Play. Este trabajo fue publicado inicialmente como parte del libro de Le Play Les ouvriers des deux mondes, en 1857-58. Le Play utilizó para su texto la información obtenida en el puerto de San Sebastián por A. de Saint-Léger y E. Delbert en 1856⁶³⁸.

“Trabajos de la Mujer.- Las labores del hogar constituyen su principal ocupación; sin embargo, y a pesar de los cuidados que exige una familia numerosa, y a pesar también de que la casa esté mantenida con una pulcritud que roza con la elegancia, la mujer encuentra todavía el tiempo necesario para ejercer la función de *mujer de barco* en la asociación de pescadores de la que su marido forma parte. En calidad de ello, está obligada a trabajar en la reparación y mantenimiento de los aparejos de pesca, así como a encontrarse presente en el momento en el que el barco entra en el puerto, a fin de transportar el pescado a la pescadería, en donde será puesto a la venta. El salario que recibe por este trabajo –la mitad del salario de un pescador– contribuye a aumentar los ingresos de la familia.

Accesoriamente, ejecuta una parte de los trabajos de costura necesarios para la conservación de las ropas de la familia; la otra parte de estos trabajos, así como la confección de los vestidos nuevos, es encargada a una obrera especial pagada a razón de 1 f diario en el caso de que no se le de más que el chocolate de la mañana, y de 0 f 50 si se la alimenta completamente.

La mujer participa también, en ocasiones, en la descarga de la arena contenida en la cala de los navíos que llegan en lastre al puerto.

Este trabajo, así como algunos otros del mismo tipo, está reservado a las mujeres –y sobre todo a las mujeres de los pescadores– por mandato municipal: lo emprenden bajo la forma de asociación, de acuerdo con las condiciones pactadas con el capitán del navío a descargar, y reciben por ello un salario medio de 3 reales diarios. [...]

Trabajo de la hija, de ocho años.- Aunque joven, la hija presta importantes servicios a la familia: se encarga del cuidado de sus hermanos pequeños y permite que la madre pueda dedicarse a ocupaciones lucrativas; por lo demás, estas tareas las realiza con una inteligencia y es-

mero dignos de mención. Un ejemplo tal nos demuestra claramente que, en las familias numerosas, las hijas mayores aprenden pronto –y por necesidad– a ocuparse de los trabajos domésticos y a prepararse para ser buenas amas de casa. [...]

En San Sebastián –en Guipúzcoa– y en Bilbao –en Vizcaya– no es la caridad pública o privada el único medio de que se dispone para procurar a las familias de pescadores o de marinos los recursos que les faltan. Para atender a este propósito, los ayuntamientos han tenido la idea de reservar a las mujeres de esta clase ciertos trabajos que pueden realizar fácilmente. Tienen el monopolio de la descarga de las arenas contenidas en las calas de los navíos que arriban en lastre; les está reservado también el transporte –desde el muelle hasta las tiendas de la ciudad– del bacalao que estos dos puertos reciben en gran cantidad. Desde el momento mismo en que se tiene noticia de que la llegada de un navío ofrece la ocasión de efectuar alguno de estos trabajos que les están reservados, las mujeres acuden en tropel para tomar parte en él. Durante todo el tiempo que dura el trabajo, se sitúan en el puerto esperando su turno de carga, para dirigirse a continuación hacia los almacenes. La presencia de estas mujeres –a veces rodeadas de sus hijos y llevando a los más pequeños en brazos–, sus continuas discusiones y los gritos que las acompañan, dan a los puertos de Bilbao y de San Sebastián una fisonomía muy especial en ciertos días. En ocasiones, el desorden se adueña de la muchedumbre y el trabajo se resiente. En esos casos, se puede ver a marineros impacientes lanzarse en medio de las mujeres y repartir castigos a las que parecen más turbulentas. Esta forma de actuar parece estar autorizada por la costumbre: las víctimas mismas se someten a ella y aceptan las decisiones que se les imponen por medio de esta sumaria justicia”.



Vendedora de pescado. Además de los trabajos en el puerto relacionados con la pesca y la descarga del lastre de los mercantes, las mujeres de los pescadores vendían el pescado en pueblos del interior de la provincia. Ilustración de Ludovico Marchetti publicada en *Scribner's Magazine*, septiembre de 1897.

12. Bishigu saltzalliac (*Vendedoras de besugos*)

Marcelino Soroa

Fragmentos de la obra de teatro en euskara Gabon (iruchulotar oituren jostirudia euskara nastuban eta egintza bacarran) de Marcelino Soroa Lasa, editada en San Sebastián, hacia 1880. La obra fue representada por primera vez en el Teatro Principal de Donostia el 6 de noviembre de 1880.

IRUDITEGIAN CALIA BRECHA ALDIAN

Egilliaren escuyetara Andre Josheparen echia. Ezkerretara on Macariorena. Burtina alchatzendanian, azaltzendir calien erdi erdiyan, dozena bat mutill biribillatubac eta Joshe Miguel barrenen dutela makil batekin cantuban sayatzeco gizan [...]. Guztiyac umill jantziyac, blusha, boinekin ta alá. Alde batian gastañ ta bishigu saltzalliac. [...]

IRUGARREN IRUDIA: BISHIGU SALTZALLIAC TA ON MACARIO

MACARIO: (*Canarekin*) ¿Nun dira oyec? Jun dira. ¡Mukizu gaizki asiyac! Ez dakit nic zer eracusten diyoten beren gurasuac, ijituen aurrac bañon okerraguak dirala.

ASHENCHI: ¿Zer naidu bada D. Macario? Gabon artaracoda. Tira artubizaigu bishigu eder bat.

MACARIO: Ez, ez. Escarrisco. Nere tripac ez du ondo artzen.

PRUDENCHI: Egin beza prueba eta barrenen ez bada ondo arkitzen apareju bat botaco diyogu ateratzeco.

MACARIO: Gañera barau det.

ASHENCHI: Orduban ez diyo tripaco miñic egingo.

PRUDENCHI: Eta ezurric eztarriyan geldituco.

MACARIO: Gabon, gabon (*echian sartzenda*).

BIYAC: Gabon.

LAUGARREN IRUDIA: ASHENCHI, PRUDENCHI TA DAMA CARMEN

ASHENCHI: Ori gizon zurra.

PRUDENCHI: Ez dakit nic zertaco ditusten dirubac.

ASHENCHI: Ez dizkiñ bada berekin eramango munduba ontatic.

ESCENA: UNA CALLE CERCANA A LA BRECHA

A la derecha, la casa de la Sra. Joshepa. A la izquierda, la de Don Macario. Cuando se levanta el telón, aparece una docena de niños en corro y en medio está Joshe Miguel con una vara preparado para cantar [...]. Todos van vestidos humildemente, con blusa y boina. A un lado el castaño y las vendedoras de besugos. [...]

3ª ESCENA: VENDEDORAS DE BESUGOS Y DON MACARIO

MACARIO: (*Con la caña*) ¿Dónde están? Se han ido. ¡Mocosos malcriados! No sé qué es lo que les enseñan sus padres, son peores que los hijos de los gitanos...

ASHENCHI: ¿Qué le vamos a hacer, Don Macario? La Nochebuena es para eso. Venga D. Macario, cómprenos un buen besugo.

MACARIO: No, no, gracias. No me sienta nada bien.

PRUDENCHI: Haga la prueba. Cuando esté dentro, si no le sienta bien le lanzamos un aparejo y lo sacamos.

MACARIO: Además estoy de ayuno.

ASHENCHI: Entonces no le provocará dolor de tripa.

PRUDENCHI: Ni se le quedarán las espinas en la garganta.

MACARIO: Buenas noches. Buenas noches (*y se mete dentro de casa*).

AMBAS: Buenas noches.

4ª ESCENA: ASHENCHI, PRUDENCHI Y LA SRA. CARMEN

ASHENCHI: Qué hombre tan tacaño.

PRUDENCHI: Yo no sé para qué tienen dinero.

ASHENCHI: Pues no conseguirá llevárselo de este mundo.



Vendedora de sardinas en el puerto de Donostia. Tarjeta postal de Hauser y Menet, Madrid. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

PRUDENCHI: Jan gabe bizi emenden zurkeris.

ASHENCHI: Ez diñ abilidade guchi. (*Azaltzenda Dama Carmen*). Señora betor onera. Beida beza zer galantac ta frescuac.

CARMEN: Begi tristia dacar onec.

PRUDENCHI: ¿Ildacoic icusi aldu begi alayekin?

ASHENCHI: Gaur gabon da ta cantabezayo villanchicu bat *alegratzen* otedan.

CARMEN: ¿Zenbat?

ASHENCHI: Ona ederra. Guchinas bost libra bada, orainchen chalupatic ateriac dira.

CARMEN: ¿Zenbat bada, zenbat?

ASHENCHI: Icusi beza ondo. Artubeza escuban. Onen pisuba...

CARMEN: Bañan ¿zenbat? Ez nua guanteic zikintzera.

ASHENCHI: Orra bada. Azkenecua esango diyot. Zaspi errial.

CARMEN: ¿Zaspi errial?

ASHENCHI: Ta ori beorrentzat dalaco.

CARMEN: ¿Udaren erdiyan gaudela uste aldezu ta Madriltarrekin ariceala tratuban?

ASHENCHI: ¡Choratu egiñ ote gera bada!

CARMEN: Garishti da oso.

ASHENCHI: ¿Nola naiditu bada erregalatubac?

CARMEN: Bi terdiyan.

ASHENCHI: ¡Ja, jai! ¡Bi errial terdiyan! Arrantzaliac ere artuco lituzteke. ¿Aitzenden Prudenchí? ¿Zer uste du, ostu egin ditugula?

CARMEN: Ez dakit nic ori.

ASHENCHI: ¿Zer esatendu bada?

CARMEN: Badakit zer esaten detan.

ASHENCHI: Ez du beorrec bishiguric biar.

CARMEN: ¿Zer bada?

ASHENCHI: Ez dakit nic. Aculac noski.

CARMEN: ¿Naizu iruban?

ASHENCHI: Ez da beorrentzat arrantzau egiñ.

CARMEN: Zuc escatzen dezu naisuna eta nic eskeintzeizut iduritzenzaitana.

ASHENCHI: ¡Ori da! (*Desederki*)

CARMEN: Topatuco ditut merkiago.

PRUDENCHI: Dicen que vive sin comer por no gastar.

ASHENCHI: Pues fíjate qué habilidad. (*Aparece la señora Carmen*). Señora, venga aquí. Mire qué hermosos y frescos.

CARMEN: Ese tiene los ojos tristes.

PRUDENCHI: ¿Usted ha visto algún muerto con ojos alegres?

ASHENCHI: Hoy es Nochebuena... Cántele algún villancico a ver si se alegra.

CARMEN: ¿A cuánto?

ASHENCHI: Mire éste qué bueno. Por lo menos tiene cinco libras y acaban de salir de la chalupa.

CARMEN: Pero, ¿cuánto? ¿cuánto vale?

ASHENCHI: Mírelo bien. Cójalo. Mire cómo pesa...

CARMEN: Pero ¿cuánto vale? No quiero ensuciarme los guantes.

ASHENCHI: Ahí va. Se lo digo por última vez. Siete reales.

CARMEN: ¿Siete reales?

ASHENCHI: Y eso por ser usted.

CARMEN: ¿Qué te piensas, que estamos a mitad de verano y estás tratando con madrileños?

ASHENCHI: ¿Nos hemos vuelto locos o qué?

CARMEN: Es muy caro.

ASHENCHI: ¿Los quiere regalados o qué?

CARMEN: A dos y medio.

ASHENCHI: ¡Ja, jai! ¡A dos reales y medio! Los cogerían hasta los pescadores. ¿Ya le oyes Prudenchí? ¿Qué se cree, que los hemos robado o qué?

CARMEN: Yo eso no lo sé.

ASHENCHI: ¿Qué dice?

CARMEN: Ya sé lo que digo.

ASHENCHI: Usted no quiere besugos.

CARMEN: ¿Qué, entonces?

ASHENCHI: No sé yo. Marlines, o algo así.

CARMEN: ¿Los quiere a tres?

ASHENCHI: Mire, no se ha pescado para usted...

CARMEN: Tú eres libre de pedir lo que quieras, y yo de ofrecerte lo que me parece.

ASHENCHI: ¡Eso es! (*Con desdén*).

CARMEN: Ya los encontraré más baratos.

ASHENCHI: ¡Bego! Ezdu orlaco ascoric jan beorrec.

CARMEN: Ori etzaizu *importican*.

ASHENCHI: Bijua ondocho. (*Burlaca*). Emendic illabetera etortzen bada merkiago topatuco ditu. ¿Naidu bostian?

CARMEN: (*Dijuala*) Ez.

ASHENCHI: Artubeza labian.

CARMEN: Ezta.

ASHENCHI: Betor, betor.

CARMEN: Ezta *devaldere*, lotzagabiac.

ASHENCHI: ¡Que así sea! No ha comido usted muchos de estos.

CARMEN: Eso a ti no te importa.

ASHENCHI: Que le vaya bien. (*Burlándose*). Si viene dentro de un mes los encontrará más baratos. ¿Los quiere a cinco?

CARMEN: (*Marchándose*) No.

ASHENCHI: ¡Se lo vendo a cuatro!

CARMEN: Tampoco.

ASHENCHI: Venga, venga.

CARMEN: No los quiero ni regalados, ¡sinvergüenzas!

BOSTGARREN IRUDIA: ASHENCHI ETA PRUDENCHI

ASHENCHI: ¡Jesus, gure Señora azarratu zaigu. ¿Naidu baso bat ur esponjekin sustua pasatzeco? ¿Aitu den Prudenchi?

PRUDENCHI: Orrec eman dizkiñ ederrac Ashenchi.

ASHENCHI: *Guante asco, mantilla cerratuba, mangitu lucia, abrigo aundiya, bi cana arrastaca soñocua lurrian eta ¡bi errial terdi bost libraco bishugubari ezkiñi gabonetan!*

PRUDENCHI: ¡Pobriari bizi moduba emateco jende ona!

ASHENCHI: Jaso itzagun tristiabec, kendu zazkigun trastiabec eta guaceman. Franco saldu dizkiñagu. Gelditzen diran sei abec geonec afalducodizkiñagu gure senarchuekiñ.

PRUDENCHI: Egiya den Ashenchi, eta bidez arturic bi pichar sagardo eta pichar bat ardo. Güaceman. (*Trastiac bildu eta dijuaz*).

5ª ESCENA: ASHENCHI Y PRUDENCHI

ASHENCHI: ¡Jesús, se ha enfadado la señora! ¿Quiere usted un vaso de agua con una nube de azúcar, para pasar el susto? ¿Me oyes Prudenchi?

PRUDENCHI: Esa te ha puesto bien en tu sitio, Ashenchi.

ASHENCHI: Mucho guante, mucha mantilla cerrada, mucho manguito largo, abrigo grande, vestido de dos cañas de largura y ¡dos reales y medio por un besugo de cinco libras en Navidad!

PRUDENCHI: ¡Buena gente para arreglar la vida a los pobres!

ASHENCHI: Vamos a recoger estos tristes, a quitar estos cacharros y vámonos. Ya hemos vendido bastante. Estos seis que quedan los comeremos con nuestros mariditos.

PRUDENCHI: Eso es Ashenchi, y de paso, cojamos dos jarras de sidra y dos de vino. Vamos. (*Recogen los trastos y se van*).

13. ¡La Concha! Excursión veraniega en un baño y dos olas

Marcelino Soroa

Fragmento del sainete publicado en San Sebastián en 1894 (impresión de Victoriano Iraola), que hace referencia a la temporada de baños. Al final de la obra el autor la define como "humorada veraniega".

ESCENA PRIMERA

A los últimos compases de la sinfonía se levanta el telón y aparece D. Gorgonio, sentado en una mecedora al extremo de la derecha del actor. La música cada vez más piano.

GORGONIO (*Leyendo un periódico*): "Han llegado al hotel de Londres... Inglés... Continental... Ezcurra... Berdejo... Comercio... Internacional... Son muchos los *touristes* (*leyendo tal como está*) entusiastas *amateurs* del *Sport* vasco y afortunados mortales de la alta *creme*, que en su *cure* por la provincia...". Pues señor, este suelto parece atado a la otra orilla del Bidasoa. Cervantes les perdona y séales la tierra ligera. "Ha llegado el ilustrado... Se encuentra entre nosotros el eminente... En breve es esperada la bella y elegante... Ha regresado el distinguido... De un día a otro el opulento... Ha llegado el notable..." y sobresaliente y suspenso. ¡Vaya! ¡Y cuánta gende [*sic*] grande! También nosotros hemos llegado porque hemos venido, y ya estamos aquí. En esta encantadora perla del Océano cuyas saturadas brisas dilatan los pulmones, transmitiendo con sus efluvios, corrientes vitales que dan fuerza y vigor al organismo humano. Esto es muy sano. Casi hablo en verso sin saberlo, como aquel célebre personaje de Molière hablaba en prosa sin saberlo también. Pero volviendo a lo que estaba; aquí hay un quid, y el quid de la dificultad estriba en que me aburro. Parece mentira pero no lo es, como dicen en una conocida zarzuela. La cuestión es que me aburro. Porque mi pobrecita Eduvigis sale con la hija, y entre Concha, vamos al baño; Concha, vamos de tiendas; Concha, vamos al *Boulevard*, a dar la vuelta del Castillo, y Concha por aquí, y Concha por allá, ¡qué sé yo! Andando de ceca a la meca se pasan todo el día; y mi mujer, con eso de que el médico la ha recomendado el ejercicio, no se da punto de reposo. Lo que yo no

sé es cómo se las hubiera arreglado si la hubiera aconsejado la quietud. Desde luego que queda inquieta. Pero yo con este calor sudo la gota gorda y en cuanto ando cuatro pasos, ya estoy caminito de casita. [...]

ESCENA X

Dicho, Manuel, Luis e Ignacio con maletas.

MANUEL: ¡Ajajá! Ya estamos aquí, ya estamos aquí como el año pasado.

LUIS: Ya, ya.

IGNACIO: ¿Dónde dejo esto?

MANUEL: Entralo ahí. (*Ignacio entra por el foro izquierda del actor, deja las maletas y sale a su tiempo*). ¡Y qué guapos se conservan estos guipuzcoanotes!

LUIS: Pues claro. Si este es un país...

MANUEL: Especial.

LUIS: Clásico.

MANUEL: Privilegiado.

LUIS: La naturaleza ostenta aquí todas sus galas.

MANUEL: Ya lo creo. ¡Y esta frescura!

LUIS: ¡Oh! Deliciosa. Después de achicharrarse uno por aquellas sedientas y monótonas llanuras...

MANUEL: Esta llovizna entona el sistema nervioso.

LUIS: ¿Y el paisaje?

MANUEL: ¡Ah!

LUIS: Este terreno tan accidentado, tan variado, tan panorámico y tan... tan... tan...

MANUEL: Ya parece que campaneas.

LUIS: Panorama aquí...

MANUEL: Panorama allá...

LUIS: Y panorama en todas partes.

MANUEL: Esto es incomparable.



¡La Concha! Excursión veraniega en un baño y dos olas, pequeña pieza teatral compuesta por Marcelino Soroa. Imprenta de Victoriano Iraola, San Sebastián, 1894. Biblioteca Koldo Mitxelena Kulturunea.

LUIS: Es imponderable.

MANUEL: Y esta probidad y honradez de la gente...

LUIS: ¡Ah! Ya. (*A Ignacio, que ha salido*). Muchacho, toma.

IGNACIO: Muchas gracias. (*ap.*) (No es mala propina). Que *baiga* salud.

LUIS: Gracias.

MANUEL: Gracias. Vamos adentro a tomar un tente en pie, que conocemos la casa a palmos.

LUIS: Tienes razón, vamos.

ESCENA XI

GORGONIO: Bien. Estos también parece que son entusiastas por el país. Y me alegro. Lo que es a mí, para ser todo un vascongado no me falta más que aprender el vascuence. En todo lo demás estoy identificado.

ESCENA XII

El mismo (*que sigue leyendo*), León y Severo,
con maletas.

LEÓN: Vámonos cuanto antes.

SEVERO: Tienes razón, vámonos.

LEÓN: ¡Y después hablarán de venir a baños!

SEVERO: Ahí está.

LEÓN: ¡Vaya un país!

SEVERO: Eso digo yo.

LEÓN: Un día llueve.

SEVERO: Y otro tampoco, digo, también.

LEÓN: ¡Y vaya un paisaje!

SEVERO: Ya, ya.

LEÓN: Vericuetos y barrancos. En cuanto sale uno del casco.

SEVERO: Pierde el idem.

LEÓN: Quiero decir que cuesta por aquí...

SEVERO: Y cuesta por allí...

LEÓN: Ya lo creo que cuesta. Con los mejores modos le saquean a uno.

SEVERO: Le arrancan hasta los higadillos.

LEÓN: Todo el Banco de España no es suficiente...

SEVERO: ¿Qué ha de ser, hombre? Sobre todo...

LEÓN: Gaban.

SEVERO: Eso es, le esquilman a uno...

LEÓN: ¡Vaya!

SEVERO: Ni los Juanillones, hombre, ni los Juanillones. Vámonos.

LEÓN: Andando [...].

CUADRO II

La playa de la Concha, con casetas y ropa extendida
en las cuerdas sujetas por estacas.

ESCENA XIV

Concha, Fausto, bañeros y bañeras.

Música

Coro de bañeros y bañeras. Zortzico.

Véngase a mi caseta
si baño va a tomar,
que para un buen servicio
mejor no encontrará.
Nuestro mayor empeño
servir es con afán,
también le trataremos
con amabilidad.

(Con la misma música en tiempo de tango bailan
como fandango entre estrofa y estrofa).

Por fuera nos mojamos
y es cosa natural
mojarnos por adentro
cuando hay necesidad.
Y con la sidra o vino
que no gusten a sal
tomando unos traguitos
el mal sabor quitar.

Este verano es bueno
y hemos de aprovechar
guardando los *champones*
de propinas que dan.
Cuando el invierno estamos
sin ganar un real,
con esos ahorritos
tener seguro el pan.

Es el invierno horrible
que con su negra faz
suele propinas darnos
de fuerte vendaval.
Este verano es bueno
y hemos de aprovechar
guardando las propinas
con cariñoso afán.

Hablado

UNO: (*Dentro de la casita*). Venga agua.
OTRO: (*id.*) ¿Dónde está mi traje? (*Los bañeros y bañeras sirven lo que piden*).
OTRO: (*id.*) Esta sábana está mojada. Por fuerza ha servido a otro.
BAÑERO: No, por fuerza no.
OTRO: ¿Para mí no hay caseta?
OTRO: Este traje es corto.
OTRO: Siempre me da V. el número 41 y esta caseta se está cayendo a pedazos.
BAÑERO: Ahí va (*dando un traje*).
OTRO: Pues éste es largo.
OTRO: ¡A ver un peine!
BAÑERA: ¡No estar usted mal peine!

ESCENA XV

Dichos, Antonio y Marcial.

ANTONIO: ¡Qué hermosa playa!
MARCIAL: Incomparable.
ANTONIO: Sin rival.
MARCIAL: ¡Qué golpe de vista tan encantador!
ANTONIO: Es un delicioso anfiteatro.
MARCIAL: Esta Concha salpicada por las espumosas olas, es la Concha más salada que hay.
ANTONIO: Y eso que Conchas salaaas y resalaaas se conocen muchas.
MARCIAL: Pero con tanta sal...
ANTONIO: Ninguna.

MARCIAL: Con justicia ostenta el nombre de la Perla del Cantábrico.

ANTONIO: ¿Qué Cantábrico? Del Océano.

MARCIAL: Y del orbe entero.

ANTONIO: Sin embargo, encuentro aquí cierto vacío...

MARCIAL: ¿Vacío? Pues si está a reventar...

ANTONIO: Quiero decir que echo de menos las animadas y elegantes reuniones que en algunas playas del extranjero suelen formarse sobre la finísima arena.

MARCIAL: Eso es cuestión de *idiosincracias*.

ANTONIO: Parece que a esta Concha le falta un baño...

MARCIAL: ¡Pues no faltaba más sino que aquí faltara el baño! (*desaparecen por entre las casetas*).

UNO: Bañero, bañero (*llamando*).

BAÑERO: Allá voy [...].

Música

Yo te saludo
San Sebastián,
ciudad de encantos
por tierra y mar.
Del orbe emporio
por tu beldad,
eres en todo
tan sin rival,
y en tu regazo,
hay tal solaz
que exclamo ¡viva
San Sebastián!
[...]

ESCENA XXIII (muda)

(*Durante unos cuantos compases finales de la orquesta, aparece una joven como si saliera del agua, con traje de baño y capa, lo más honestamente posible, y al entrar en la caseta, un joven con una máquina instantánea procura retratarla; sale un caballero y le da un puntapié, haciendo caer el aparato de manos del joven, quien echa a correr dando muestras de tener el cuerpo dolorido. El caballero recoge el aparato y va en persecución del joven. Esta escena con mucha rapidez*) [...].

14. Naufragio

Antonio Peña y Goñi

Artículo de Antonio Peña y Goñi (San Sebastián, 1846 - Madrid, 1896)

publicado en el anuario San Sebastián, nº 16, 20 enero 1930.

El artículo fue escrito a finales del siglo XIX.

“Hace unos treinta años, en San Sebastián, entró a toda vela una corbeta mercante, hermosa y nueva, llamada *San Sebastián-Habana* nº 1. Había hecho su primer viaje a La Habana y regresaba de allí, con cargamento de azúcar, si mal no recuerdo.

Mandábala un primo mío, Joaquín Goñi, marino joven que había navegado bastante y con éxito, y a quien la confianza de los armadores encomendara el mando de la flamante corbeta. Iba también a bordo, como agregado, un amigo mío de la infancia, Joaquín Zavala, que había terminado sus estudios juntamente conmigo en la Escuela de Náutica de San Sebastián, y realizaba su primer viaje.

Era el día de Pascua de Resurrección, lucía a ratos un sol espléndido y soplabla sin interrupción un espantoso Noroeste que barría las tejas, tronchaba los árboles y levantaba olas inmensas en la mar. Era tal la violencia del viento, que D^a Casimira Echagüe, hermana del difunto general, abrió la sombrilla, fue levantada en alto y se lastimó la pierna al caer.

El barco entró, como dije, a toda vela, en popa, empujado por el ímpetu prodigioso del aire y la fuerza terrible de las olas. La tripulación, rendida por trabajos anteriores –el huracán soplabla fuera hacía varios días– no tuvo ánimos para cortar el aparejo.

¡Cálculése la arrancada de la corbeta cuando fondeó! Lo hizo sobre las dos anclas y llevando a bordo el práctico, que había salido a recibir el barco en el ataje; pero garreó en seguida, arrastrando las dos moles de hierro como si hubiesen sido de mazapán, y fue a encallar en la arena, próximo al sitio en que se alza hoy “La Perla del Océano”.

Las primeras olas pusieron el buque de través. Serían las diez de la mañana y había media marea. Todo el pueblo acudió al arenal; hombres y muchachos nos metimos vestidos en el agua y formamos cadena, gritando a los de a bordo que se arrojasen al mar y listos todos para acudir en su auxilio.

La fuerza de la resaca era tal, que había cortos instantes en que la embarcación quedaba completamente en seco. Las olas se estrellaban con furia en la banda de babor, que había quedado a barlovento, mirando al mar, salpicaban la arboladura, barrían la cubierta, y caían como torrentes desbordados por el costado de estribor.

En el palo de mesana, con los pies puestos a corta distancia de los obenques y metidos los brazos hacia atrás, y en un tramo de la escalera de cuerda, veíamos de espaldas a un hombre que se mantenía inmóvil, teniendo ante su vista el horizonte sin límites y recibiendo impávido los golpes de mar que le azotaban de continuo.

A nadie más se divisaba a bordo, en aquel incesante vaivén de los mares que cubrían el casco y lo descubrían a cada momento. Rotas las velas, desquiciada la jarcia, hundida la quilla en el arenal, la corbeta iba rápidamente adquiriendo la forma de un guiñapo lamentable, carne del Océano que éste, en su voraz apetito, no tardaría en deshacer.

La muchedumbre que llenaba la playa por aquella parte miraba angustiada el buque, gritaba, agitaba los brazos, zarandeada por el viento cuyo incesante silbar cubría todos los clamores.

De pronto, apareció en la corbeta un bulto que aprovechando el impulso de una ola, se zambulló en el agua y llegó sano y salvo al arenal. Era el práctico, un valiente conocido por el mote de Gashi (amargo) que, octogenario, vivía, todavía, hace dos años, en San Sebastián.

Poco después vimos un hombre, en cueros vivos, que iba gateando por la banda de estribor. Creíamos todos que se arrojaría al mar. “¡Cadena! ¡Cadena!” hubo un momento de expectativa indescriptible; los que había en el agua, se asieron fuertemente las manos, y, dando saltos, sosteniéndose mutuamente, avanzaron para ver caer al hombre y recogerlo, si lo permitía Dios.

El hombre recorrió a gatas toda la borda, llegó al castillo de proa, se abrazó al molinete y quedó inmóvil allí. Las olas, al pasarle por encima, formaban pequeños surtidores, y cuando llegaba el reflujó, el cuerpo, terso y luciente, brillaba como un espejo a los rayos de sol.

Así permaneció poco tiempo, hasta que un golpe de mar hizo oscilar fuertemente la corbeta. El infeliz rodó entonces como una pelota y se detuvo en el borde de la amura. Otro golpe de mar se encapilló por el castillo y lo barrió. Cuando quedó limpia la proa, el hombre había desaparecido para siempre.

No quedaba a nuestra vista más que el bulto que divisábamos en el palo de mesana. El práctico nos dijo que era el capitán. Tenía rota una pierna y se había nega-

do en absoluto a intentar ningún medio de salvación; quería morir con el barco, y murió, en efecto, con él.

Cuando seguramente no quedaba nadie a bordo, vimos a Joaquín Goñi sacar pausadamente un brazo, después el otro, y arrojarlo de cabeza al mar por un sitio donde no había auxilio posible.

El pobre Joaquín Zavala, según contó Gashi, se encerró aterrado en la cámara. Nadie le vio salir.

Y todo se acabó. La corbeta se hizo añicos. Eran 10 marineros, el contra-maestre, el agregado, el piloto y el capitán; total, 14 hombres, que perecieron a 20 metros de tierra, a quienes teníamos puede decirse que al alcance de la mano, y de los cuales ni uno solo pareció. ¡Ni uno solo!...”

Cartel de divulgación de primeros auxilios publicado por la Sociedad Humanitaria de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa a finales del siglo XIX. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

**Sociedad Humanitaria de Salvamentos Marítimos
de GUIPUZCOA**

CONSEJOS que deben seguirse para tratar de reanimar un ahogado aunque parezca por completo asfixiado y sin vida.

La muerte es tan sólo aparente muchas veces en los ahogados; deben intentarse los medios de volverles a la vida siempre que no haya señal de muerte evidente, es decir, putrefacción. Evíese a buscar un médico.

Evíese también a buscar mantas, ropa seca, una gorn de lana y todo lo que pueda servir para calentar al paciente; tales como ladrillos calientes, botellas de agua caliente, calentador de cañas, etc.

Apartad toda persona que estorbe. Inmediatamente después de sacado el ahogado a tierra, y en el sitio mismo, obrad en la forma siguiente:

- 1.—Acostarlo sobre el lado derecho con la cabeza un poco más levantada que los pies. (Figura 1.)



- 2.—Limpiarle la boca, la garganta y las narices con los dedos, o con un pañuelo.
- 3.—Inclinarle la cabeza hacia adelante levantado un poco de espaldas sosteniendo la frente y separar las mandíbulas con el fin de hacer salir el agua.
- 4.—Desmenuarle de cintura para arriba, rápidamente; pero sin sacudimientos, cortando los vestidos: aflojar la cintura.
- 5.—Provocar el estornudo acercando a la nariz, azoñi volátil, vinagre o sales, produciendo cosquillas en el interior de la nariz con hebras de pluma o de cañía.
- 6.—Arrojar de golpe sobre la cara un vaso de agua fría o caliente.
- 7.—Secar rápidamente el cuerpo mediante una ligera fricción, sobre todo los pies, las manos y la cabeza.
- 8.—Abrir la boca, tirar hacia fuera la lengua con los dedos, y mantenerla fuera de la boca por medio de una liga o cuerda pasada por debajo de la barba.
- 9.—Acostarlo sobre la espalda, la cabeza a la misma altura que los pies, y colocar un paquete de ropa bajo las espaldas y bajo la cabeza; envolver la parte baja del cuerpo con cualquier ropa seca.
- 10.—Colóquese el operador detrás de la cabeza del ahogado, y sáquele las siguientes maniobras: (Figura 2.)

Manera primera.—Caja los antebrazos del ahogado por debajo de los codos, y separándolos del cuerpo llevarlos hacia sí lentamente y con fuerza hasta dar con ellos contra la cabeza del paciente. Tenerlos extendidos en esta posición durante dos segundos.

Segunda manera.—Doblar y volver a bajar dichos brazos hasta apretarlos fuertemente, pero sin sacudimiento, contra los costados del ahogado, durante dos segundos. Repetir esta doble operación alternativamente y unas diez veces por minuto.

Prevernal tiempo.—hasta que el ahogado haya hecho esfuerzos para respirar, o hasta que un médico haya declarado la muerte.

Durante estas operaciones, y sin estorbarlas otra persona debe acabar de desmenular al paciente tendiéndole cubiertos bajo manta.

Cuando el ahogado empiece a respirar, pero sólo entonces, cubrirle por completo el cuerpo, frotarle, debajo de la manta, los miembros de abajo para arriba es decir partiendo de las manos y de los pies en dirección al cuerpo, con lana, paños, ropas, una escobilla, paja o yerba seca si no hay otra cosa.

Cubrirle la cabeza con un gorro de lana o un pañuelo o faja en varias vueltas.

Protar suavemente y por largo rato las plantas de los pies y las palmas de las manos.

Desarrollar el calor haciendo pasar por todo el cuerpo, planchas calientes, ladrillos, botellas cubiertas de ropa, o un calentador; teniendo cuidado de dejar esos cuerpos calientes un poco más tiempo sobre el estómago, bajo los solacos y en las plantas de los pies.

Cuando el paciente empiece a recobrar el conocimiento, pero sólo entonces, darle a beber algunas cucharadas de agua caliente mezclada con vino, o una pequeña cantidad de aguardiente, o un poco de café caliente.

Transportarle en una camilla, con mucho cuidado, acostado sobre la espalda o el costado derecho y cubierto con mantas, o una cama calentada de antemano, donde deberá guardar el reposo más completo.

Que el cuarto esté bien aireado, y que quede una sola persona para cuidar al paciente.

Fig. Anonimo, Museo Naval.

15. Mi pueblo, ayer

Dionisio de Azkue “Dunixi”

Fragmentos del libro de Dionisio de Azkue “Dunixi”, *Mi pueblo, ayer*, publicado en San Sebastián en 1932.

Viejos veleros

Una de las sugerencias más ancladas en el alma del donostiarra maduro es la del puerto. Tengo para mí que al hijo de este pueblo, ausente en tierras distantes, la primera de las formas de recuerdo que se le ofrece al pensar en él, es la imagen de la dársena y de los muelles. No sé qué vale más en el cuadro, si la claridad del ambiente, lo vario del color, el juego móvil de los reflejos o la gracia de las arboladuras, o nada de eso, sino más bien, en lo profundo del sentir de quien evoca, ese encanto misterioso y un poco triste que los años o el destierro interponen como una neblina entre la hora y el lugar actual y aquel lejano momento que quisiera volver a vivir.

A través de ese velo sentimental comienzan a perfilarse mis más viejos recuerdos del muelle donostiarra.

Era una tarde, tibia y diáfana, en “Kai-Punta”. Un barco, al pie, escorado y medio hundido, y a bordo, la escena tipo del esfuerzo marinero, el achique de bombas, angustioso, apresurado. Escena de naufragio.

Aquel barco era el “Eusebito”, el primero de los mil que he conocido y recordado.

Otra tarde, en los “docks”⁶³⁹, sonaron los dientes de los molinetes, con aquella cadencia particular que recordará más de uno, y las puertas de la dársena se abrieron para dar paso a un bergantín blanquísimo. Venía en lastre y atracó en el primer ángulo, cerca de los carabineros.

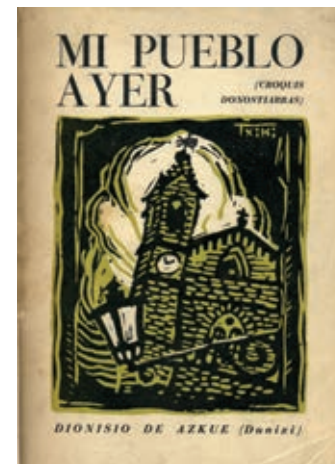
Pasaron días y semanas, y el barco, sin carga, permanecía desierto y silencioso. Un día, “Margallo”, el cojo, apareció a bordo. “Margallo” era un pobre sin techo, fogonero de grúa, que se cobijaba en las escarpas del castillo. “Margallo” y su mal perro de Terranova durmieron desde aquel día en el bergantín misterioso, cuya historia circulaba a media voz entre los chicos de la escuela. Pasaron meses y años, y ya cuando la silueta esbelta del bergantín blanco se había incorporado como algo definitivo a las líneas del muelle, una mañana azul, una fina mañana de Nordeste, pude ver con asombro

que el albo velero, tomando remolque, salvaba la dársena y enfilaba las Dos Puntas para no volver jamás. En la escuela, a mi llegada, nadie quería creerme. Aposté y gané cuanto quise, a que el “Gurruchaga Hijos” de la matrícula de Zumaya –tal era el bergantín misterioso– se había marchado del puerto.

Con esta memoria del barco zumayano surge en mí la visión de la marina boreal que vimos desfilar por nuestro puerto en los tiempos ya agonizantes de la navegación a vela. A menudo venían a atracar en el muelle del Este, denominado popularmente la “laasta”, los gallardos bricks escandinavos, que llegaban cargados de hielo para Kutz, de madera para Urcola y de copra para Lizarriturry y Rezola; y el “Akda”, de Eidisvik, el “Foreningen”, de Krajero, y el imponente “Avio”, de Uusikau-punki llenaban este rincón marino de fabulosas sugerencias. Ahora caigo en la cuenta de cómo la intensa visión de aquellos cascos multicromos, con los fondos verdeantes, despertó en mí para siempre una indefinible imagen del color, asociada a la idea de un barco en rada.

Menos bello, pero más acusado que el de las barcas de Finlandia, nos dejó su recuerdo una vieja goleta inglesa, célebre en el puerto por su azarosa historia de nave y amo. Viejos ambos y desgarrados, aquella haciendo agua y éste haciendo... vino, tenían fama de cumplir hazañas inverosímiles, en rutas legendarias, con tiempos infernales. La tripulación, en la que participaban todas las razas, era una verdadera Sociedad de Naciones, comenzando por Lequeitio y acabando por Folkestone. Su carga habitual eran el caolín y la soda. Acostaba junto a la grúa de mano y se llamaba –¡acabáramos!– el “Rothie May”...

Y, ¿cómo no citar, hablando de veleros, aquel pailbote ruso, de cuatro palos, el “Abraham”, uno de cuyos hombres se cayó de un mástil y se estrelló en el puente; el danés “John Peterson”, el de la refriega sangrienta con los *arrantzales*, y el misterioso “Anna”, el barco abandonado, recogido en alta mar, testigo mudo de un drama?



Portada de Txiki para el libro de Dionisio de Azkue “Dunixi”, *Mi pueblo ayer* (Croquis donostiarras), San Sebastián, 1932.

Memorable fue, hacia el año 99, el naufragio de la barca danesa “Levingstone” que, fondeada al abrigo de Santa Clara, llevaba varios días aguantando el temporal. Una tarde, en medio de una mar imponente, los prácticos sacaron a la tripulación, dejando el barco reforzado de calabrotos. A la mañana siguiente, los restos de velero y carga, pulverizados, cubrían el arenal de una punta a la otra.

Pocos años antes, otra tarde, en la barra de la Zurriola, frente a Mompás, habíamos visto a un bergantín inglés, el “Gobi”, capear con valentía la borrasca hasta que, medio desarbolado y sin gobierno, quedó de través, garreando hacia las rompientes. Fueron unos momentos de terrible angustia para la multitud de tierra. De pronto, el palo mayor que se abate; un rato después el trinquete y en seguida el de mesana. La gente, estupefacta, se preguntaba qué era aquello.

Era la salvación. Aserrados los mástiles, cesaron los bandazos que amenazaban abrir el barco y hundirlo, y un momento después dos “Mamelenas” llegados del puerto lograban dar remolque al casco mutilado con la tripulación y carga enteras.

El 96 debió de ser el año del naufragio de otro velero, la goleta holandesa “Vertrowen”, también en la Zurriola. Embarrancó en la playa de Gros, y después de diversas tentativas de salvamento, fue abandonado el hermoso casco de hierro. De nuevo se intentó –esta vez con éxito– ponerlo a flote, y el año 97 fue remolcado a Bilbao, donde lo reconocí, catorce años más tarde, en el muelle de La Salve, convertido en pacífica gabarra.

Todo esto pasó. Hace ya muchos años que en el muelle se desvanecieron los ásperos aromas del pino de Bothnia y del coco de Java; que se apagó el fulgor plateado del hielo de Islandia; que sonó a bordo, una última vez, en la calma nocturna, la canción de los fiordos de Noruega, que un piloto de pestañas claras acompañaba con la cadencia melancólica de su acordeón ochavado [...].

Vapores mercantes

Era todavía el tiempo –a fines del siglo pasado– en que el comercio marítimo donostiarra no se había reducido a la importación de carbón.

Aún se veían en los muelles, todos los días, buenas estibas de carga general, y las grúas de Azqueta extraían con ruido de las panzudas gabarras y del fondo de las escotillas del cabotaje, balas, fardos y barriles en abundancia.

Por las vías afluentes al puerto circulaban convoyes de carretas al paso lento de poderoso ganado. Una legión de boyeros de Ayete, capitaneados por *Merkalin*⁶⁴⁰ aseguraba el transporte de la carga de los muelles a fábricas y almacenes. En la sinfonía de los ruidos viarios de aquella época, había la triple cadencia de la pisada plastosa de los bueyes, el rebotar de las ruedas en los baches del adoquinado y el largo *¡aida!* de los carreteros que llenaban la calle de Hernani.



Veleros de cabotaje.
Primer tercio del siglo XX.

Esta expresión rítmica solía tener una variante en el desfile alado de las *leras* o trineos que, cargados de sacos, sacos y bocoyes, se deslizaban silenciosos sobre la curva pulida del empedrado. Los azúcares de Olasagasti, los cacao de Petrirena y los aceites de Oliván eran así conducidos a las obscuras y frescas lonjas de los mayoristas, a cuya puerta nunca faltaba el contable pacífico, con la pluma en la oreja y en la mirada el sosiego satisfecho que daba entonces un sueldo de treinta duros.

Hablé un día de los veleros que en aquel tiempo arribaban a nuestro puerto, procedentes de todos los mares. Hoy quiero recordar algunos de los vapores de altura y de cabotaje que en la época referida venían a atracar a la dársena o a fondear en la bahía.

Era uno de los más pequeños el “San Miguel”, que hacía el cabotaje a Bilbao y Gijón, y el mayor de los que veíamos entrar por los diques, el “Cantabria”, de Santander, que solía pasar rozando los muros, en medio de la curiosidad de los expertos. Más tarde, un “macandro”⁶⁴¹ de los que fondeaban en la Concha, el “Elena”, se aventuró a penetrar y quedó la duda de cuál era el de mayor tonelaje entrado en la dársena, hasta que un día, la atrevida incursión del “Bazán”, antiguo macandro comprado por Azqueta, dirimió la cuestión en favor del último llegado.

Habituales de nuestro muelle eran el “Bayonés”, el “Norte” y el “Galicia”, con su blanco mascarón de proa, y destacaba entre todos por su forma pretenciosa de yate el veterano “Fernández Sanz”, antiguo contrabandista de la guerra civil, que luego se denominó el “Donostiya” y acabó de carbonero.

De toda aquella pequeña y activísima flota que tanto navegó entre Bayona y Gijón en medio siglo de tráfico, sólo un barco subsiste, y lo solemos ver en nuestro muelle, airoso siempre de líneas y admirablemente conservado. Es el “Hernani”, nuestro viejo amigo, el *gallo del Cantábrico*, que arboló al fin la matrícula donostiarra bajo la cual morirá probablemente.

Sin contar el carbón, la descarga se dividía, según las mercancías, entre los tres muelles, correspondiendo el hierro y las drogas al tramo Norte, el azúcar y el cacao al del Este y las maderas al del Mediodía. No hay por qué añadir que de los tres muelles era el segundo el más interesante para los chicos de la escuela, ya que además, en éste acostumbraban atracar los veleros cargados de hielo, que en aquel tiempo considerábamos como verdadera golosina.

¡Azúcar! Todos los años solían fondear detrás de la isla dos magníficos vapores de la línea de Cuba, que traían cargamento completo. Eran el “Buenaventura” y el “Niceta”, ambos de la Compañía de Larrinaga. La noticia de su arribo era llevada al instante a la escuela por los *mukizus* del puerto y ya desde entonces, a partir de la primera estiba, hasta que los últimos sacos pasaban de la *laasta* a la aduana, actuaba como un enjambre, alrededor de las pilas, la banda de los *litxarreros*, armada de navajas y clavos.

Los más expertos sacaban para el consumo inmediato y para luego, y de este modo, las clases eran después un continuo crujir de dientes y muelas mezclado al rumor de las lecciones. Hubo un tal Madariaga, a quien llamábamos *Lobato*, que en una ocasión quiso aprovechar, además del azúcar, una buena rapiña de hielo, y para no perder el fruto de su doble golpe, se trajo a la escuela los bolsillos repletos de azúcar y en las profundidades del *kolko* un soberbio trozo de hielo.

Durante muchos años, hasta tiempos todavía recientes, visitaron el puerto de San Sebastián los vapores de la Compañía de Mac-Andrews, que servían las líneas de Hamburgo y Liverpool. Por su tonelaje y calado tenían que fondear en la bahía, donde descargaban sus variadas mercaderías a inmensas gabarras que eran lentamente conducidas a remo hasta la grúa de mano.

Esta misma lentitud era simbólica de los tiempos, como la cachaza del escribiente a la puerta de los almacenes coloniales. Era un exponente más del ritmo sosegado de la vida en los tranquilos años de la anteguerra. Tiempo había para todo y trabajo para todos de aquella época en que mi pueblo, modestamente atemperado a sus fuentes de riqueza, sustentaba sin inquietud una equilibrada cifra de habitantes, moviéndose alrededor de bien distribuidas actividades.

Así, pues, el “Bazán” y el “Herrera”, el “Cortés”, el “Goya”, el “Moratín”, el “Pinzón” y el “Solís”, siguieron llegando fielmente, hasta bien entrado el nuevo siglo, a poner con toda regularidad su nota fecundante en medio de la Concha, cuando, enfilados a la bocana, fondeaban en calma con aquel breve rumor de cadenas rozando los escobenes, que suena todavía a nuestros oídos como el último eco del canto marítimo del comercio donostiarra, confundido con el cadencioso martilleo de las calderas en el muelle de *Kai Arriba*, apagado también para siempre con la extinción de los “Mamelenas”. [...]

Más sobre los “Mamelenas”

Don Ignacio Mercader era uno de aquellos varones que constituyeron el último grupo representativo del comercio marítimo donostiarra cuando, en la segunda mitad del siglo pasado, Bilbao primero y después Santander, acabaron por desviar hacia aquellos puertos la importación de Centroamérica y de las Antillas.

Mercader era un fuerte almacenista de coloniales que poseía tres hermosos vapores que hacían la carrera de Cuba; tenía montada una refinería de petróleo, que todavía existe, y era dueño de una fábrica blanqueadora de ceras, que yo llegué a conocer porque mi padre fue obrero de sus talleres.

Había terminado la Guerra Civil. La actividad de cada día volvía a ser marcada por el ritmo tranquilo de otro tiempo. Don Ignacio, además de armador, era aficionado al mar y pescaba detrás del Castillo. Su contacto con nuestros *arrantzales* suscitó en él un afecto particular por estos hijos del Cantábrico.

En 1878 presidía la Sociedad Humanitaria de Salvamento de Náufragos.

Fue en este año aquel tristísimo 20 de abril del que cada uno de nosotros ha oído hablar a los ancianos, cuando un temporal atroz barrió el Golfo y sepultó a más de doscientos pescadores vascos. Era un terrible aviso de la impotencia de nuestros veleros de pesca contra los zarzapos del Cantábrico. Mercader fue el primero en darse cuenta y el primero, también, en acudir al remedio, e ideó lo que pocos meses más tarde puso en práctica, destinando uno de sus tres magníficos vapores de la línea de Cuba, el “Comerciante” al servicio de los pescadores.

Llevábalos a bordo y remolcaba las lanchas hasta las calas donde aquéllos pescaban el besugo, y terminadas las faenas, regresaba el vapor a puerto con tripulaciones y remolques, en toda seguridad. Fue este procedimiento el embrión de la gran empresa de Mercader, la de la aplicación de la propulsión de vapor a las naves pesqueras. Y don Ignacio hizo construir y trajo de Inglaterra su primer vapor de pesca, que llamó, como es sabido, “Mamelena” (mamá Elena), en memoria de su esposa, que acababa de perder.

Un año justo había transcurrido desde la original campaña besuguera, cuando el “Uno”, el primer vapor pesquero del mundo (así dicen) aparejaba en Leith para Donostia.

Quiero transcribir a este propósito lo que refiere “Arrantzale” en *Vasconia Industrial y Pesquera* (20-3-1925) en su artículo “Viejas glorias guipuzcoanas”, que me ha servido de precioso guía en lo que va de relato:

“Terminada la construcción del casco, le fue colocada la máquina. Fue en Leith un verdadero acontecimiento la botadura y terminación del buque. Allán, encariñado con el proyecto, se esmeró en la construcción y cuidó hasta del más pequeño detalle de la ornamentación. La cámara del barco, pintada de blanco con aplicaciones de oro; las cortinas de los camarotes, de seda azul...

Esto nos hace recordar una anécdota que no hace muchos días oímos de labios de don Manuel Mercader, hijo del benemérito donostiarra de quien hablamos. Entre los tripulantes del nuevo barco había un marinero de Lequeitio, hombre que había navegado por todos los mares del mundo y poseía esos conocimientos lingüísticos tan peculiares en nuestros marineros, que les permiten chapurrear cuatro o cinco palabras de todos los idiomas conocidos. Una tarde en que el puerto de Leith estaba más animado de gente que acudía a ver el nuevo buque de pesca, se paseaba nuestro lequeitiano a lo largo del muelle, gozándose con la admiración que el barco causaba en todos. Lleno de regocijo veía que la mayor parte de la gente se detenía ante el vapor, y al verlo tan bonito, se preguntaba perpleja a qué servicio iba a ser destinado. Nuestro lequeitiano se aproximó a una pareja que extremaba sus ademanes de admiración, y en su jergonza arbitraria, mezcla de inglés, de vascuence y de castellano, les preguntó:

- Qué... ¿les gusta el barco?

- Oh, sí, mucho –le respondieron, interrogando ellos a su vez:

- Y ¿a qué se le destina?

- A la pesca –respondió el lequeitiano.

Los ingleses quedáronse admirados de que un vapor tan bonito, tan pintado de blanco, que parecía un *yacht* de recreo, pudiese ser destinado a la pesca. Y entonces el lequeitiano, con su socarronería vasca, siguió diciendo:

- Pero es... ¡a la pesca de perlas!...

- ¡All right! –exclamaron los ingleses, convencidos...”

A los que conocimos mucho después el célebre “Uno”, destacando en la sociedad de sus hermanos por

su aire desgarrado de pequeño pirata, sucio, negro y errabundo, tiene que hacernos sonreír la idea de aquella cámara blanca de Leith, que sin saberlo, había construido el barco más parecido al *potborro*, el pájaro-golfo de nuestras costas. Salía el “Uno” a las calas, y en largas semanas permanecía oculto –como el *potborro*– por esos mares de Dios, hasta que un día cualquiera se le veía llegar por junto a la isla, montado –como el *potborro*– sobre una cresta de ola y sacudiendo a una y otra banda su alta y flaca chimenea, que remataba aquel gesto suyo de “¡a mí qué me importa!”, que le caracterizó toda la vida.

Un breve y único pitido era, al entrar en la bahía, el saludo desdeñoso del “Uno”, el más esperado de los “Mamelenas”.

El pitar de los “Mamelenas” en la media noche guarda para mí –y para otros– un valor de recuerdo intensísimo. La llegada de los vapores de la escuadrilla solía anunciarse a tierra marcando por un número igual de pitadas del sonoro, el número del “Mamelena” que entraba. ¡Cuántas veces, desvelado, he contado las llamadas de un “Mamelena” que entraba en la bahía! Llegaban con el relieve angustioso que cobran a esas horas nocturnas los sonidos de aire libre, y en mi imaginación de niño resonaban como gritos de naufragos. Su misma repetición les hacía más urgentes. Cuando el vendaval las traía, más cercanas y distintas, la obsesión llegaba a ser desgarradora.

Muy otra era la sensación que me causaba, en los anocheceres de invierno, la entrada de los “Mamelenas”, al estilo antiguo, arrastrando el quíntuple remolque de los *zagakos*, las lanchas de pesca besugueras. Era, con mar en calma, un airoso desfile que semejava el desplegar de una escuadra en línea, con la nave capitana a la cabeza. Con marejada en la barra, las cosas pasaban con menos belleza y harto riesgo.

Aludí el otro día al taller de reparaciones de Mercader en la Jarana. Estaba junto a los de Iraizoz, excelente varón y jovial herrero, que llevaba siempre unas gafas que le servían sólo para mirar por encima de ellas. Aquel rincón de los talleres, hoy muerto, era el centro vital y ruidoso del muelle donostiarra, henchido de mil ecos y desbordante de luz y color. Del “Uno” al “Doce”, allí fuimos conociendo todos los sucesivos “Mamelenas”, hasta sus más recónditas entrañas, cuando venían, después de áspera campaña, a curarse en su clínica de hierro.

Algunos ya no volvían. Desde su fundación, la flota de Mercader sufrió repetidos naufragios. Sólo en los doce años



Puerto de Donostia. Dibujo de Alejandro Ferrant, 1889. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

iniciales perdió el 2, el 7, el 6, sin contar el “Merqueder”, magnífico mercante que se hundió en su primer viaje.

Estos siniestros los conocimos nosotros por el relato de los mayores. De nuestro tiempo fue el hundimiento del 9 y del 12, cañoneados por los submarinos alemanes, y el último de todos los naufragios, el del “Mamelena número 3”, el mismo que sirvió de gloriosa meta en la regata de Luis Carril contra los de Ondárroa, el 2 de diciembre de 1890. Treinta y tres años después, el 9 de enero de 1924, un temporal formidable lo lanzaba a la arena, junto al Pico del Loro, de donde fue extraído más tarde.

La mayor parte de los barcos perdidos eran reemplazados, con el mismo número, por la casa armadora. A uno de madera sucedía otro de hierro, generalmente. Reemplazo espléndido fue el del 6 y el 7, que tuvieron por continuadora la magnífica pareja de acero que una tarde de 1896 o 1897 llegó de Inglaterra al mando del patrón Arizmendi. Los estoy viendo entrar en la dársena, finos y poderosos, y a una multitud admirándolos, en el momento de su llegada.

¿Dónde estarán ahora el “Seis” y el “Siete” y sus viejos compañeros de fatigas, que ya no se ven en las calas ni se reúnen como en otro tiempo en la bahía, la tarde del Viernes Santo, para zarpar a la madrugada, después de embarcar los pellejos y los corderos?

Unos, perdido el nombre, seguirán luchando bajo matrículas nuevas, lejos de la ruta y del arribo familiar. Otros, ya inválidos, como este viejo “Once” en Pasajes, sucumbirán a estar horas en la triste calma de los varaderos, sin que haya un donostiarra que por allí pase y reconozca en aquel casco martirizado un pedazo de la historia de su pueblo.

16. La pesca en Donostia a comienzos del siglo XX

Benigno Rodríguez Santamaría

Fragmento del libro de Benigno Rodríguez Santamaría Los pescadores del Norte y Noroeste de España, Madrid, 1916. Trabajo elaborado a partir de datos recogidos entre 1907 y 1910.

“Los pescadores guipuzcoanos halláanse distribuidos en nueve puertos que comprende esta provincia, denominados de Oriente a Occidente, en la forma siguiente: Fuenterrabía, con 330; Pasajes, con 141; San Sebastián, con 500; Orío, con 100; Zarauz, con 105; Guetaria, con 140; Zumaya, con 60; Deva, con 1, y Motrico, con 400, comprendiendo un total de 1.777. [...]

En San Sebastián.— Ya en este puerto se emplean las dos clases de trabajo, a la parte y a sueldo, siendo éste el principal puerto de Guipúzcoa para la producción pesquera, por los distintos elementos que en ellas se emplean.

En los vapores dedicados al arrastre por parejas y con arte llamado de puertas, conocidos con el nombre de bous, sus tripulantes están a sueldo fijo, percibiendo las cantidades siguientes: patrón, 200; contra-maestre, 150 o 175, según los años que lleve en la

casa y la aptitud que demuestre; maquinista, 200 pesetas; cada uno de los dos o tres fogoneros, 150, y cada uno de los seis tripulantes, uno de ellos dedicado a la cocina, 125 pesetas mensuales. Además se les da el pescado que quieran para comer a bordo y algún armador hasta les permite llevar una pequeña cantidad para sus casas.

En las lanchillas de vapor a todas las pescas de altura —atún, besugo, bonito, etc.— percibe el amo la

mitad, siendo de su cuenta el pago de maquinista y fogonero, percibiendo el resto los tripulantes a partes iguales, entrando en este reparto el maquinista y el fogonero. Estas mismas lanchillas de vapor a las pescas de bajura —sardina y anchoa— deducen los gastos de cebo, y percibe el amo la mitad, como a las pescas de altura, y de la otra mitad percibe igualmente una tercera parte para el arte, repartiéndose el resto a partes iguales entre la tripulación; pero de todas ellas tienen que pagar, si son socios de la cofradía, el 4 por 100, y además los derechos de venta y peso de dichas pescas, que se efectúa por cuenta del Ayuntamiento, en un local de su propiedad, según se explicó anteriormente, por lo que se anota un ejemplo de las pescas de bajura, que hará comprender mejor esta distribución y lo que percibe cada tripulante, deducidos ya los gastos por todos conceptos. [...]

En las lanchas caleras o de altura lleva tres partes el amo por el barco, y se distribuye el resto a soldada o partes iguales entre los demás tripulantes. Y a la pesca de la merluza y congrio a cordel, lleva sólo el barco la quinta parte de lo que se pesque en cada día, repartiéndose el resto, cada uno para sí, según lo que pesque; es decir, que el que no pesque nada, no percibe cantidad alguna.

En las traineras, que sólo se dedican a pescas de sardina y anchoa, percibe el dueño o armador por el arte la tercera parte, distribuyéndose el sobrante a partes iguales, entre todos los tripulantes, contando al barco como uno de ellos, puesto que lleva una parte igual a los demás individuos.

En todas estas distribuciones se deducen los gastos de cebo si los hay, y además, si son socios, pagan de derechos a la cofradía el 4 por 100.

En los bateles o barquillas, si se dedican a la langosta, el amo pone el barco y las nasas y cobra por todo la mitad del importe de la pesca, luego deducen los gas-



Pescadores de San Sebastián.
Ilustración de Gómez para el libro de Juan Mañé y Flaquer, *El Oasis. Viaje al País de los Fueros*, 1879.

tos de cebos y el resto se distribuye a partes iguales. Si estas mismas embarcaciones se dedican a calamares o pescas sueltas dentro de la ría o por la costa, pescan con completa independencia.

Los tripulantes que emplean las distintas embarcaciones de este puerto al dedicarse a la pesca, son los siguientes: Para la pesca en los vapores de arrastre o bou, llevan un contraestre, un patrón, un maquinista, tres fogoneros y seis marineros, uno de ellos como cocinero.

Los vaporcitos o lanchillas de vapor llevan para las pescas de sardina y anchoa ocho o diez tripulantes y para las de besugo 11 o 12.

Las traineras, para sardina y anchoa, 12 o 13 tripulantes y para el besugo y atún, 10 o 12.

Las lanchas de altura o caleras llevan para el besugo 11 o 12 tripulantes, para la merluza 10 y para el atún nueve. Y las barquillas, a la langosta, llevan un patrón y dos tripulantes cada una.

Los muchachos sólo van en los vapores y traineras que se dedican a la sardina, pero no en las lanchas caleras ni en los vapores del bou y los embarcan muy jóvenes, tan pronto son útiles en las embarcaciones. [...]

El pescador de San Sebastián es muy amigo de diversiones y le gusta comer muy bien, gastando seguramente una peseta al día entre fumar, beber y divertirse, y como otra le cuesta el alquiler de la casa, y su jornal de las pescas no excede de tres diarias como término medio, le queda una para atender al cuidado de su familia, siempre muy numerosa, cantidad insuficiente que les obliga a pasar verdadera hambre durante los principales meses de invierno. Y no es posible pretender siquiera que esta gente tenga un buen régimen o que sean algo metódicos, porque todos, absolutamente todos, desde Francia a Portugal, son lo mismo, viviendo de la misma manera en época de abundancia de pescas, como cuando hay escasez de ellas. Así es la clase pescadora: pedir prestado en el invierno para pagar en el verano con lo que espera ganar, sin seguridad de conseguirlo. [...]

Las bebidas frecuentes entre los pescadores de San Sebastián, bien puede decirse que son todas, puesto que durante el verano, cuando ganan algo y están en tierra en días festivos, se recrean mucho y lo recorren todo, pudiendo condensarse su vida en estos días en la forma siguiente: Se levanta, se viste con camisa planchada, ropa



Secadero de redes. San Sebastián.
Foto de Thomas. Archivo Iñaki Aguirre.

negra muy buena, boina del mismo color, buen calzado, que a pocos les falta, reloj de bolsillo, que casi todos lo usan y corbata en la camisa. Se desayuna como se explicó al tratar de la alimentación y toma luego una copita de bebida blanca, unos anisados, otros caramanchel y otros caña. Oye misa en cualquiera de las capillas próximas a su barrio, y a las once toma lo que llaman las once, un vasito o dos de vino blanco; come luego con su familia, y en seguida se va al café, bien al café propiamente dicho, o bien a una tienda llamada café-taberna de los muchos que hay en esta población, todos próximos a los pescadores. Allí toma café, una copa y, desde luego, por ser día festivo, un tabaco, y si acaso se presenta ocasión, juega una partida de dominó, de mus o de tute, y terminada, coge el tranvía y se va a los pueblos inmediatos, como Hernani, Pasajes, Rentería, etc., a beber sidra, bailar y, si se presenta bien, jugar a la pelota.

Como en la mayoría de los casos no toman la bebida sola, acostumbran a beber la sidra tomando, como ellos dicen, un bocadillo, que consiste en pan, pescado, queso y salchichón, y comiendo y bebiendo, se toman, por término medio, doce vasos, habiendo casos, como antes se dijo, en que llegan hasta a 25, sin novedad alguna. Al regreso, si tienen sed, no dejan de tomar cerveza, y después de cenar, vuelven a la taberna y beben un vaso o dos de vino, marchándose luego a casa y acostándose, para levantarse a la una o a las dos de la mañana, a fin de salir a la pesca.

Total de gastos en este día: copita de la mañana, 25 céntimos; dos vasitos de vino blanco a las once de la mañana, 30 céntimos; café, copa y cigarro después de comer, 65 céntimos; tranvía para los pueblos, ida y vuelta, término medio, 1,25 pesetas; 12 vasos de sidra, de a cuatro un litro, a diez céntimos uno, 1,20 pesetas; un poco

de pescado u otra cosa y pan para tomar con ellos, 40 céntimos; una cerveza por la noche, 50 céntimos, y un vaso de vino después de la cena, 15 céntimos, que suman en junto cuatro pesetas y veinte céntimos, que es lo menos que puede gastar un pescador de este puerto en cada día festivo.

Por lo general, el pescador va solo a todas partes, es decir, sin la compañía de su familia, y aunque estos gastos grandes sólo los hace en día festivo, sin embargo, el pescador de San Sebastián, sea o no día festivo, estando en tierra y aunque no gane, gasta lo menos una peseta diaria en sus vicios, y no le importa el no tenerla porque le fían gustosos, si bien siempre para hacer el acreedor lo que yo indico al final, y luego pagan en el verano o antes, si sacan pescas del mar.

El pescador de San Sebastián siente más que le digan sus compañeros en la taberna, en el café o en cualquier establecimiento, que no tienen dinero para ir a esos sitios, que si le faltase pan para el alimento de su familia; así que, desgraciadamente, nunca faltan de estos hombres en esos sitios de corrupción que en San Sebastián, en la parte antigua solamente, que es donde residen ellos, y según datos tomados por mí en el Ayuntamiento, de la matrícula industrial había cuando yo recorrí aquella provincia, nada menos que 24 tabernas, 30 cafés-tabernas que venden vino y café, y 38 tiendas de comestibles que también venden bebidas; en junto, 90 establecimientos para consumirles la salud y el dinero a esta pobre gente.

En este puerto, aunque toman también sidra, beben más vino que en los otros de la provincia, y casi andan a partes iguales, siendo, por tanto, este pescador, en cuanto a su género de vida, distinto de los demás de la provincia de Guipúzcoa. [...]”.

17. Estropadak (Las regatas de traineras)

Nicolás Ormaetxea "Orixe"

Fragmentos del poema "Estropadak" que forman parte del libro Euskaldunak de Nicolás Ormaetxea "Orixe". Esta obra, clásico de la literatura en euskara, fue finalizada en 1935 y publicada en 1950.

233 Oraingoan ez da Bizkaia'tik
bildur daragin Ondarru
–Donosti'rekin aurren-urteko
zorrak ordaintzen lana du–.
Aren itzala sumatu bage
lasai Donostia'k oju.
Getari isillik ari da aspaldi,
Elkano'ren jaio-leku.

337 Leenik, tipulaz igurtzi; gero
pizar-autsez utzi dirdai;
uretan errez irrista dedin
era guziak eman nai.
Ontzi bat alde, ontzi-erdi bat,
mutur bat beintzat, kendu-nai;
ainbat indarrak berdinduz, iñoiz
sartzen dira "ni bai, i bai".

345 Aurrerapena, ontzi ariñak,
itsasoa bare dela:
legun ta legun, ez legunago
aingirearen sabela.
Arontzakoan lagun, ez aundi,
gibel-egoaize epela;
onontzakoan ez etsai ere
uiñak ekartzen dutela.

233 Esta vez no viene de Bizkaia la temible
Ondarroa. Bastante trabajo tiene en
pagar las deudas que contrajo con San
Sebastián el año anterior. Como no ve
cerca su sombra, San Sebastián lanza
su desafío confiadamente. Hace tiempo
que Getaria se ha preparado en silencio,
Getaria, la patria de Elcano.

337 Primero frotan [el casco] con cebolla, después
le dan una capa de polvo de pizarra dejándola
reluciente. Quieren conseguir así que se deslice
más fácilmente sobre el agua. Quisieran sacar
la ventaja de una trainera, de media trainera o,
cuando menos el extremo de la proa. Tan
próximo entran a veces unos de otros,
nivelando hasta el límite sus fuerzas.

345 La embarcación ligera tiene sus
ventajas cuando la mar está tranquila.
A fuerza de acariciarla queda tan
deslizante como el vientre de la
anguila. En el trayecto de ida les
ayudará un tanto el tibio viento sur, y
en el de vuelta no les perjudicarán
las olas con su impulso.



Ilustración de Santos Etxeberria para la obra *Euskaldunak* de Nicolás Ormaetxea "Orixe", Ed. Itxaropena, Zarautz, 1950.

577 Getarik gogor eraso dio
 uin-gaiñetik baliatuz;
 txanpa labur bik usu dakarte
 uñak adin bat korrituz.
 Berdindu ditu, igaro ditu
 ontzi baten aurea artuz;
 bere batean dator, indarrak
 azken-unera bialduz.

609 Zumardi-antza –erdian kale–
 oial-ontzi, lurrin-ontzi,
 aize-burrumbak jo ditun gisan
 batean dute ein irrintzi.
 Turutak asi zalapartaka,
 mutillak il edo bizi;
 ez eun eiztarik, berreun zakurrek
 basoan ainbat karraisi.

673 Azken txanpa du Getarik,
 Ua itsasoa jan bearra!
 Zerura arraunak jaso dituzte,
 erre dute leengo marra.
 Getari ixillak lau aldetara
 zabali du deadarra.
 Amabost arraun-ukaldiz gero
 sartu zaie zarautzitarra.

577 Getaria ha arremetido con brío
 valiéndose de la ayuda de la ola. Dos
 breves *txanpas* la traen en vuelo,
 desplazándose como las ondas. Ha
 igualado y sobrepasado a las demás,
 tomando la ventaja de una trainera.
 Y viene a su ritmo, reservándose las
 fuerzas para el momento final.

609 Semejando una alameda, la calle en
 medio, embarcaciones de vela y vaporas,
 como animadas por el fuerte viento, han
 comenzado a una su alboroto. Suenan
 estrepitosamente las sirenas, y los muchachos
 reman a vida o muerte. Ni cien cazadores ni
 doscientos perros pudieran levantar en el
 bosque tal vocerío.

673 ¡Getaria coge su última *txanpa*,
 qué manera de devorar el mar!
 Han levantado sus remos al alcanzar
 la meta. La silenciosa Getaria
 ha proclamado a los cuatro
 vientos su victoria. Tras ellos, a
 quince paladas ha entrado la
 zarautzitarra.

Cartel de Eduardo Lagarde.
 Regatas de San Sebastián, 1929.
 Gráficas Laborde y Labayen,
 Tolosa. Colección J.M.U.



18. Operaciones navales en torno a San Sebastián durante los primeros meses de la Guerra Civil (1936)

Juan Pardo San Gil

La sublevación militar de julio de 1936 triunfó en Oviedo pero fracasó en Gijón y San Sebastián y no llegó a iniciarse ni en Santander, ni en Bilbao. El levantamiento en San Sebastián se inició el 21 de julio, cuando la guarnición militar acuartelada en Loyola intentó ocupar los puntos neurálgicos de la ciudad. Pero el movimiento era esperado por las organizaciones del Frente Popular quienes, con el apoyo de las Fuerzas de Orden Público, les hicieron frente. Ante la fuerte resistencia encontrada, los rebeldes sólo pudieron hacerse con el control de unos pocos edificios: el Gobierno Militar, el Club Náutico, el Casino, el Hotel María Cristina, el edificio de La Equitativa, etc... Poco a poco, los grupos atrincherados en cada uno de estos edificios quedaron aislados y con el paso de los días fueron rindiéndose uno tras otro. El último reducto de los rebeldes, el cuartel de Loyola, cayó finalmente el 28 de julio.

En el momento de la sublevación, el único buque de guerra en la zona era el *Torpedero n.º 3*, pequeño y anticuado, cuyo único armamento eran 3 cañones de 47 mm. El barco estaba en Pasajes bajo el mando del teniente de navío Amador González-Posada y se destinaba a la vigilancia del Bidasoa y frontera con Francia. En Pasajes tenía también su base la principal flota pesquera del Estado. Los barcos estaban entonces amarrados en puerto debido a una huelga que sostenían las tripulaciones, desde el 5 de mayo, en apoyo a la negociación de un convenio con los armadores. Al conocerse la sublevación, los pescadores de la Flota de Pasajes se alinearon con la legalidad republicana y tuvieron una participación muy activa en la derrota del levantamiento militar. Un buen número de ellos combatió en las calles de San Sebastián, especialmente en las filas de la CNT, pero su actuación más señalada fue, sin duda, la captura en Pasajes del *Torpedero n.º 3* y su decisiva participación en apoyo de las fuerzas gubernamentales.

El 22 de julio por la mañana, embarcó en el pesquero *Lina* de Pasajes un nutrido grupo de pescadores que se ocultó bajo cubierta para no infundir sospechas. En su mayoría era gente de la CNT, aunque había tam-

bién de UGT, del PCE, e incluso algún nacionalista. El barco –una pareja de motor– se dirigió como de costumbre a tomar petróleo a la CAMPSA. Al pasar junto al torpedero, que estaba amarrado al muelle de Buenavista, paró el motor y se abarloó a él. Rápidamente saltaron a bordo los hombres embarcados en el *Lina* quienes, en pocos minutos, se hicieron dueños del buque sin que hubiera derramamiento de sangre. La tripulación del torpedero no opuso resistencia, al contrario, desde el primer momento ofreció su colaboración a los recién llegados.

Los pescadores se hicieron cargo del buque y obligaron al comandante, sospechoso de simpatizar con los rebeldes, a seguir sus órdenes. La dirección náutica del buque fue asumida por Jose Placer Martínez de Lecea, natural de Vitoria y militante de ANV. Una vez alistado, el buque hizo rumbo a San Sebastián acompañado por el *Lina*. Entró primero en la bahía de La Concha y enseguida abrió fuego con sus cañones contra el Club Náutico y el Casino, donde se habían hecho fuertes los sublevados. Le respondió, sin alcanzarle, una batería rebelde instalada en Ametzagaña. El torpedero, acompañado siempre por el *Lina*, abandonó entonces la bahía para desenfilarse del tiro de la batería y se dirigió a la desembocadura del Urumea. Se situó frente a la Zurriola y descargó su artillería sobre el Hotel María Cristina, otro bastión de los sublevados. El efecto material del bombardeo no fue muy importante por el escaso calibre de los cañones del barco, pero con su actuación contribuyó decisivamente a minar la moral de los facciosos. El María Cristina se rindió al día siguiente, 23 de julio. Las fuerzas rebeldes tuvieron que replegarse a las posiciones en torno al cuartel de Loyola.

A mediados de agosto de 1936, la Flota rebelde que operaba en el Cantábrico estaba formada por el acorazado *España* como buque insignia, el crucero *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco* y una flotilla de bous armados. En poco tiempo los sublevados fueron capaces de reunir una fuerza naval importante que, unida a la falta de medios de la República, les permitió dominar com-

pletamente el Cantábrico, bloquear la costa para impedir que llegaran suministros por mar a la zona gubernamental y apoyar las operaciones terrestres de su ejército.

El 12 de agosto se hicieron a la mar el acorazado *España* y el destructor *Velasco*. En el *España* arbolaba su insignia de jefe de la Flota rebelde, el capitán de navío Francisco Moreno. Al día siguiente Moreno recibía orden del general Mola, jefe del Ejército del Norte, de bombardear Pasajes, San Sebastián y el puerto de Bilbao. La orden finalizaba con la siguiente indicación: “Desde Cabo Busto hasta el Bidasoa puede hacer fuego sobre la costa donde lo estime pertinente con el fin de sembrar el pánico entre los habitantes de aquella región”. El objetivo de estos ataques era distraer fuerzas republicanas y apoyar el ataque a Guipúzcoa de las columnas venidas de Navarra.

Cumpliendo con las órdenes recibidas, el *España*, acompañado del *Velasco*, se situó el día 15 por la mañana frente a San Sebastián y, con objeto de adiestrar a su dotación artillera, abrió fuego contra el castillo de Santa Catalina, con sus piezas de 101'6 mm. y muy escasa puntería. Por la tarde, el *España* puso en acción su artillería pesada de 305 mm., pero tampoco causó daños porque las granadas utilizadas se partían a pocos metros de la boca.

En la madrugada del 17 el crucero *Almirante Cervera* se incorporaba al *España*, mientras el *Velasco* regre-

saba a Ferrol para repostar combustible y reparar pequeñas averías. A lo largo del día, el *España* y el *Cervera* reanudaron los bombardeos de la costa guipuzcoana, atacando los fuertes de Guadalupe, San Marcos y Choritoquieta. Por la mañana el acorazado cañoneó Guadalupe desde 11.000 metros con granadas de alto explosivo, mientras el *Cervera* tomaba como blanco San Marcos y Choritoquieta. Una batería de cañones de 150 mm., situada en el monte Urgull y mandada por sargentos de artillería, contestó esporádicamente al fuego. Por la tarde continuó el bombardeo, el *España* lanzó 5 granadas sobre San Marcos y el *Cervera* descargó su artillería principal sobre Guadalupe. La mayoría de estos bombardeos provocarían escasos daños materiales y apenas víctimas debido a la falta de preparación de las dotaciones; no obstante, el efecto moral que consiguieron sobre la población –evidenciando el predominio naval de los sublevados– fue considerable.

El 18 prosiguieron los bombardeos desde primera hora de la mañana. A los objetivos del día anterior se añadió esta vez el propio casco urbano de San Sebastián. La batería del monte Urgull respondió el fuego y obligó a ambos buques a alejarse de su alcance, manteniéndose a unos 11 ó 12.000 metros. El bombardeo cesó a las 11 después de que el *España* hubiera lanzado 37 granadas de 305 mm. y el *Cervera* otras 49 de 152'4 mm. El

tiro volvió a ser muy deficiente y disperso y aunque algunas granadas no llegaron a explotar otras alcanzaron y destruyeron varios edificios de la ciudad, causando 4 muertos y 38 heridos. Por la tarde el *Cervera* marchó a Gijón para apoyar la defensa de Simancas, mientras el *España* continuó cañoneando San Marcos y los alrededores de Pasajes. El 19 el acorazado volvió a bombardear el fuerte de Guadalupe por la mañana, regresando luego a Ferrol para carbonear y municionar.

El 22, el *Cervera* comenzó a batir desde primeras ho-



La heterogénea flota de evacuación poco antes de partir para Bilbao el 13 de septiembre de 1936.

ras de la mañana el monte Urgull y luego el fuerte de Guadalupe. Por la tarde continuó atacando objetivos en los alrededores de la capital guipuzcoana mientras le respondían las baterías costeras; algunas granadas cayeron en la bahía de La Concha sin provocar daños. El 23, después de sustituir la bandera republicana que había llevado hasta ahora por la rojigualda monárquica, el crucero volvió a cañonear Guadalupe y por la tarde las baterías del monte Urgull. De nuevo varios proyectiles cayeron en la bahía y alguno más cerca de la iglesia de Santa María y en la zona de Mira-Concha, sin que hubiera desgracias personales. El 24 repitió el bombardeo sobre los mismos objetivos en condiciones de escasa visibilidad por la niebla existente. Fue respondido por las baterías republicanas y no causó daños significativos.

El 12 de septiembre la Junta de Defensa decidía la retirada definitiva de Pasajes y San Sebastián. Ese mismo día abandonaron Pasajes las últimas embarcaciones. En su mayoría se dirigieron a Bilbao, aunque algunas se refugiaron temporalmente en Guetaria, Motrico o en otros puertos.

Un pequeño grupo, en el que estaban el *Euzkal-Erria*, *Domayo* y *Mourisca*, fondeó en San Sebastián para recoger más evacuados, antes de proseguir a Bilbao.

Finalmente el día 13 se completó la evacuación de San Sebastián. Un rosario de embarcaciones de todo tipo, cargadas de gente hasta los topes, salió de La Concha en dirección a Bilbao, al tiempo que las tropas de Mola entraban en Pasajes y San Sebastián. Los últimos en salir fueron los barcos de Euzko Gudaroztea, *Domayo* y *Mourisca*, que esperaron para embarcar a las dos compañías de gudarís encargadas de mantener el orden hasta el final. Salieron del puerto cuando ya asomaban por la Avenida de la Libertad las tropas rebeldes y desembarcaron luego las dos compañías en Guetaria, siguiendo el *Mourisca* a Zumaya para efectuar una pequeña reparación. Un último intento de recoger gente, realizado por el *Goizeko Izarra*, no pudo llevarse a cabo. Al entrar en La Concha se le hizo fuego desde tierra hirien-

do al patrón. El barco tuvo que virar en redondo y salir a escape. En total, aparte del *Torpedero n° 3*, participaron en la evacuación una veintena de buques mercantes, en su mayoría enviados por la Junta de Defensa de Vizcaya, cinco bacaladeros de PYSBE y un centenar largo de pesqueros y embarcaciones de recreo o servicio, sin que se perdiera ninguno.

Dueños los insurrectos de toda la costa guipuzcoana, decidieron situar en Pasajes una nueva base de uni-



Destrozos causados en el paseo de La Concha por el bombardeo del acorazado *España* el 18 de agosto de 1936. Fototeca Kutxa.

dades sutiles. El 23 de septiembre establecieron en San Sebastián el Sector Marítimo del Cantábrico Oriental, bajo el mando del capitán de navío Manuel Moreu. Inicialmente sólo disponía de una flotilla de canoas al mando del teniente de navío Juan Tornos, formada por tres lanchas –*Pat*, *Stella Maris* y *Taka-Pun*– armadas únicamente con ametralladoras. Esta Flotilla tenía asignada, entre otras misiones, la de infiltrar agentes y recoger evadidos en territorio gubernamental. Debía, por tanto, mantener la máxima discreción y sigilo en sus operaciones. A comienzos de octubre se organizó una nueva flotilla de bous artillados, denominada 4ª Flotilla de Patrulleros o Flotilla de Pasajes, bajo mando del capitán de fragata Pascual Díez de Rivera e integrada por los bous *Denis*, *Virgen del Carmen*, *Virgen de Iciar*, *Alcázar de Toledo*, *Juan Mary* y *Santa Urbana*. Su primera acción importante sería la captura del bacaladero *Galerna* el 15 de octubre, cuando iba de Bayona a Bilbao con pasaje-



Lancha *Stella Maris* tripulada por requetés. Los rebeldes crearon en San Sebastián una flotilla de canoas destinada a infiltrar agentes y recoger evadidos en territorio gubernamental. Fototeca Kutxa.

ros y correspondencia. El apresamiento se debió a la traición de su capitán que indicó a las autoridades franquistas la ruta que iba a seguir. El *Galerna* sería más tarde incorporado a la Marina rebelde, pasando a reforzar la Flotilla de Pasajes.

La flotilla de canoas de San Sebastián no duró mucho. Sería disuelta a comienzos de noviembre después de que la *Stella Maris* ametrallara el puerto de Lequeitio la noche del 5 al 6 de noviembre, sin tener órdenes para ello y contraviniendo las instrucciones recibidas de mantener el sigilo de sus actividades. La última ope-

ración naval significativa en aguas próximas a San Sebastián tuvo lugar el 15 de noviembre de 1936, cuando el destructor *Velasco* se topó con los bous de la Marina Auxiliar de Euzkadi *Mistral* y *Euzkal-Erria* que se dirigían a Bayona para recoger y escoltar a cuatro mercantes con destino a Bilbao. El encuentro terminó tácticamente en tablas con la retirada general de ambos contendientes.

En adelante los frentes de combate se alejarían de Guipúzcoa y las aguas donostiaras dejarían de ser escenario de operaciones navales durante el resto de la guerra.

19. El puerto y el Paseo Nuevo

Fernando Savater

Fragmentos del libro de Fernando Savater, San Sebastián, Ediciones Destino, Barcelona, 1987. De los capítulos "Puerto" y "Urgull".

"Tengo por dogma inamovible la superioridad sustancial *ceteris paribus* de las ciudades que se acuestan con el mar sobre las otras. Considero poco menos obvio que el puerto añade un encanto cierto, un suplemento de vida y de libertad, a la villa que lo posee. Quizá se deba a un atavismo no del todo justificado en la era del transporte primordialmente aéreo, pero la ciudad con puerto permanece siempre alentadoramente *abierta* y la promesa del barco, su simple posibilidad, nos lleva simbólicamente tan lejos como embarcarnos de hecho. La perfección de San Sebastián, ciudad con vocación de ideal, exigía naturalmente un puerto. Y lo tiene.

Dado que el mar ha sido para los hombres de la era preinterplanetaria (y todos lo somos aún, en importante medida) la mayor aventura y el más grande peligro –"¿de qué no se me podrá convencer [comenta autocrítico Séneca en una de sus cartas a Lucilio] cuando ya me han convencido hasta para que me embarque en el mar!"–, el puerto es el refugio por excelencia: no el seno materno cavernícola donde se arrebujaba en la tiniebla el niño, sino el seno *paterno* donde el adulto, entre bebidas fuertes, luces artificiales y mujeres fáciles, espera la hora arriesgada de partir. El puerto donostiarra es amparo por excelencia, porque su estructura recogida se duplica con el cobijo natural de la bahía en que se inscribe. No hay grandes barcos, sino pequeñas embarcaciones de recreo individual y vaporcitos pesqueros de perfil inconfundible y valeroso.

El puerto era otro de los lugares favoritos para las correrías de mi abuelo y yo. Allí asistíamos, cuando los hados lo propiciaban, al momento mágico del desembarco de pescado en el muelle –el ojo fijo y enigmático, negrísimo, de los grandes atunes de lomo escabroso y cola de hoz–, al tumulto de la subasta en la lonja de pescado y al infinito y odiseico reparar las redes efectuado por pescadoras de voz fuerte que fumaban y reían en euskera. Por la tarde, en un agua aún no tan polucionada como la de hoy pero ya decorada con grandes man-

chas polícromas de aceite pesado, los chavales de cuerpo nervioso e indócil se zambullían desde lo alto del muelle. "¡Perrita al agua, caballero, perrita al agua!", nos gritaban. Mi abuelo arrojaba la moneda que describía un rauda arco de plata en el crepúsculo y ellos saltaban detrás, soberbios y fragilísimos. Un chapuzón, otro y otro, hasta que aparecía una cabeza sonriente con el duro entre los dientes nuevos o agitado triunfalmente en la mano. ¡Dioses, cómo les admiraba yo, vestido con cal-



Óleo de Gonzalo Chillida, 1957.
Colección Pedro Urtizberea.

cetines de perlé y jersey de punto, que de puro vértigo daba la mano a mi abuelo para acercarme al borde y verlos mejor, verdosos en el agua oscura! Subían luego por la escalera de piedra chorreantes y regenerados, como si una ninfa portuaria, cenagosa pero vivificante, besara sus rizos empapados allá abajo, en lo más turbio, sin que ni ellos mismos se dieran cuenta. [...]

* * *

El monte Urgull está circundado por el Paseo Nuevo, el tercero de los grandes paseos donostiarros. Los otros dos son el de La Concha (el más clásico y clamoroso) y el de los Fueros (el más melancólico y urbanamente bello). El Paseo Nuevo es el más paisajístico de los tres, marítimo y montañoso, poseído de horizonte azul y de una verticalidad rocosa que se desmorona de vez en cuando ante el empuje excesivo de las olas. Ver saltar las olas en el Paseo Nuevo era uno de los deportes favoritos de mi abuelo y mío durante toda mi infancia: cada septiembre, envueltos en chubasqueros que después se revelaban sólo parcialmente eficaces, recorríamos entre carreras, gozosos gritos de alarma y copiosas duchas el perímetro gris batido por enormes y súbitos surtidores de espuma. Aún escucho su estruendoso mugido, aún me llega su olor. Ciertos días el mar se lleva no sólo pedazos de la barandilla que bordea el paseo, sino bancos, automóviles imprudentemente aparcados y hasta grandes mojones rocosos de la falda del monte. A nosotros se contentaba con calarnos de la cabeza a los pies: por la noche, mi madre me quitaba los calcetines chorreantes y me daba friegas con alcohol, mientras responsabilizaba a mi abuelo de las inevitables anginas que habían de sobrevenirme. Abuelo Antonio, adorado cómplice irónico y travieso de aquellos septiembreres... Como es natural, la mayoría de los días el Paseo Nuevo presenta un diorama menos agitado. Lo recorren familias completas y ruidosas, parejas abstraídas ante el testimonio del mar, trotadores en chándal que sortean casi sin mirar a los viandantes al ritmo secreto de sus auriculares. Y, de vez en cuando, sólo de vez en cuando, vuelven las olas.

Si el paseante forastero quiere subir al Urgull, le aconsejo la rampa que parte de la ermita, antes presidi-

da por una estatua de Juan Sebastián Elcano. Y desde luego le exhorto a una parada en el así llamado Cementerio de los Ingleses, uno de los rincones más románticos de todo San Sebastián. Allí, entre arbustos siempre húmedos y cubiertos por la fronda sombría de los árboles que se encaraman por la ladera, yacen cara a la mar próxima y cara a la remota Inglaterra un puñado de soldados británicos que cayeron luchando contra los ocupantes franceses de San Sebastián o treinta años después contra los rebeldes carlistas: el coronel Oliver de Lancy, muerto en Hernani en 1837, el también coronel de treinta y dos años William I. M. Tupper, del 6º Regimiento de Escocia, John Newman, David Howard, John Gates, Benjamin Smith... *Honour to the heroes known only to God*. Sabida es la costumbre del ejército inglés de enterrar a sus caídos allá donde murieron en combate, tradición contestada en nuestra época poco épica, como se vio por la polémica que rodeó la inhumación en las Falkland de los soldados muertos en su victoriosa reconquista. Entre las tumbas, una de un español, el mariscal liberal Gurrea, natural de Olite y amigo de Espartero, y la de una mujer, Sara, esposa del cirujano John Callander, enterrada con su hijita de veintidós meses. Junto al Cementerio hay un monumento que ha sufrido diversos traslados y restauraciones poco afortunadas, pero pese a ello y pese al descuido general del lugar, el conjunto constituye un rincón de chocante y reflexiva serenidad.

En lo alto del monte (dejemos piadosamente de lado el repelente Sagrado Corazón que alguien supuso que confería un aire de Río de Janeiro en miniatura a nuestra bahía) quedan aún los jirones del Castillo de la Mota, que fue fortaleza, atalaya y presidio desde la época de los vikingos, a lo largo naturalmente de numerosas y radicales reconstrucciones. Desde su mirador se disfruta de un estupendo panorama multilateral que al viajero andarín le justifica sobradamente la escalada. Y desde allí puede intentar ver ese último rayo verde del sol poniente, caro a Julio Verne y a Eric Rohmer, o aquel otro dorado y más fulgurante que, según Nietzsche, "hace que hasta el más humilde de los pescadores reme por fin con remos de oro".

20. La ruta del verdel

Iñigo Puerta

Reportaje publicado en El Diario Vasco el 12 de abril de 2006 con el título "La ruta del verdel (Diario de a bordo de un barco de bajura guipuzcoano en una jornada de pesca de verdel)". Parte de las fotos que ilustran en este libro el texto de Iñigo Puerta La pesca en Donostia: situación actual y perspectivas de futuro formaban parte de este reportaje.

“La campaña del verdel retrata la sacrificada forma de vida de miles de arrantzales que trabajan durante extenuantes e interminables jornadas contra las duras condiciones de la mar. Embarcamos en el *Ozentzio*, buque de bajura guipuzcoano, en el que vivimos el transcurso de una jornada de pesca.

21.00- Los marineros llegan todavía cansados, tras sólo cuatro horas de asueto en tierra, antes de embarcar. Una vez todos a bordo, el *Ozentzio* suelta amarras. Partimos desde el muelle donostiarra rumbo a Santander, donde la flota de bajura del Cantábrico ha obtenido buenas capturas durante las horas previas. La infructuosa jornada anterior en aguas cercanas a Donostia, obliga a una ruta nocturna de unas diez horas para poder amanecer en la costa cántabra y probar suerte. Las primeras tres horas el patrón dirige la nave, pero avisa al sotapatrón de que “habrá que hacer turnos. Ya aguanto hasta las doce, pero luego a ver si descanso un poco”. Acordado el relevo, los marineros se refugian en los catres para descansar lo máximo posible.

23.00- Nos adentramos en una pequeña borrasca que viene del noroeste y ralentiza la marcha del barco. Navegamos a 9,3 millas por hora, forzando al máximo las revoluciones de un motor que alcanza las 10,6 como tope. El viento transversal sacude a rachas junto al oleaje, y el balanceo del buque comienza a ser ostensible.

00.15- Los bandazos en la bodega de popa son menores. Los marineros descansan encajonados en pequeñas literas de madera, arropados en mantas viejas y envueltos en el ensordecedor repiqueteo del motor que vibra a lo largo de todo el casco. Se sienten nítidas las olas que rompen en las bandas y el agua que entra y sale por cubierta, pero el agotamiento de los días de trabajo anteriores abate de sueño a la tripulación en pocos minutos.

06.30- El molesto ruido del despertador activa un hilo de realidad entre la vigilia y la somnolencia. Poco a poco se desperezan músculos entumecidos y articulaciones doloridas. Todavía con los ojos cerrados, los marineros buscan puntos de apoyo en el balanceo del barco. El hedor de ropas humedecidas en sudor y sangre de pescado dura hasta la primera dosis de nicotina, café o refresco, que atrofia el olfato y les devuelve a la realidad.

Acostumbrados al vaivén de la nave, todos ocupan las paredes o los asientos de la cocina como puntos de anclaje. El desánimo es común y nadie abre la boca por solidaridad. Bastante hay con uno mismo, y las primeras tareas del día se realizan entre el automatismo y el cansancio. “Pasa” o “toma” son los lánguidos y únicos intercambios verbales mientras las noticias de la tele hacen de banda sonora. Comienza el trabajo.

Continuamos rumbo noroeste mientras los arrantzales apuran las últimas caladas y van pertrechándose de todo tipo de ropa que mitigue el gélido viento matutino. A las órdenes del patrón, los marineros comienzan sendos peregrinajes por cubierta para ocupar posiciones y preparar los aparejos. Como almas en pena zigzaguean somnolientos hasta su puesto donde comienzan a instalar las carcasas de las maquinillas hidráulicas, todavía de noche. Accidentalmente, se activa una de las máquinas y enreda varios aparejos. El patrón se lleva las manos a la cabeza mientras llama a todos los tripulantes para arreglarlo.

07.15- Desesperado, el capitán vuelve al puente, centro de mando donde se encuentran todos los aparatos de posición y comunicación. Otro mundo. Aquí controla el timón, el radar, el sónar, el GPS, los partes meteorológicos, y toda comunicación que alerte sobre pescado por la zona. Una especie de centralita de batalla, donde se buscan los bancos de pesca. Los barcos navegan en cuadrillas y se alertan entre ellos sobre las mejores posiciones.

07.30- Comienza la acción. Un aviso en la radio nos orienta rumbo suroeste, hacia un banco de verdel del que están dando cuenta varias embarcaciones. El patrón sale enérgicamente del puente para avisar a los marineros que descansan en la cocina. Otra vez a sus puestos. Apuran las últimas caladas y se apostan en los aparejos. Tras cinco minutos de espera el *Ozentzio* desacelera paulatinamente. El sónar alerta de una mancha cercana y desde el puente se oye un “¡¡*Erria!!*”. Chapotean los plomos en el agua, y bajan los aparejos a poca profundidad, a unas cinco brazas, donde pululan los verdeses según la lectura del sónar.

“*Pea*” avisa uno de los marineros. Sube la adrenalina. Las primeras izadas traen consigo *txortas* o ristras de una docena de verdeses entre los más experimentados y una media docena en los que han empezado en esto hace no mucho. Comienza un espectáculo impactante. Decenas de verdeses vivos coletean eléctricamente en la cubierta. Es el sonido de una pesca abundante. Mientras haya pescado no hay un segundo que perder.

08.20- Tras cincuenta minutos intensos, baja la cadencia de los coletazos que dan los peces en la madera, y las últimas tres izadas traen sólo dos piezas en uno de los puestos de babor. El patrón ordena subir todos los aparejos y accede al puente ágilmente para buscar nuevas *manchas* de pescado. Una vez arriba, observa con los catalejos el ritmo de capturas de los barcos más cercanos y controla de reojo el sónar. Un minuto después elige un nuevo destino para el próximo *saio* o *moara* (intento). En este lapso, los arrantzales llenan las cajas y si les queda un momento se encienden un cigarrillo como tentempié. Minutos después, dibujamos un semicírculo con la estela de popa y se ordena echar un aparejo de prueba. Si trae pesca, sueltan todos los demás.

15.00- Llevamos seis horas ininterrumpidas de pesca. No hay descansos. Varios *trabos* (enredos) dejan fuera de servicio tres aparejos, aminorando la buena marcha de capturas. Rápidamente se reparan o reponen los dañados y están listos para faenar de nuevo.

La mar se calma y a lo lejos el cielo se aclara, dejando ver las cumbres nevadas de Picos de Europa. Los plácidos rayos del sol y el bajón en las capturas adormecen a los marineros. Visto el panorama, el patrón decide ir a puerto y vender el pescado cuanto antes, ya que días atrás “se saturó la venta de Santander, y muchas toneladas de verdel no tuvieron comprador. Normalmente

solemos estar hasta las cinco o las seis pescando, pero hoy no me voy a arriesgar”.

16.00- Rumbo a puerto, los marineros se reúnen en la cocina del barco. Aliviados, se tumban, intercambian alguna broma y comienzan a preparar la comida. Dos pollos y tres pescadillas. El menú para todos es especial, ya que dos de ellos son musulmanes y no pueden comer cerdo. Según cuentan, se arreglan bien, incluso en época de Ramadán, en la que no pueden ingerir nada sólido antes del anochecer.

Mientras dejan la cazuela de pollos a fuego lento, el *Ozentzio* atraca en el puerto y todas las cajas apiladas en el barco tienen que ser descargadas. Restan dos horas de esfuerzo a pleno sol antes de terminar la jornada.

18.35- Cuatro toneladas a 0,31 euros el kilo. Hora de comer y descansar para poder acometer otro nuevo día en la mar.

Los datos:

El barco: *Ozentzio*, 21,30 metros de eslora y 54 GT de peso. 5 tripulantes.

La ruta: 96 millas desde el muelle de Donostia hasta el Bajo San Juan de Ambojo, un caladero de Santander (43° 30,81 N). Diez horas de singladura.

Capturas: 4.300 kilos de verdel descargados en el puerto de Santander a 0,31 euros el kilo.

Antiguo, artesanal y ecológico

Un amplio abanico de barcos del Cantábrico utiliza estos aparejos de entre 25 y 40 anzuelos cada uno. Como carnada, un hilo rojo magistralmente trenzado al metal. La única innovación respecto a los arrantzales de antaño, el carrete hidráulico, que permite izar pesos considerables sin ningún esfuerzo. Un arte, tras pasado de generación en generación hasta nuestros días, que compite ante otros sistemas de captura basados en redes de cerco o pelágicas.

“Nuestra forma de pescar es la más ecológica y selectiva, no provoca descartes de pescado. No echamos nada al agua”, explica el patrón. “Al comprimir las cuotas de verdel en el norte de Europa, hay más demanda y se han apuntado barcos que no se dedicaban al verdel. Antes pescábamos a una hora de casa, pero ahora los barcos pequeños o medianos nos tenemos que ir hasta Cantabria para poder sacar el jornal”.

21. Presente y futuro de la pesca en Donostia desde la atalaya de 2007

Lorenzo Motos, Iñaki Artetxe, Raúl Prellezo

AZTIMAR (Unidad de Investigación Marina de AZTI-Tecnalia)

La actividad pesquera en Donostia se ha venido dando ininterrumpidamente desde los primeros pobladores de esta ciudad hasta nuestros días. La fuerte industrialización del entorno y la orientación de esta ciudad hacia los servicios (turismo y administración) registradas en el último siglo no han conseguido apagar esta actividad pesquera que todavía se puede ver en el viejo puerto.

La flota que permanece activa hoy en día es una flota artesanal y de bajura. Las artes menores comprenden mayoritariamente enmalles, fundamentalmente *mallabakarra* y trasmallo. Entre los artefactos, la opción mayoritaria es la de nasas para marisco. En los últimos años parte de la flota dedica algunos meses de invierno a la recolección de algas (*Gelidium spp.*) utilizando un artefacto de red conocido como “portería” por su similitud con las porterías utilizadas en balonmano o futbito. Los barcos de cerco han mantenido su actividad en estos años, dirigiéndose a especies pelágicas (anchoa, verdel, chicharro, dorada, herrera,...) con este arte y complementando su actividad (algunos de ellos) con la pesca de túnidos con caña al cebo vivo que capturan también con artes de cerco más pequeñas.

Situación actual

Datos de un estudio llevado a cabo en 1999 sobre las características e incidencias de la flota artesanal del País Vasco, situaban la flota de Donostia como la segunda más importante de Gipuzkoa y la tercera en Euskadi, tras Bermeo y Getaria (*Estudio Técnico Pesquero y Socio-Económico de las Pesquerías Artesanales Costeras del País Vasco*, 2002). Sin embargo, la flota ha sufrido un importante descenso, paralelo al del resto del País Vasco, en los últimos 20 años. Las causas de este descenso tienen que ver con el envejecimiento de la flota, la falta de relevo generacional y los incentivos al desguace.

En 1990, casi un tercio (17) de los buques con puerto base en Donostia poseía casco de madera, 21 estaban contruidos en fibra, poliéster y algunas (4) unidades en casco de acero. En aquel año, la flota de Donostia contaba con una edad media ligeramente superior a los 12 años.

A mediados de los 90 se dio un episodio importante de reducción de la flota, coincidiendo con una política de incentivación del desguace desde la Administración, en consonancia con el intento de reducir la sobrecapacidad pesquera que afecta a las pesquerías europeas en general (véase R. Prellezo, *La contribución del Sector Pesquero al Desarrollo Municipal de la CAPV*, 2004). A partir de entonces, el número de barcos se ha mantenido estable, registrándose a la vez varias acciones de renovación de unidades. Efectivamente, en 2004, la edad media se mantiene ligeramente por encima de los 17 años y está compuesta mayoritariamente de embarcaciones de acero, reflejo de la modernización de la flota registrada recientemente.

Como se muestra en la Figura 1, el descenso de la flota ha estado más centrado en unas modalidades, llegando en alguna de ellas a desaparecer, caso de la merluza al pincho, aunque la actividad palangrera siga activa (Tabla 1).

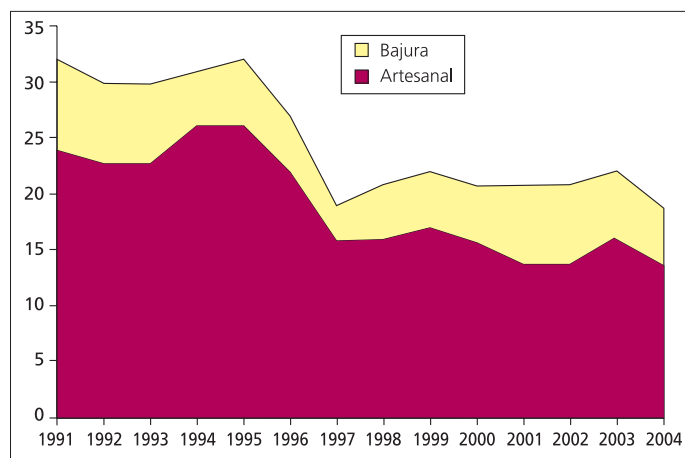


Figura 1. Evolución de la flota pesquera con base en el puerto de Donostia (censo SEAS 1991-2004).

Tabla 1. Evolución de la flota por modalidades de pesca (fuente AZTI Tecnalia)

Modalidad	1990	1995	2003	2004
Artisanal	39	27	17	15
Artefactos	3	5	1	1
Artes menores	12	8	9	8
Palangre	15	14	7	6
Otros	9			
Bajura	3	5	5	4
Cerco	3	5	5	4
Total general	42	32	22	19

Estadísticas de los últimos años muestran que las capturas pasaron de entre los 2 y 2,5 millones de kg. en el periodo 1996-2001 a un nivel más bajo de entre 1 y 1,5 millones, en los años más recientes. El valor de primera venta, sin embargo, parece mantenerse en la horquilla de entre 2 y 2,5 millones de euros en cómputo anual. Las mayores descargas se dan durante la costera de primavera, en marzo y abril, relacionadas con las descargas de verdel y anchoa, y a finales de verano y comienzos del otoño cuando las capturas de bonito se realizan en caladeros cercanos. Consecuentemente, es en estos meses cuando se registra el mayor valor de las capturas.

En cuanto a las especies con mayor desembarco, el verdel y las algas *Gelidium* son las que mayor proporción alcanzan en peso, con el bonito del norte, la anchoa y la sardina a continuación.

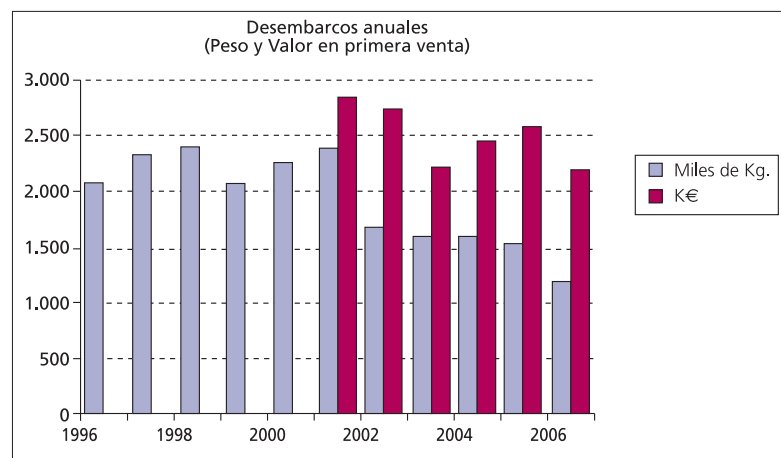


Figura 2: Desembarcos anuales totales en peso y valor a primera venta. (Fuente AZTI Tecnalia).

Estas proporciones cambian a la hora de la venta, pues el bonito del norte supone cerca del 50% del valor de primera venta de las descargas del puerto, con el chicharro blanco y la anchoa cercanos al 10%. Esta última especie ha perdido importancia en estos años en que realizamos nuestros análisis por la situación de crisis que está atravesando en la actualidad. Es de reseñar la importancia creciente de las especies de alto valor que pesca la flota artesanal, que por definición realiza capturas multiespecíficas.

En cuanto al estado de las poblaciones a las que se dirige la flota de Donostia y la flota vasca en general, habría que hacer una primera distinción entre su estado en relación al nivel de explotación y su productividad pesquera, y el riesgo de extinción biológica, del que de una manera superficial se oye hablar en diversos medios. No hay ninguna especie comercial amenazada por peligro de extinción, si bien para algunas de ellas su productividad biológica está reducida y corre riesgo su explotación comercial. Para ilustrar esta situación, un claro ejemplo es el besugo del Cantábrico, cuya pesquería fue importante hasta los años 80 (todos recordamos la pesca de “pantxitos” en el puerto de Donostia), momento en que colapsó. El hundimiento de la pesquería se dio por una fuerte reducción de individuos en la población, provocado por una combinación de sobrepesca y efectos ambientales sobre la población, que dejó una población residual que sólo da unos pocos Kg. de pesca anual.

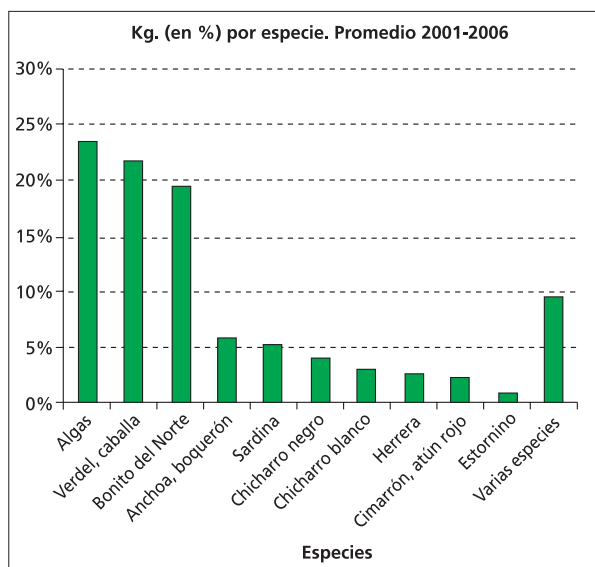


Figura 3: Proporción de especies en los desembarcos en el puerto de Donostia entre 2001 y 2006. (Fuente AZTI Tecnalia).

La carismática anchoa está pasando también por una crisis, con una baja abundancia de reproductores y malos reclutamientos (abundancia de nuevas generaciones) continuados. Su recuperación estriba en la protección de los adultos que permita mantener y mejorar su nivel de abundancia, de forma que asegure una producción de alevines suficiente. Estos alevines podrán así aprovechar una eventual mejora de las condiciones ambientales favorables para la supervivencia, y consecuentemente unos buenos reclutamientos que recuperen la población a niveles saludables de abundancia.

Otra especie con problemas es el atún rojo, cuya población se extiende por el mar Mediterráneo y aguas del norte atlántico. Las estimas de la población muestran una fuerte reducción de efectivos que está provocando una baja en los reclutamientos, entrando en una espiral de reducción continua. La salida de esta caída parará por la disminución del enorme esfuerzo que registra esta población principalmente en el Mediterráneo, provocada en buena parte por la demanda de las granjas de engorde que han proliferado en los últimos años.

Sin embargo, el bonito del norte, la especie que más ingresos da al puerto de Donostia, está ofreciendo buenos reclutamientos que se reflejan en las capturas record obtenidas en 2006. Su diagnóstico es que está plenamente explotada y que no se debe aumentar el esfuerzo sobre esta población.

Entre las poblaciones demersales del Cantábrico, merluzas, rapés y gallos están sometidas a planes de recuperación que implican una disminución anual del 10% del esfuerzo pesquero hasta verificar que los niveles de población se recuperan. Más al norte (Golfo de Bizkaia y Mar Céltico), las poblaciones de merluza y rapés aparecen con capacidad reproductiva plena, mientras que los gallos necesitan de protección.

Se conoce poco sobre la pléyade de especies de alto valor que captura la pesquería artesanal multispecífica. El estudio de su dinámica y su correcta gestión es una necesidad. Una de las más estudiadas, el alga *Gelidium*, objeto de pesca cada otoño, aunque se mantiene bastante estable en biomasa, ha sufrido pérdidas de valor debido a la competencia con importaciones de la misma alga y al efecto, recientemente, de la pérdida de calidad en ciertas zonas por la presencia del alga *Centroceras clavulatum*.

El futuro de la pesca en Donostia

La importancia de la pesca en Donostia viene de su bagaje histórico, y de su importante patrimonio cultural, pues sus orígenes se remontan a un pequeño pueblo pesquero famoso por la caza de la ballena y la pesca del bacalao, en el que sus pescadores navegaban incluso a Terranova.

La actividad pesquera en Donostia ha sufrido un descenso relevante en las últimas décadas, aunque ha podido mantener una flota artesanal y de bajura moderna de cierta importancia en relación con la de los puertos colindantes. Pero su relevancia en el tejido económico es pequeña.

El futuro de la actividad, si bien a nivel reducido, puede ser optimista, con una flota modernizada dirigida a especies de alto valor añadido.

En definitiva, en un contexto de recuperación de los recursos gracias a medidas de gestión que permitan su sostenibilidad en el tiempo, el sector pesquero de Donostia podría convertirse en generador de renta económica, además de contribuir de manera indirecta al desarrollo de sectores como el turismo y al mantenimiento del legado histórico y el saber hacer. Por ejemplo, la creación de arrecifes artificiales podría ser una medida de gestión que proteja el recurso y fomente actividades de ocio turístico y recreativo que pueden complementar la actividad propiamente pesquera.

22. E la nave va (exposición “San Sebastián, ciudad marítima”)

Alvaro Bermejo

Extracto del artículo de Alvaro Bermejo “E la nave va” publicado en El Diario Vasco el 13 de julio de 2007.

“Nos da la bienvenida una neblina de Gonzalo Chillida –*San Sebastián desde el mar*–, que ya supone toda una declaración de principios. Equilibrio entre fondo y forma, una respiración serena pero también profunda y, sobre todo, una magistral lección de perspectiva. Perspectiva histórica para contar la historia de Donostia tal como fue. Una ciudad abierta al mar, dueña de los caladeros del gran norte y adelantada de las Indias. Una pequeña ciudad que se hizo grande convirtiendo sus raíces en mástiles y navegando contra viento y marea.

¿Qué fue de todo aquello? ¿Cómo es posible que la intrépida Donostia de los grandes balleneros, la de los temibles corsarios vascos, la de los industriosos caballeros de la Guipuzcoana de Caracas, apenas haya dejado huella en el San Sebastián postmoderno y pompier que nos ocupa?

Pío Baroja denostaba a los donostiarros de principios de siglo afirmando que la nuestra –la suya– era una ciudad de “rastacueros y balandristas”. Hoy hemos mutado el binomio: del reino de los rastacueros y los balan-

dristas hemos pasado al imperio de los cocineros y los surfistas.

Pero no siempre fue así. Recuerden: la verdad está ahí fuera. En este caso, en la extraordinaria exposición que nos está regalando el Museo Naval –San Sebastián, ciudad marítima–. [...]

Prepárense para una orgía visual rebosante de conocimiento. Pero también prepárense para soñar. No, no fue la Nantuckett de Moby Dick, sino nuestra Donostia la verdadera capital ballenera del mundo en el XVI. No, no fue Jack Sparrow ni el reino de Tortuga, sino San Sebastián, el gran emporio de los corsarios del XVII. ¡Y todo el chocolate del XVIII pasaba de entrada por las pituitarias de la Bella Easo! En la expo del MN están todas las pruebas y algo más: una sabia lectura actual ilustrada con los lienzos de los mejores, de Clara Gangutia a Juan Luis Goenaga. Ellos nos recuerdan que no estamos aquí sólo para añorar los paraísos perdidos. Aunque no lo parezca, los donostiarros de hoy nunca dejamos de ser los que fuimos. La vieja bandera ondea en el mástil”.



Exposición
“San Sebastián,
ciudad marítima”.
Untzi Museoa, 2007.



Aspectos de la exposición "San Sebastián, ciudad marítima", producida por el Untzi Museoa-Museo Naval, 2007.

- ¹ ESTEBAN DELGADO, M.: “La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre *Oiasso* y el *Divae*”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 17.
- ² BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Fuero de San Sebastián*, San Sebastián, 1963, pp. 160-161.
- ³ BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: “La acción naval en que Guillén Per de Mans ganó para la familia el prebostazgo de San Sebastián”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 20, 1986, pp. 377-381.
- ⁴ CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, San Sebastián, 1986, p. 122.
- ⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*, Madrid, 1959, p. 162.
- ⁶ ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, p. 474.
- ⁷ ARTOLA, M., ed.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Fuenterrabía, 2000, p. 61.
- ⁸ AYERBE IRIZAR, M. y FERNÁNDEZ ANTUÑA, C.: “Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Guipúzcoa)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 651-652.
- ⁹ GARCÍA DE CORTAZAR, J.A., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., RÍOS RODRÍGUEZ, M^a L. y VAL VALDIVIESO, M^a I. del: *Bizcaya en la Baja Edad Media*, San Sebastián, 4 vols., 1985, III, pp. 121-132.
- ¹⁰ ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A.: “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 13-33.
- ¹¹ CASADO SOTO, J.L.: “Construcción naval y navegación”, en Luis García Ballester, dir.: *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. II, Edad Media*, Valladolid, 2002, pp. 435-501, *passim*. Sobre el mismo tema Casado publicó con anterioridad “Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII”, *Altamira*, 1975, pp. 345-374.
- ¹² BANUS Y AGUIRRE, J.L.: *El Fuero de San Sebastián*, San Sebastián, 1963, p. 83.
- ¹³ DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: “El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla. (Siglos XIII-XVI). (Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 15, 1981, pp. 191 y 194.
- ¹⁴ MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974.
- ¹⁵ ELÓSEGUI, J.: “Texto inédito de documento de 1296”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, nº XXXIII, 1977, pp. 92-94.
- ¹⁶ ORELLA UNZÚE, J.L. y RECALDE RODRÍGUEZ, A.: *Documentación Real a la Provincia de Guipúzcoa. Siglo XV*, San Sebastián, 2 vols., 1988, I, p. 87.
- ¹⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*, Madrid, 1959, pp. 127-141 y 162-163 para los acuerdos de 1364 con Francia y 1402 con Navarra, respectivamente.
- ¹⁸ RUIZ, T.F.: *Sociedad y poder real en Castilla (Burgos en la Baja Edad Media)*, Barcelona, 1981, p. 211 para la tregua de 1337.
- ¹⁹ TENA GARCÍA, M.S.: “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 138-140.
- ²⁰ DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: “El comercio y la fiscalidad de Guipúzcoa a fines del siglo XIII (según las cuentas de Sancho IV)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXVII, 1981, pp. 85-148, *passim*.
- ²¹ CAUNEDO DEL POTRO, B.: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, 1983, *passim*; ORELLA UNZÚE, J.L. ed. a cargo de: *Guipúzcoa y el Reino de Navarra en los siglos XIII y XV*, San Sebastián, 1987, *passim*; GOYHENETXE, E.: *Bayonne et la région Bayonnaise du XIF au XV^e siècle*, Salamanca, 1990, pp. 350-363.
- ²² CRESPO RICO, M.A, CRUZ MUNET, J.R. y GÓMEZ LAGO, J.M.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo II*, San Sebastián, 1997, pp. 90-91 y 162-163.
- ²³ CASADO SOTO, J.L.: “El País Vasco y el mar desde los orígenes hasta el siglo XVIII”, *El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995, p. 41.
- ²⁴ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*, Madrid, 1959, pp. 19-107.
- ²⁵ FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*, Madrid, 1894, p. 67.
- ²⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*, Madrid, 1959, p. 214.
- ²⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y Documentos. I (1468-1482)*, Valladolid, 1965, pp. 471-472.

- ²⁸ ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: “La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media”, *II Congreso Mundial Vasco. Instituciones, economía y sociedad (Siglos VIII-XV)*, San Sebastián, 1988, pp. 295-296.
- ²⁹ ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, p. 468.
- ³⁰ BARKHAM HUXLEY, M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 29-76; VARIOS AUTORES: *Itsasoa: El mar de Euskalerría. la naturaleza, el hombre y su historia*, vol. II, San Sebastián, 1988.
- ³¹ ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: “La pesca en el País Vasco en la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 13-28, *passim*.
- ³² ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y BOCHACA, M.: “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 41-53.
- ³³ ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, pp. 461-467.
- ³⁴ CASADO SOTO, J.L.: “El País Vasco y el mar desde los orígenes hasta el siglo XVIII”, *El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995, pp. 15-77.
- ³⁵ BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: “Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 8, 1974, pp. 73-106.
- ³⁶ ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, *passim*.
- ³⁷ GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “La comunidad de San Sebastián a fines del siglo XV: Un movimiento fiscalizador del poder concejil”, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 6, 1993, pp. 543-572.
- ³⁸ GARCÍA DE CORTAZAR, J.A., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., RÍOS RODRÍGUEZ, M^a L. y VAL VALDIVIESO, M^a I. del: *Bizcaya en la Baja Edad Media*, San Sebastián, 4 vols., 1985, III, pp. 220-229.
- ³⁹ ECHEGARAY, C. de: *Las Provincias Vascongadas a fines de la Edad Media*, T. 1, Donostia, 1895, p. 347.
- ⁴⁰ “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 129 y 131.
- ⁴¹ *Ibidem*, p. 131.
- ⁴² *Ibidem*, pp. 132 y 140.
- ⁴³ MÚGICA, S.: “Los gascones de Guipúzcoa”, en *Homenaje a D. Carmelo de Echebgaray*, Donostia, 1928, pp. 2 a 6.
- ⁴⁴ *Ibidem*, pp. 8-12.
- ⁴⁵ *Ibidem*, p. 15.
- ⁴⁶ TENA, S.: “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 132.
- ⁴⁷ MÚGICA, S.: “Los gascones de Guipúzcoa”, en *Homenaje a D. Carmelo de Echebgaray*, Donostia, 1928, pp. 17 a 19.
- ⁴⁸ AROCENA, Fausto: “Una nueva versión del padrón donostiarra de 1566 con variantes curiosas”, en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, IX-3, 1953, p. 354.
- ⁴⁹ AZPIAZU, J.A.: “Actividad mercantil y vida municipal en San Sebastián (A propósito de un pleito de principios del siglo XVII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28, 1994, p. 97.
- ⁵⁰ Archivo de la Chancillería de Valladolid (A.Ch.V.), Pl. Civ., Zarandona. y Walls (Olv.) 1047-1, año 1536.
- ⁵¹ A.Ch.V., Pl. Civ., La Puerta (F.) 13-3, años 1579-82.
- ⁵² Archivo General de Gipuzkoa (AGG), CO UCI, 259.
- ⁵³ BANÚS, J.L.: *El San Sebastián de antaño*, Donostia, 1988, pp. 15 y 17.
- ⁵⁴ GOROSÁBEL, P.: *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de Guipúzcoa*, Bilbao, 1971, GEV, T. IV, p. 436.
- ⁵⁵ *Ibidem*, p. 440.
- ⁵⁶ *Ibidem*, p. 452.
- ⁵⁷ MÚGICA, S.: “Los gascones en Guipúzcoa”, en *Homenaje a D. Carmelo de Echebgaray*, Donostia, 1928, p. 17, y también en *Estudio sobre San Sebastián*, Donostia, 1980, p. 151.
- ⁵⁸ “Los gascones de Guipúzcoa”, en *Homenaje a D. Carmelo de Echebgaray*, Donostia, 1928, p. 16.
- ⁵⁹ *Ibidem*, p. 104.

- ⁶⁰ MIRANDA, P.: voz “San Sebastián (Historía moderna)”, *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XLIII, Donostia, 1996, p. 340.
- ⁶¹ ECHEGARAY, C. de: *Las Provincias Vascongadas a fines de la Edad Media*, T. 1, Donostia, 1895, p. 150.
- ⁶² IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 105-6.
- ⁶³ AZCONA, T.: *San Sebastián y la Provincia de Guipúzcoa durante la Guerra de las Comunidades (1520-1521)*, Donostia, 1974, pp. 12 a 56.
- ⁶⁴ BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El archivo quemado*, Donostia, 1986, pp. 64 y 67.
- ⁶⁵ IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, p. 94.
- ⁶⁶ Altzola, jurisdicción de Elgoibar, puerto fluvial en el curso del río Deba, situado a diez kilómetros de la desembocadura. Se trataba de un importantísimo centro mercantil guipuzcoano, punto clave en la estrategia del transporte entre la costa y Castilla.
- ⁶⁷ Archivo General de Simancas (AGS), C.M.C. 1ª Ep., L. 254, año 1621.
- ⁶⁸ MIRANDA, P.: voz “San Sebastián (Historía moderna)”, *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XLIII, Donostia, 1996, p. 340. Este privilegio venía de antiguo, por lo menos de mediados del siglo XIV, y los Reyes Católicos lo ratificaron en 1514.
- ⁶⁹ *Ibidem*, pp. 349 y 350.
- ⁷⁰ A.Ch. V., Pl. Civ., Quevedo (F) 2016-2, años 1635-37.
- ⁷¹ TEXEIRA, P.: *El Atlas del Rey Planeta (1634)*, Hondarribia, 2002, pp. 315-6.
- ⁷² Citado por IZAGUIRRE, R. de: *El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1930, p. 5.
- ⁷³ GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: “Una villa mercantil: 1180-1516”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 81 y 84.
- ⁷⁴ MEDINA, P. de: *Libro de las grandezas y cosas memorables de España*, Madrid, 1944, p 174.
- ⁷⁵ CASADO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 160-170.
- ⁷⁶ PRIOTTI, J.Ph.: “El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 195.
- ⁷⁷ AZPIAZU, J.A.: *El acero de Mondragón en la época de Garibay*, Arrasate, 1999, pp. 144-6.
- ⁷⁸ *Ibidem*, p. 201.
- ⁷⁹ Arco: aro que ciñe y mantiene unidas las duelas de pipas, cubas, etc. (RAE).
- ⁸⁰ AGG, CO, EJ. 291, año 1586.
- ⁸¹ 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 266.
- ⁸² AZPIAZU, J.A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 212. Ver, asimismo, M. BARKHAM: “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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 147-164.
- ⁸³ AZPIAZU, J.A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 215.
- ⁸⁴ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV),1980, T. IV, p. 306.
- ⁸⁵ A.Ch.V., Pl. Civ., Lapuerta (F.) 1400-1, año 1554.
- ⁸⁶ IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, p. 98.
- ⁸⁷ IZAGUIRRE, R. de: *El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1930, p. 42.
- ⁸⁸ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV),1980, T. IV, pp. 304-6.
- ⁸⁹ “Actividad mercantil y vida municipal en San Sebastián (A propósito de un pleito de principios del siglo XVII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28, 1994, pp. 87-8.

- ⁹⁰ A.Ch.V., Pl. Civ., Taboada (F.) 2873- 2 1633-35.
- ⁹¹ A.Ch.V., Pl. Civ., Moreno (F.) 9.
- ⁹² ALBERDI, X.: “La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 109 y 112.
- ⁹³ A. D. Diocesano Pamplona, Pl. Civ., Ciordia 48/13.
- ⁹⁴ AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Donostia, 1990, T. I, pp. 322-328
- ⁹⁵ Documento de 14/12/1590 que obra en poder del Untzi Museoa. Aprovecho esta nota para agradecer a José Mari Unsain, co-director de esta institución, la ayuda prestada a la hora de elaborar este trabajo y las sugerencias para completarlo.
- ⁹⁶ GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: “Una villa mercantil: 1180-1516”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 77-8.
- ⁹⁷ AGG, CO MCI 476, año 1595.
- ⁹⁸ Archivo Histórico de Protocolos de Oñati (AHPO), III 352, f. 84.
- ⁹⁹ AHPO, III 396, f. 135.
- ¹⁰⁰ AHPO, III 359, f. 120, año 1585.
- ¹⁰¹ AHPO, III 397, f. 33, año 1589.
- ¹⁰² L. ODRIOZOLA, en su libro *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Donostia, 2002, p. 44, dedica al apartado de los astilleros donostiarras algo más de media página, lógico teniendo en cuenta la metodología utilizada, basada sobre todo en protocolos notariales.
- ¹⁰³ AYERBE, M. y FERNÁNDEZ, C.: “Hallazgo de maderas de barco de época medieval en el Boulevard de San Sebastián, (Gipuzkoa)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, p. 651.
- ¹⁰⁴ *Ibidem*.
- ¹⁰⁵ *Ibidem*, pp. 652 y 653.
- ¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 663.
- ¹⁰⁷ BARKHAM, M.: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el ‘galeón’, la ‘chalupa’ y la ‘pinaza’”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 203. En el mismo trabajo se constata que, en 1539, nada menos que catorce de estos mencionados galeones, todos ellos donostiarras, se echaron sobre una ballena que habían avistado.
- ¹⁰⁸ *El Atlas del Rey Planeta (1634)*, Hondarribia, 2002, p. 316.
- ¹⁰⁹ ISASTI, L. M. de: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850, p. 523.
- ¹¹⁰ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980, T. IV, p.315.
- ¹¹¹ AYERBE, M.R.; DIEZ DE SALAZAR, L. M.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa (1607-1609)* [en lo sucesivo, JJ. y DD.], Donostia [1990- ...], Junta de Segura, Diciembre de 1608, pp. 322-23.
- ¹¹² *Ibidem*, Junta de Zarautz de 1609, p. 521.
- ¹¹³ *JJ. y DD. (1610-1612)*, *op.cit.*, Junta de Zumaia, abril de 1611, p. 194.
- ¹¹⁴ *Ibidem*, p. 249.
- ¹¹⁵ *JJ. y DD. (1569-1573)*, *op.cit.*, p. 76.
- ¹¹⁶ *JJ. y DD. (1578-1580)*, *op.cit.*, Junta de Rentería, abril 1580, p. 355. (En el índice de nombres, los autores de la recopilación hacen en el presente caso mención explícita a los “Astilleros de San Sebastián”).
- ¹¹⁷ A.Ch. V., Pl. Civ., Taboada (F.) 2873- 2, años 1633-35: “fuera de los muros viejos hay lonjas y atarazanas”, se dice textualmente.
- ¹¹⁸ ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Donostia, 2002, p. 44.
- ¹¹⁹ *Ibidem*, pp. 38-40.
- ¹²⁰ GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Junta de Castilla y León, 1999, T.III, p. 585.
- ¹²¹ FERREIRA PRIEGUE, E. M.: “Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes”, en *El Fuero de San Sebastián y su época*, Donostia, 1982, p. 222.
- ¹²² MÚGICA, S.: “Los gascones de Guipúzcoa”, en *Homenaje a D. Carmelo de Echegaray*, Donostia, 1928, p. 114.
- ¹²³ IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, p. 94.

- ¹²⁴ IZAGUIRRE, R. de: *El Urumea y los puertos donostiarros*, Pasajes de San Pedro, 1930, pp. 42 y 44.
- ¹²⁵ IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, p. 115.
- ¹²⁶ MÚGICA, Serapio: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, Donostia, 1970, p. 43.
- ¹²⁷ *Ibidem*, p.177.
- ¹²⁸ AGG, CO ECI 512.
- ¹²⁹ AZPIAZU, J.A.: “Actividad mercantil y vida municipal en San Sebastián (A propósito de un pleito de principios del siglo XVII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28, 1994, pp. 74-77.
- ¹³⁰ *Ibidem*, p. 81.
- ¹³¹ MADARIAGA, J.: “Municipio y vida municipal vasca de los siglos XVI al XVIII”, en *Hispania*, XXXIX, 1979, p. 549.
- ¹³² TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, San Sebastián, 1988, p. 118.
- ¹³³ *Ibidem*, pp. 79-85.
- ¹³⁴ *Ibidem*, p. 87.
- ¹³⁵ *Ibidem*, pp. 89 y ss.
- ¹³⁶ A.Ch. V., Pl. Civ, A. Rodríguez (olv.) 462-4, años 1622-1626.
- ¹³⁷ A.Ch. V., Pl. Civ., Taboada (olv.) 327-37.
- ¹³⁸ AGG, CO LCI, 48 (1535).
- ¹³⁹ GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal, op.cit.*, p. 46.
- ¹⁴⁰ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980, T. IV, p. 323.
- ¹⁴¹ *Ibidem*.
- ¹⁴² MIRANDA, P.: voz “San Sebastián (Historia moderna)”, *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XLIII, Donostia, 1996, p. 350.
- ¹⁴³ AHPO, I-1261, f. 19 ss.
- ¹⁴⁴ HUXLEY, Selma: *Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Donostia, 1987, p. 110.
- ¹⁴⁵ *Ibidem*, pp. 121 y 122.
- ¹⁴⁶ ECHEGARAY, Carmelo de: *Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa*, Donostia, 1892, p. 124.
- ¹⁴⁷ ISASTI, L. Martínez de: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850, p. 506.
- ¹⁴⁸ IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa a fin del siglo XVI*, Donostia, 1944, p.133.
- ¹⁴⁹ AZPIAZU, J.A.: *Balleneros vascos en el cantábrico*, Donostia, 2000, p. 65.
- ¹⁵⁰ AZPIAZU, J.A.: “Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 88-9.
- ¹⁵¹ *Ibidem*, pp. 95-6.
- ¹⁵² AZPIAZU, J.A.: *Balleneros vascos en el cantábrico*, Donostia, 2000, pp. 117 y ss.
- ¹⁵³ ISASTI, L. Martínez de: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850, p. 506.
- ¹⁵⁴ ECHEGARAY, C. de: *Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa*, Donostia, 1892, p. 123.
- ¹⁵⁵ A.Ch. V., Pl. Civ, Taboada (F) 2873- 2, años 1633-35.
- ¹⁵⁶ AZPIAZU, J.A.: “La pesca del bacalao; su preparación y comercialización en Gipuzkoa en la Alta Edad Moderna”, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, VII, 1988-98, p. 91.
- ¹⁵⁷ *Ibidem*, p. 92.
- ¹⁵⁸ *Ibidem*, p. 99.
- ¹⁵⁹ A.Ch.V., Pl. Civ., Z. y Walls, (F.) 1822-1, años 1607-10.
- ¹⁶⁰ A.Ch.V., Pl. Civ., La Puerta (F.) 120/4, años 1592-5.
- ¹⁶¹ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980, p.323.
- ¹⁶² ECHEGARAY, Carmelo de: *Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa*, Donostia, 1892, p. 123.

- ¹⁶³ AZPIAZU, J.A.: “Comercialización de los productos de Terranova”, en AZCARATE, A. et al. (coords.): *Balleneros vascos en el siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador, Canadá)*, Gasteiz, 1992, pp. 177-214.
- ¹⁶⁴ AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Donostia, 1990, T. I, pp. 370-4.
- ¹⁶⁵ AGG, CO UCI, 259 año 1615.
- ¹⁶⁶ IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 115.
- ¹⁶⁷ 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, pp. 261 y ss.
- ¹⁶⁸ A reforzar este punto de vista contribuyen los casos estudiados en mi último libro *Nuevas historias de corsarios vascos. Biografías y vivencias*, Donostia, 2005, sobre todo en relación a familias que, dedicadas tradicionalmente al comercio, como los Beroiz, desembocan, aunque incidentalmente, en la práctica del corso (pp. 57-71), o el caso del también donostiarra capitán Alcega, éste sí de clara dedicación corsaria (pp. 101-104).
- ¹⁶⁹ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980, T. IV, p. 315.
- ¹⁷⁰ GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal, op.cit.*, T. III, pp. 580 y 585.
- ¹⁷¹ *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980, T. IV p. 315.
- ¹⁷² GOROSÁBEL, Pablo: *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de Guipúzcoa*, GEV, Bilbao, 1971, T. IV, p. 452.
- ¹⁷³ AGG, CO ECI 512.
- ¹⁷⁴ A.M. Hondarribia, Sección E Neg. 7 Serie II Libro 3 Expte 4.
- ¹⁷⁵ MIRANDA, P.: voz “San Sebastián (Historia moderna)”, *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XLIII, Donostia, 1996, p. 354. Esta autora también atribuye parte del fracaso a la apertura de la ruta de Orduña.
- ¹⁷⁶ FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: “Un memorial sobre el comercio de San Sebastián en 1747”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 10, 1976, p. 32.
- ¹⁷⁷ MARTÍNEZ, J.: “Genealogía del mayorazgo de Beróiz”, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 4, 1970, p. 231.
- ¹⁷⁸ *Ibidem*, p. 232.
- ¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 235.
- ¹⁸⁰ AGG, CO ECI, 404. Parte de los sucesos relatados se suceden en la primavera de 1573, y para entonces, según sabemos, el peligro ya era manifiesto. Mercaderes guipuzcoanos que se habían dedicado, entre otros negocios, al transporte de lana al Norte, sufrieron en los años 70 serios reveses, como el conocido como de Frechelingas, que produjo una gran desconfianza en un negocio que antaño había sido tan productivo (Ver, al respecto de este episodio, AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Donostia, 1990, T. II, pp. 159-162).
- ¹⁸¹ AGG, CO ECI 512.
- ¹⁸² A.Ch.V., Pl. Civ., Z. y Walls (Olv.) 241-3, años 1588-91.
- ¹⁸³ AGG, CO-MEJ-235 año 1589.
- ¹⁸⁴ AGG, CO UCI, 259, año 1615.
- ¹⁸⁵ A.Ch.V., Pl. Civ., Z. y Wals (F.) 149-1.
- ¹⁸⁶ A.Ch.V., Pl. Civ., Quevedo (F.) 4500-2.
- ¹⁸⁷ La persecución por afletamientos fingidos se producía sobre barcos que llevaban una derrota que les garantizaba la impunidad de quienes estaban al acecho en la costa, y de repente cambiaban de dirección e intentaban llegar a un puerto no deseado por quienes los vigilaban. Naturalmente, estas situaciones sólo se podían producir, por su carácter fronterizo, en áreas específicas como las que rodeaban a Hondarribia. Este tipo de corso podía denominarse de “baja intensidad”, puesto que lo que se intentaba era conseguir comida en épocas de necesidad, pagando por ella lo que se estimaba oportuno.
- ¹⁸⁸ AZPIAZU, J.A.: *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*, Donostia, 2004.
- ¹⁸⁹ ISASTI, L. Martínez de: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850, p. 519.
- ¹⁹⁰ TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: *Corsarios vascos en Terranova*, Donostia, 2000, p. 18.
- ¹⁹¹ *Ibidem*, p. 95.
- ¹⁹² TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Donostia, 1988, pp. 395 y 404.
- ¹⁹³ *Ibidem*, p. 23.

- ¹⁹⁴ OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992, p. 53.
- ¹⁹⁵ *Ibidem*, p. 56.
- ¹⁹⁶ *Ibidem*.
- ¹⁹⁷ AGG, CO ECI 954.
- ¹⁹⁸ A.Ch.V., Taboada Pl. Civ. (F.) 929-5.
- ¹⁹⁹ OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992, en particular, pp. 193-214.
- ²⁰⁰ AZPIAZU, J.A.: *Mujeres vascas. Sumisión y poder*, Donostia, 1995, pp. 138-146.
- ²⁰¹ AGG, CO EJ, s/n, año 1600. En dicho documento se habla asimismo de los doce ducados empleados para el calzado de las criadas, e incluso del ducado entregado a Mariache, una de dichas criadas, para que visitase a su madre enferma.
- ²⁰² MÚGICA, S.: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, Donostia, 1970, p 177.
- ²⁰³ GARCÍA MERCADAL, J.: *Viajes de extranjeros por España y Portugal, op.cit.*, T.IV, p. 16.
- ²⁰⁴ AZPIAZU, J.A.: *Mujeres vascas. Sumisión y poder*, Donostia, 1995, pp. 90 y 91.
- ²⁰⁵ AZPIAZU, J.A.: “La pesca del bacalao, su preparación y comercialización en Gipuzkoa en la Alta Edad Moderna”, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, VII, 1988-98, p 94.
- ²⁰⁶ AZPIAZU, J.A.: *Mujeres vascas. Sumisión y poder*, Donostia, 1995, p. 143. Marquesa de Oyarbide, cuando iba a cuidar de sus negocios a la cabaña, se hacía acompañar de sus criadas por los arenales.
- ²⁰⁷ A.Ch. V., Pl. Civ., La Puerta (F) 13-3, años 1579-82.
- ²⁰⁸ A.Ch. V., Pl. Civ., Lapuerta (F) 1400-1 año 1554.
- ²⁰⁹ A.Ch. V., Pl. Civ., Lapuerta (F) 1218-6.
- ²¹⁰ ARTOLA, Miguel: “La rueda de la fortuna: 1700-1864”, en IDEM (dir.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, San Sebastián, 2000, p.195.
- ²¹¹ FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto: *El siglo XVIII. Economía y comercio en la época de los Borbones*, vol.VIII de *Historia de España*, Espasa, Madrid, 1997, p.227. Para una visión general de la economía de los Borbones en el siglo XVIII, véanse GARCÍA-BAQUERO, Antonio: “La economía”, en IDEM y ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C.: *El reformismo borbónico (1700-1789)*, vol.VII de *Historia de España*, Planeta, Barcelona, 1989 y ANES, G.: “La economía española en el siglo XVIII”, en VV.AA.: *La economía en la España moderna*, Istmo, Madrid, 2006.
- ²¹² GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.16.
- ²¹³ VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, p.34.
- ²¹⁴ GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, pp.40-43.
- ²¹⁵ VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, p.37.
- ²¹⁶ FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833)*, Akal, Madrid, 1975, p.229.
- ²¹⁷ ZURBANO, José-Gabriel: “Comercio y desarrollo portuario”, en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museo-oa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, p.39.
- ²¹⁸ PANERA, Carmen María: “La Compañía Guipuzcoana de Caracas y el comercio de libros: un compromiso con la modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museo-oa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 537-548.
- ²¹⁹ GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, apartado VII.5. Para los dividendos, véase VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, p.43.
- ²²⁰ GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.299.
- ²²¹ HUSSEY, Ronald D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962, pp.102 y ss.
- ²²² GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, pp.301-303.
- ²²³ *Ibidem*, pp.62 y 86.

- ²²⁴ HUSSEY, Ronald D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962, pp.183 y ss.
- ²²⁵ VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, p.44.
- ²²⁶ *Ibidem*, p.144.
- ²²⁷ GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.161.
- ²²⁸ *Ibidem*, pp.169-170.
- ²²⁹ ZUBIZARRETA, P.: *El contrabando en Guipúzcoa en el reinado de Carlos IV*, tesina de licenciatura, Universidad de Zaragoza, 1972, citado por FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833)*, Akal, Madrid, 1975, p.254.
- ²³⁰ MIGUEL, Isabel: *Comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-95)*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.36.
- ²³¹ DÍAZ-TRECHUELO, M^a Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1965.
- ²³² DÍAZ-TRECHUELO, M^a Lourdes: “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, p. 380.
- ²³³ MIGUEL, Isabel: *Comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-95)*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, pp.70-74.
- ²³⁴ *Ibidem*, p.56.
- ²³⁵ FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833)*, Akal, Madrid, 1975, p.233.
- ²³⁶ ODRIOZOLA, Lourdes: *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1997, p.128, cuadro 3.
- ²³⁷ *Ibidem*, p.62.
- ²³⁸ GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.588.
- ²³⁹ Para esta compañía seguimos a GÁRATE, Montserrat: *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1993.
- ²⁴⁰ RINGROSE, David R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Alianza, Madrid, 1996, p.309.
- ²⁴¹ ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Haranburu, San Sebastián, 1983, vol.2, p.331.
- ²⁴² RINGROSE, David R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Alianza, Madrid, 1996, p.314.
- ²⁴³ FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto: *El siglo XVIII. Economía y comercio en la época de los Borbones*, vol.VIII de *Historia de España*, Espasa, Madrid, 1997, pp.224-225.
- ²⁴⁴ ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Haranburu, San Sebastián, 1983, vol.2, p.197.
- ²⁴⁵ *Ibidem*, vol.2, p.205.
- ²⁴⁶ *Ibidem*, vol.2, p.199.
- ²⁴⁷ Este tema ha sido desarrollado por *Ibidem*, vol.2.
- ²⁴⁸ FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto: *El siglo XVIII. Economía y comercio en la época de los Borbones*, vol.VIII de *Historia de España*, Espasa, Madrid, 1997, p.128.
- ²⁴⁹ MIGUEL, Isabel: *Comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-95)*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990, p.30.
- ²⁵⁰ Para una aproximación a la pesca de la España del siglo XVIII, véase, por ejemplo, GRACIA, Juan: “La evolución de la economía pesquera española en el siglo XVIII”, *Letras de Deusto*, v.14, n° 30, 1984.
- ²⁵¹ ALBERDI, Xabier: “Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de San Sebastián”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, n° 33, 1999, pp.580 y ss.
- ²⁵² VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, p.42.
- ²⁵³ BASURTO, Román: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, UPV, Bilbao, 1983, p.200. Para la cuestión de Terranova, véase PALACIO ATARD, Vicente: “Pescadores vascos en Terranova en el siglo XVIII”, en *Primera Semana de Antropología Vasca*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971.
- ²⁵⁴ LARRAMENDI, Manuel de: *Corografía o Descripción general de la Muy Noble y Muy Leal provincia de Guipúzcoa*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1969 (ed. de J. I. Tellechea), pp.211-212.

- ²⁵⁵ GÁRATE, Montserrat: “El País Vasco y el mar. Desde el siglo XVIII a la actualidad”, en *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995, p.83.
- ²⁵⁶ La memoria del proyecto de Sánchez Bort aparece recogida en ANABITARTE, Baldomero: *Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián*, Establecimiento tipográfico y litográfico de “La Unión Vascongada”, San Sebastián, 1895, pp.184-210.
- ²⁵⁷ ASTIAZARAIN, M^a Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1998. Ver también IZAGUIRRE, Ricardo: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro, 1933 y CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1951.
- ²⁵⁸ TELLECHEA, José Ignacio: *Anclas de Hernani*, SGEP, San Sebastián, 1977 y CARRIÓN, Ignacio M^a: “Tecnología tradicional y desarrollo de una industria pesada: la fabricación de anclas en Gipuzkoa (siglos XVI-XVIII)”, *Revista de Historia Industrial*, n^o 7, 1995, pp. 119-201; IDEM: “La fabricación de grandes anclas de navíos en el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 549-571.
- ²⁵⁹ Para un análisis reciente de este tema, véase LARRINAGA, Carlos: “Comercio con América y traslado de aduanas. El nacimiento del liberalismo económico en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, n^o 21, 2005, y para una visión general del comercio marítimo guipuzcoano del siglo XIX, véase IDEM: “El comercio marítimo guipuzcoano entre 1800 y 1914”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 397-420.
- ²⁶⁰ FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, J. C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián, 1982, p.86.
- ²⁶¹ *Ibidem*, p.91.
- ²⁶² APARICIO, Celia: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de historia donostiarra, San Sebastián, 1991, p.227, ha señalado los casos de “Pedro Queheille e Hijos”, apoderados de “Justa Bastiat y Compañía” de Bayona y de “L. David, R. Latrilhe y Compañía” de París; y de “Serres Hermanos y Laffite”, igualmente del bordelés “Papy y Precy” y de los bayoneses “Nogues Joven y Dhiriart”.
- ²⁶³ LARRINAGA, Carlos: “Les juifs de Bayonne et leur contribution au développement du Guipuzcoa au XIX^e siècle”, *Revue d'histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, n^o 161, 2006.
- ²⁶⁴ APARICIO, Celia: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de historia donostiarra, San Sebastián, 1991, pp.229-233.
- ²⁶⁵ Archivo General de la Administración (AGA), Obras Públicas, 24/1.135: “Proyecto de mejora del puerto de San Sebastián formado en virtud de Real Orden de 30 de Abril de 1847” por Don Manuel Peironcely.
- ²⁶⁶ IZAGUIRRE, Ricardo: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro, 1933, pp.55-56. Más recientemente, véase LARRINAGA, Carlos: *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884)*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao, 2007, capítulo 5.
- ²⁶⁷ PEIRONCELY, Manuel: “Descripción del puerto y de las obras en construcción”, *Revista de Obras Públicas*, n^o 6, 15 de marzo, 1855.
- ²⁶⁸ IZAGUIRRE, Ricardo: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro, 1933, p.56.
- ²⁶⁹ MÚGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa*, vol.4 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona, s.a., p.276.
- ²⁷⁰ Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa (AHPG), 3/3144, protocolo del 3 de octubre de 1851. Sobre esta concesión, véase también AGUIRRE, Rafael: *El puerto de San Sebastián*, Gobierno Vasco y otros, San Sebastián, 2001, p.23.
- ²⁷¹ Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.E, Neg.6, Ser.II, Lib.2.167, Exp.6: oficio del 12 de febrero de 1852 de Javier Barcáiztegui, presidente de la comisión de la Empresa de las Obras del Muelle y Puerto de San Sebastián, al Ayuntamiento de San Sebastián.
- ²⁷² Archivo General del Gobierno Vasco (AGGV), Caja 002-01, Signatura I-265-1, N^o Exp. 126-R: “Puerto de San Sebastian. Proyecto de recalce y ensanche del muelle llamado Caiburu” por Manuel Peironcely, 1856.
- ²⁷³ Para todos estos proyectos, véanse IZAGUIRRE, Ricardo: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro, 1933, pp.58 y ss. Y, en menor medida, CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1951, pp.135-137.
- ²⁷⁴ Estos datos fueron recogidos de las *Estadísticas Generales del Comercio Exterior de España*, realizadas por la Dirección General de Aduanas, por lo que deben ser utilizados con suma cautela, debido a los sesgos que aquéllas presentan.

- ²⁷⁵ BONA, Félix: *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*, Sociedad Económica Matritense, Madrid, 1877, p.124.
- ²⁷⁶ Para una visión general del comercio marítimo entre San Sebastián y Bayona, véase LARRINAGA, Carlos: “Le commerce maritime de Bayonne avec les ports de Saint-Sébastien et Bilbao pendant le XIX^e siècle”, *Revue d’Histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, n° 158, 2003.
- ²⁷⁷ FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, J. C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián, 1982, p.90.
- ²⁷⁸ *Ibidem*, p.89.
- ²⁷⁹ Véase LARRINAGA, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999, pp.213-219.
- ²⁸⁰ *Ibidem*, apartado 2.2.
- ²⁸¹ FRAX, Esperanza: *Puertos y Comercio de Cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Madrid, 1981, p.47.
- ²⁸² *Ibidem*, p.48.
- ²⁸³ *Ibidem*, pp.50-51. Para este tema, véase LARRINAGA, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999.
- ²⁸⁴ FRAX, Esperanza: *Puertos y Comercio de Cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Madrid, 1981, pp.31-34.
- ²⁸⁵ LARRINAGA, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999.
- ²⁸⁶ GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995, cap.2.
- ²⁸⁷ *La Unión Vascongada*, 26-enero-1893: “La cofradía de mareantes donostiarras”.
- ²⁸⁸ ERKOREKA GERVASIO, Iosu I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991, p.80.
- ²⁸⁹ MÚGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa*, vol.4 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona, s.a., p.320.
- ²⁹⁰ AGUIRRE, Rafael: *El puerto de San Sebastián*, Gobierno Vasco y otros, San Sebastián, 2001, pp.142-143.
- ²⁹¹ *Ibidem*, p.143.
- ²⁹² LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, p.172.
- ²⁹³ NAVAZ, José M^a: *La pesca de arrastre en pareja*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián, 1948, p.4.
- ²⁹⁴ AHPG, 3/3084, n°134.
- ²⁹⁵ AHPG, 3/3109, n°46.
- ²⁹⁶ Arrantzale: “El primer vapor de pesca que hubo en el mundo fue el Mamelena n°1”, *Vasconia Industrial y Pesquera*, 5-8-1925, pág.13, art. cit. por TORNÉ, M^a Ángeles: *El sector pesquero guipuzcoano en el siglo XX: renacimiento, auge y crisis*, Universidad de Deusto, Bilbao, tesis doctoral, ed. en microficha, 1998, p.316.
- ²⁹⁷ El *Beam Trawl*, utilizado en el Atlántico, era un arte arrastrada por una sola embarcación y utilizaba una “percha” o listón transversal para mantener la boca de la red abierta. El *Bou*, en cambio, utilizado en el Mediterráneo, era arrastrado en popa por dos embarcaciones que navegaban paralelamente y así conseguían mantener la boca de la red abierta.
- ²⁹⁸ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, p.178.
- ²⁹⁹ *Ibidem*, p.182.
- ³⁰⁰ *Mundo Naval Ilustrado*, n°45, 10-abril-1901, citado por AGUIRRE, Rafael: *El puerto de San Sebastián*, Gobierno Vasco y otros, San Sebastián, 2001, p.169.
- ³⁰¹ Registro Mercantil de Guipúzcoa (RMG), Lib.3, Hoja 25.
- ³⁰² RMG, Lib.4, Hoja 26.
- ³⁰³ Para la constitución: AHPG, 3/3652, n°853 y para la disolución: RMG, Lib.5, Hoja 60.
- ³⁰⁴ NAVAZ, José M^a: *La pesca de arrastre en pareja*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián, 1948, p.5 y “Mundo Naval Ilustrado”, 1901, pp.159-160, citado por LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio téc-

nico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, p.182.

³⁰⁵ RMG, Lib.15, Hoja 341.

³⁰⁶ RMG, Lib.18, Hoja 446.

³⁰⁷ RMG, Lib.18, Hoja 461.

³⁰⁸ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, p.195.

³⁰⁹ *Ibidem*, pp.198-204.

³¹⁰ *La Unión Vascongada*, 26-enero-1893: “La cofradía de mareantes donostiarras”.

³¹¹ AMSS, Sec.E, Neg.6, Ser.III, Lib.2175, Exp.2.

³¹² CORBIN, Alain: *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*, Mondadori, Barcelona, 1993 (ed. or. 1988), p.94.

³¹³ LARRINAGA, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999, pp.505-518; IDEM: “A Century of Tourism in Northern Spain: The Development of High-quality Provision between 1815 and 1914”, en WALTON, J. K. (ed.): *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*, Channel View, Clevedon (U. K.), 2005; e IDEM: “El turismo y la ciudad de San Sebastián en la Edad Contemporánea. Un análisis en el largo plazo”, en BATTILANI, P. y STRANGIO, D. (coords.): *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Franco Angeli, Milán, 2007.

³¹⁴ MONTSERRAT ZAPATER, Octavio: *El balneario de Panticosa (1826-1936)*, Diputación General de Aragón, Zaragoza, 1998, p.231.

³¹⁵ VALERO Alet: *Oriente, playas y castillos. Pratiques, images et politiques touristiques en Espagne entre 1830 et 1928*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Aix-Marseille 1, 1993 y WALTON, John K.: “The waters of San Sebastián: Therapy, Health, Pleasure and Identity, 1840-1936”, in ANDERSON, S.C. & TABB, B.H. (eds.): *Water, Leisure and Culture. European Historical Perspectives*, Berg, Oxford-New York, 2002.

³¹⁶ MÚGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa*, vol.4 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona, s.a., p.665.

³¹⁷ *Ibidem*, p.606.

³¹⁸ GÁRATE, Montserrat: “El País Vasco y el mar. Desde el siglo XVIII a la actualidad”, en *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995, pp.133-135 y GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995, pp.155-157.

³¹⁹ Comercio de cabotaje en San Sebastián a mediados del siglo XX (en toneladas).

ENTRADAS	1944	1945	1949	1950	1954	1955	1957	1958	SALIDAS	1944	1945	1949	1950	1954	1955	1957	1958
Artículos fabricados	-	4	-	-	-	-	-	-	Artículos fabricados	-	5	6,8	5,9	-	-	-	-
Buques a remolque	5	13	2,5	1,5	-	12	-	-	Buques a remolque	20	35	-	-	-	-	-	-
Carbón	5.712	8.472	1.109	-	-	-	-	-	Carbón	-	-	-	-	-	-	-	-
Cemento	-	395	-	-	-	-	-	-	Cemento	25.322	16.474	63.113,8	60.770,2	62.458,2	65.259	46.364	80.028
Coquillo	-	-	-	-	-	-	18	-	Chatarra	-	-	-	-	-	-	-	145
Envases	8	18	21,7	10,5	17,2	-	-	-	Envases	-	1	-	-	-	-	-	-
Gasoil	-	-	-	-	-	-	-	-	Gasoil	-	1	-	-	-	-	-	-
Licores	-	-	-	108,2	-	-	-	-	Licores	-	-	-	108,2	-	-	-	-
Maderas	630	1.503	705	566	1.433,4	1.942	2.835	1.641	Maderas	-	78	-	-	-	-	-	-
Primeras materias	-	293	-	-	-	-	-	-	Primeras materias	-	1	-	-	-	-	-	-
Sacos vacíos	-	-	-	-	-	-	11	4	Sacos vacíos	-	-	-	-	1,3	2	-	3
Vino y aceite	-	-	-	-	-	-	-	-	Vino y aceite	-	-	-	-	-	-	-	-
Varios	3	261	0,8	5,4	1,5	1	-	11	Varios	17	58	12,2	52	19,1	11	1.970	11
TOTALES	6.358	10.698	1.839	691,6	1.452,1	1.955	2.854	1.656	TOTALES	25.359	16.606	63.132,8	60.828,1	62.478,6	65.272	48.334	80.187

Fuente: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Guipúzcoa: *Memoria comercial* de los años 1945, 1950, 1955 y 1958, San Sebastián.

³²⁰ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, pp.184-188.

³²¹ AMSS, Sec.E, Neg.6, Ser.III, Lib.2.179, Exp.2.

³²² RMG, Lib.22, Hoja 735 y GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995, pp.79-81.

- ³²³ RMG, Lib.25, Hoja 1005.
- ³²⁴ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, pp.188-189.
- ³²⁵ GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995, pp.91-101.
- ³²⁶ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997, p.193.
- ³²⁷ TOLOSA, M^a Teresa: “La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la Compañía P.Y.S.B.E.”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, p.366.
- ³²⁸ GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995, pp.104-105.
- ³²⁹ LÓPEZ LOSA, Ernesto: “La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp.263-264.
- ³³⁰ TORNÉ, M^a Ángeles: *El sector pesquero guipuzcoano en el siglo XX: renacimiento, auge y crisis*, Universidad de Deusto, Bilbao, tesis doctoral, ed. en microficha, 1998, pp.259 y ss.
- ³³¹ Cámara de Gipuzkoa: *Memoria económica de Gipuzkoa 2002*, San Sebastián, 2002, p.89.
- ³³² Sobre temas de ocio y parques de recreo en San Sebastián, véase GÓMEZ BELDARRAIN, Laurentino: *San Sebastián. Historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*, Viena Ediciones, Barcelona, 2005.
- ³³³ CASTELLS, Luis: “La Bella Easo: 1864-1936”, en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, San Sebastián, 1987, pp.234-236.
- ³³⁴ AGUIRRE, Rafael: *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*, Txertoa, San Sebastián, 1995, pp.138 y ss.
- ³³⁵ *Ibidem*, p.153.
- ³³⁶ Numerosos trabajos de investigación a lo largo de los últimos veinte años han puesto de manifiesto la trascendencia de la navegación y de la actividad marítima en el proceso histórico del sector septentrional de la península Ibérica durante la época antigua. Modestamente hemos colaborado con algunos trabajos como: “La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre *Oiasso* y el *Divae*”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp.13-40; “La Vardulia costera: La franja litoral guipuzcoana entre los ríos *Divae* y *Menlasci*”, in FERNÁNDEZ OCHOA, C.: *Gijón Puerto Romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la antigüedad*, Gijón, 2003, pp.179-191; “Tendencias en la creación de asentamientos durante los primeros siglos de la Era en el espacio litoral guipuzcoano”, *Jornadas en homenaje al profesor J.M^a Apellániz. 30 años de arqueología (1972-2002)*, *Kobie*, anejo 6, vol. 1, pp. 371-381.
- ³³⁷ ESTEBAN, M., IZQUIERDO, M.T.: “Acerca de la costa cantábrica, el bajo Urumea en época antigua y el *Morogi* pliniano”, *Munibe* 57/2. *Homenaje a Jesús Altuna*, San Sebastián 2005/2006, pp. 389-404.
- ³³⁸ SOLA, A.: “Ríos”, in GOMEZ PIÑEIRO, F.J., SAEZ GARCÍA, J.A.: *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián, 1999, pp. 35-38 y 40.
- ³³⁹ ESTEBAN, M.: *El País Vasco Atlántico en Época Romana*, Mundaiz 6, San Sebastián, 1990, pp.115 y nota a pie de página 95.
- ³⁴⁰ Las referencias bibliográficas acerca de estos restos están recogidas en el artículo citado en la nota 337, de M. ESTEBAN DELGADO y M.T. IZQUIERDO MARCULETA: “Acerca de la costa cantábrica...”, pp. 402, 403 y 404. Asimismo, pueden consultarse los materiales catalogados por las autoras del artículo en las pp. 395, 396 y 397.
- ³⁴¹ Este programa de investigación se viene desarrollando desde la década de los años 90 hasta la actualidad con resultados interesantes, ver M. ESTEBAN *et alii*: “La franja litoral guipuzcoana en época antigua: un territorio, un programa, unas evidencias”, in FERNÁNDEZ OCHOA, C., GARCÍA DÍAZ, P. (ed.): *Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana*, III Congreso Internacional de Arqueología en Gijón, BAR International Series 1371, Oxford, 2005, p. 323-327.
- ³⁴² M.T. IZQUIERDO ha presentado parte de sus resultados en: “La cultura material como indicador de relaciones económicas. Aportaciones desde el mobiliario cerámico de época romana recuperado en Gipuzkoa”, *Isturitz* (Cuadernos de Prehistoria-Arqueología) 8, 1997, pp.385-414. *Actas del I Coloquio Internacional sobre la Romanización de Euskal Herria*. En la comunicación titulada “El poblamiento protohistórico y antiguo en el entorno de Santiagomendi (Astigarraga, Gipuzkoa)” presentada en las Jornadas en homenaje al profesor D. Juan María Apellániz *30 años de arqueología (1972-2002)*, celebradas en Bilbao, en 2003. Así como en *Arkeoikuskua* desde 1998 a 2003. Las referencias más detalladas están citadas en el artículo: ESTEBAN, M., IZQUIERDO, M.T.: “Acerca de la costa Cantábrica...” que sido recogido en la nota 337 del presente trabajo.
- ³⁴³ El minucioso trabajo de la arqueóloga Miren Ayerbe y de sus colaboradores en la Parte Vieja permitió la recuperación de estos testimonios en unas condiciones nada fáciles. Agradezco la información y las facilidades para la consulta de los materiales.

- ³⁴⁴ Fueron presentados en el VI Congreso de Arqueología Submarina en Cartagena en 1982 y publicados por M. MARTÍN BUENO *et alii* en 1985.
- ³⁴⁵ Agradezco a M. Izaguirre nos haya autorizado el acceso a los materiales para su clasificación. El grupo Insub, principalmente en la década de los 90, ha llevado a cabo prospecciones sistemáticas en la bahía donostiarra.
- ³⁴⁶ Los datos y la fotografía de esta moneda fueron facilitados por A. Echevarria, que llevó a cabo su clasificación.
- ³⁴⁷ Libro III, 3,7. – III,4,10. – III,4,12.
- ³⁴⁸ ESTEBAN, M. *et alii*: “La franja litoral guipuzcoana en época antigua: un territorio, un programa, unas evidencias”, in FERNÁNDEZ OCHOA, C., GARCÍA DIAZ, P.: *Unidad y diversidad en el arco Atlántico en época romana*, III Congreso Internacional de Arqueología en Gijón, BAR International Series 1371, Oxford, 2005, pp.323-327.
- ³⁴⁹ III, 22 - III, 29 y IV,10.
- ³⁵⁰ *Historia Natural*: IV,20,110.
- ³⁵¹ *Geographiké upbegeis* II, 6, 7 – 10.
- ³⁵² Con este planteamiento y poniendo en relación las referencias textuales de Plinio y Ptolomeo, resulta tentador proponer alguno de estos nombres propios por ellos mencionados para denominar bien al asentamiento costero ubicado en el piedemonte de Urgull, bien al núcleo habitado en Santiagomendi, o incluso al territorio del bajo Urumea articulado, según la época, por uno de estos dos núcleos de población. No obstante, los grandes interrogantes todavía por responder sólo nos permiten hacer una consideración provisional y proponer Morogi a modo de hipótesis por constatar. Consultar ESTEBAN, M. y IZQUIERDO, M.T.: “Acerca de la costa Cantábrica ...” artículo citado en la nota 337.
- ³⁵³ ALFÖLDY, G.: *Historia social de Roma*, Madrid, 1996, pp.211-219.
- ³⁵⁴ FERNÁNDEZ OCHOA, C., MORILLO, A.: “Entre el prestigio y la defensa: la problemática estratégico defensiva de las murallas tardoromanas en Hispania”, in MORILLO, A. (coord.): *Arqueología militar romana en Hispania*. Anejos de *Gladius*, 5, Madrid, 2002, pp. 577-589.
- ³⁵⁵ SOLANA, J.M., HERNÁNDEZ, L.: *La política viaria en Hispania. Siglo III d.C.*, Valladolid, 1999, pp. 103-208. SOLANA, J.M., SAGREDO, L.: *La política viaria en Hispania. Siglo IV d.C.*, Valladolid, 1998, pp. 85-155.
- ³⁵⁶ Obra de mediados del siglo VII basada en un itinerario del siglo V que a su vez pudo utilizar un mapa del siglo III d.C. Libro IV, 43-45.
- ³⁵⁷ URTEAGA, M.: “La fortificación de Santa Cruz de la Mota. Urgull. Donostia-San Sebastián”, en *Arkeolan Boletín*, 2/97, Donostia, 1997, pp.29-36: “La ocupación inicial de Urgull debió de producirse a propósito de la instalación de los gascones (...) Sin embargo, no pueden desecharse otras hipótesis más antiguas, de la época romana, por ejemplo, o incluso prehistóricas”.
- ³⁵⁸ Tal como señala S. Múgica, es muy posible que los gascones se hubieran establecido con anterioridad a la fundación y probablemente como consecuencia de los acontecimientos posteriores al año 1152 en que la Guyena dejó de pertenecer al rey de Francia y pasó a formar parte de Inglaterra. MÚGICA, S.: *Los gascones en Guipúzcoa*, 1923. Edición aparte del trabajo publicado en el libro *Homenaje de don Carmelo de Echeagaray*, Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- ³⁵⁹ Los privilegios concedidos por el monarca navarro fueron ratificados e incluso ampliados posteriormente por los reyes castellanos, como Alfonso VIII, ya que Gipuzkoa pasó de la órbita navarra a la castellana.
- ³⁶⁰ GUEREÑU, M., URTEAGA, M.: *Excavación arqueológica en el convento Santa Teresa. Donostia. Informe preliminar*, 2005. Inédito.
- ³⁶¹ La torre de la Sagrumentaría servía de cárcel, en la que se encerraban los presos que prendían los sacramenteros por asuntos relacionados con la hacienda del Concejo. MÚGICA, S.: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, vol. 1, Biblioteca Bascongada de Fermín Herran, 1900, pp.12-13.
- ³⁶² GUEREÑU, M.: “Un cementerio con estelas discoidales de época medieval en Donostia-San Sebastián”, en *Suplemento nº 3 de O Arqueólogo Português*, 2006, pp.383-405.
- ³⁶³ Simona de Lajust realizará importantes donaciones para la fundación del convento y dejará escrito en su testamento del año 1654, que su cuerpo fuera enterrado en el convento de Carmelitas Descalzas que iba a fundarse. RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, L.E.: *Carmelitas Descalzas en San Sebastián (1663)*, San Sebastián, 1982, pp.111-123. También en las Capitulaciones entre la villa de San Sebastián y el Obispado de Pamplona para la fundación del convento se señala que el cuerpo de la fundadora, que se encontraba en la parroquia de Santa María, fuera trasladado a la tumba construida expresamente en el nuevo convento. RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, L.E.: *Carmelitas Descalzas en San Sebastián (1663)*, San Sebastián, 1982, pp.140-148.
- ³⁶⁴ ALCAIN, P., URTEAGA, M.: “La muralla medieval de Hondarribia y las fortificaciones de las villas de realengo guipuzcoanas”, en *V Congreso de Arqueología Medieval Española*, Vol. II, Valladolid, 1999, pp. 743-758.
- ³⁶⁵ Un tramo de esta muralla fue registrada en la intervención arqueológica realizada por Arkeolan en el año 1992. LOPEZ COLOM, M.M.: “Trama urbana y fortificaciones en la villa medieval de San Sebastián (Gipuzkoa)”, en *IV Congreso de Arqueología Medie-*

- val Española, Alicante, Asociación Española de Arqueología Medieval, 1994, pp.235-242. LOPEZ COLOM, M.M.: *Intervención arqueológica en el Convento de Santa Teresa, Donostia-San Sebastián*, 1993. Memoria inédita.
- ³⁶⁶ Según Serapio Múgica la muralla medieval arrancaba en la torre de los Sagramenteros, situada frente a la torre de los Oquendo, y seguía por la calle Campanario, hasta el Puyuelo. MÚGICA, S.: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, Vol. I, Bilbao, 1900.
- ³⁶⁷ RODRÍGUEZ-SAN PEDRO BEZARES, L.E.: *Carmelitas Descalzas en San Sebastián (1663)*, Grupo Doctor Camino, San Sebastián, 1982, p.96
- ³⁶⁸ MURUGARREN, L.: “La basílica donostiarra de Santa Ana y la fundación de las Carmelitas”, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 2, 1968, p.57.
- ³⁶⁹ El abandono del cementerio se produciría de una manera progresiva, posiblemente entre los siglos XV y XVI, fecha en la que ya se comienza a enterrar en el interior de las iglesias y los cementerios exteriores se dejan de utilizar. Según una información documental del año 1621, en esta fecha ya no se tenía recuerdo de la existencia del cementerio, que había sido abandonado y el lugar comenzó a utilizarse como paso hacia la torre de doña Juana de Oquendo, que se encontraba junto a la basílica de Santa Ana. A.M. Donostia; Sec. A; Neg.1; Libro 3º; Fol.8.
- ³⁷⁰ MARTIN, C.: “Estelas funerarias medievales de Cantabria”, *Sautuola* VII, Gobierno de Cantabria, Santander, 2000. JUSUE, C., TABAR, M.I.: “Estelas funerarias en Navarra. Su evolución en el tiempo”, *VI Congreso Internacional de Estelas Funerarias. Pamplona. Cuadernos de etnología y etnografía navarra*, 1995, pp.77-106. MARTÍN, C.: “Estelas funerarias medievales en Cantabria”, *Actas de VII Congreso Internacional de Estelas Funerarias*, Fundación Marcelino Botín, Santander, 2004, pp.403-444.
- ³⁷¹ En el resto de zonas del convento afectadas por la excavación no fue posible llegar a la cota en la que presumiblemente se encontraban los restos romanos.
- ³⁷² En el caso de Getaria, por ejemplo, las noticias documentales reflejan que en la primera mitad del siglo XVI existían ya enterramientos en el interior de la iglesia. Concretamente, en 1529 Domingo Martínez de Gorostiaga poseía una media sepultura situada junto al altar de San Esteban que lindaba por una parte con el altar de San Esteban, por otra con la sepultura de Pedro Ibáñez de Aldamar, por el otro con la de María Martínez de Yategui y por la parte de arriba con la escalera debajo del púlpito. ARKEOLAN: *Memoria de la intervención arqueológica en la iglesia de San Salvador de Getaria. Evaluación general tipológica, interpretación y conclusiones*. 1998. Inédita.
- ³⁷³ ARKEOLAN: *Intervención arqueológica en los edificios de pescadería, mercado y plazoleta delantera. A propósito del proyecto de reforma del complejo comercial de La Bretxa. Interpretación y conclusiones*, 2000. Memoria Inédita.
- ³⁷⁴ A.M. Donostia; Secc. A; Neg. 1; Libro de Actas; Fol.101.
- ³⁷⁵ Parece que estos cuarteles no se llegaron a construir.
- ³⁷⁶ A.M. Donostia; Secc. A; Neg. 1; Libro 6; Fols 12-27.
- ³⁷⁷ Los solares con los nombres de sus propietarios aparecen reflejados en un plano realizado por Ugartemendia en el que se hace referencia a la situación de la ciudad antes de 1813. La comparación de la división de solares reproducida en este plano con la planta de las estructuras aparecidas en la intervención arqueológica ha dado como resultado la identificación de dichas estructuras.
- ³⁷⁸ VV.AA.: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1991, p.197.
- ³⁷⁹ En el memorial presentado por el arquitecto Ugartemendia sobre el estado en que se encontraba la ciudad hace mención a que además de los edificios públicos destinados a arbitrios, existían 45 almacenes y lonjas y 164 tiendas de propiedad particular. VV.AA.: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1991, p.78
- ³⁸⁰ GEREÑU, M., URTEAGA, M.: “Excavaciones en La Bretxa (Donostia)”, en *Arkeolan. Boletín Informativo*, nº 5, 1998, Donostia-San Sebastián, pp.12-16.
- ³⁸¹ AZPIAZU, J.A.: “Comercialización de los productos de Terranova”, en *Balleneros Vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico*, Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, 1992, pp.191-198.
- ³⁸² BARKHAM, M. M.: “Sixteenth Century Spanish Basque Ships and Shipbuilding: the Multipurpose Nao”, en CEDERLUND, C. O., coord.: *Postmedieval Boat and Ship Archaeology*, British Archaeological Reports International Series, 256, Swedish National Maritime Museum Report nº 20, British Archaeological Reports, Oxford, 1985, pp.113-135; “La construcción naval en Zumaya, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp.211-276; *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, Tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 1991; “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 9-75. ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia, 2002.
- ³⁸³ BRAUDEL, F.: *Capitalism and Material Life, 1400-1800*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 1973, p. 282, estimó que la producción europea de hierro, en 1525, era de unas 100.000 toneladas métricas anualmente: el País Vasco unas 15.000 toneladas, Styria 8/9.000 toneladas, Lieja 8/9.000 toneladas hacia 1569, Francia 10.000 toneladas, Alemania 30.000 toneladas e Inglaterra 6.000 toneladas hacia 1536-39. BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Auge y crisis de la siderometalurgia tra-

- dicional en el País Vasco, 1700-1850”, en TEDDE, P., coord.: *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Alianza Editorial/Banco de España, Madrid, 1982, pp.141 (nota 5) y 163, han estimado que a mediados del siglo XVI la producción anual de hierro en Bizkaia y Gipuzkoa fue de entre 8.000 y 10.000 toneladas métricas, representando entre 10 y 16 por ciento de la producción europea. Véase también DIEZ DE SALAZAR, L. M.: *Ferrerías de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, Haranburu Editor, San Sebastián, 2 tomos, 1983, t. I, pp. 267-274.
- ³⁸⁴ GARIBAY, E. de: *Compendio historial*, Christophoro Plantino, Amberes, 1571, t. II, libro XV, cap. XIV, p. 968.
- ³⁸⁵ Durante siglos las villas de San Sebastián, Fuenterrabía y Rentería mantuvieron pleitos en torno a sus derechos en el puerto. Pueden verse los siguientes conservados en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante ARChV): pleitos civiles, Fernando Alonso (fen.), 1330-1 y 1332-1; Lapuerta (olv.), 590-2 y 592-1.
- ³⁸⁶ Sobre esta actividad pueden verse las contribuciones en VV.AA.: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999.
- ³⁸⁷ MEDINA, P. de.: *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, en casa de P. de Robles y Juan de Villanueva, Alcalá de Henares, 1548, p. 126.
- ³⁸⁸ El término es de KLAVEREN, J. van.: *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, Gustav Fischer verlag, Stuttgart, 1960, p. 217, citado en FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*, Akal Editor, Madrid, 1975, p. 41. Sobre la actividad económica donostiarra en el medievo pueden verse: GARCIA DE CORTAZAR, J. A.: “Una villa mercantil: 1180-1516”, en ARTOLA, M., coord.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Editorial Nerea, San Sebastián, 2000, pp. 11-86; y TENA GARCIA, S.: “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 129-142.
- ³⁸⁹ BRAUDEL, F.: “Qu'est-ce que le XVIe siècle?”, *Annales: Économies, Sociétés, Civilisations*, 8, 1953, pp. 69-73, y “European Expansion and Capitalism: 1450-1650”, en *Chapters in Western Civilization*, 3ª edición, Columbia University Press, Nueva York, 1961, t. I, pp. 245-288. Sobre la economía y otros aspectos de la historia de San Sebastián en los siglos XVI y XVII puede verse: IMIZCOZ, J. M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en ARTOLA, M., coord.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Editorial Nerea, San Sebastián, 2000, pp. 87-180. Para un estudio de la economía de otro puerto vasco en ese período véase: BARKHAM, M. M.: “Industria y comercio en la costa vasca durante el siglo XVI: el caso del puerto de Zumaia”, en VV.AA.: *Zumaia 650 urte: Hitzaldiak/Conferencias*, Ayuntamiento de Zumaia, Zumaia, 1999, pp. 227-239.
- ³⁹⁰ BILBAO BILBAO, L. M.: “Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII”, *Saioak. Revista de Estudios Vascos*, 1, 1977, pp. 157-180, y “Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII”, *Historia del Pueblo Vasco*, 2, 1979, pp. 111-143; FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*; BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*; HUXLEY [BARKHAM], S. y BARKHAM, M. M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996, pp. 349-388.
- ³⁹¹ Sobre este tema puede verse BARKHAM, M. M.: “De Cuzco a San Sebastián en el siglo XVI”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 12, 1978, pp. 201-237.
- ³⁹² AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI; mercaderes guipuzcoanos*, Ediciones de la Fundación Cultural “Caja de Guipúzcoa”, San Sebastián, 2 tomos, 1990; GARCIA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Fundación BBV, Bilbao, 1991; BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 36-47, y “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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 147-164; PRIOTTI, J.-P.: “El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 193-206; 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 227-258.
- ³⁹³ ISRAEL, J. I.: “Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-1640”, *Economic History Review*, 33, 1980, pp. 193-211; BILBAO BILBAO, L. M.: “Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII, 1610-1720”, en *El pasado histórico de Castilla y León*, Junta de Castilla y León, Burgos, 3 tomos, 1983, t. 2, pp. 225-243; BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Exportación de lanas, transhumancia y ocupación del espacio en Castilla durante los siglos XVI, XVII y XVIII”, en GARCIA MARTÍN, P. y SANCHEZ BENITO, J. M., coords.: *Contribución a la historia de la transhumancia en España*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1986, pp. 343-359; PHILLIPS, C. R. y PHILLIPS, W. D.: *El toisón de oro español: producción y comercio de lana en las épocas medieval y moderna*, Consejería de Cultura y Turismo, Valladolid, 2005.
- ³⁹⁴ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 33-54 y 61-62.

- ³⁹⁵ CAVANILLES, A.: *Lequeitio en 1857*, Imprenta de J. Martín Alegría, Madrid, 1858, pp. 99-99: datos sobre cetáceos muertos en Lekeitio en los siglos XVI, XVII y XVIII extraídos de los libros de cuentas parroquiales. MADOZ, P. y SAGASTI, L.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 16 tomos, 1845-50, t. 16, p. 657: datos para Zarautz entre 1637 y 1801. ERKOREKA GERVASIO, J. I.: *Itsas Arrantza* (Bertan, 12), Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998, p. 75: datos para Getaria entre 1575 y 1800; y *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1991, p. 23. En Getaria, en los tres cuartos de siglo entre 1728 y 1802, época en que la caza de cetáceos en la costa vasca estaba casi acabada, se pescaron tan solo 17 ballenas y cabrotes, o sea solamente un cetáceo cada cuatro años aproximadamente. Archivo General de la Marina (Madrid) (en adelante AGM), Colección Vargas Ponce (en adelante CVP), t. III, doc. 110, f. 232.
- ³⁹⁶ La primera expedición a Terra Nova que se conoce con aparente participación vasca es de 1517. BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1450-vers 1550)*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1968, t. 2, pp. 806, 809. Su transcripción de este documento fue publicada por primera vez en HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, p. 30.
- ³⁹⁷ Los dos primeros viajes conocidos del País Vasco continental y peninsular a esa parte del Nuevo Mundo, en los que se practicó la captura de ballenas, datan de 1530 y 1531 respectivamente. BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, p. 55.
- ³⁹⁸ HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 55-65. BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 55-57.
- ³⁹⁹ CHAUNU, P. y H.: *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, Armand Colin, Paris, 11 tomos, 1955-59, t. 3, parte 1, p. 255.
- ⁴⁰⁰ BARKHAM, M. M.: “La construcción naval en Zumaya, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, pp. 211-276; *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 79-87; “Astilleros de ribera. La construcción naval en el siglo XVI”, *Euskalherria*, 24, 2006, pp. 64-71.
- ⁴⁰¹ Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua (GA), 5 (144-45). Se decía que algunos otros barcos no enumerados estaban de viaje para Levante, Andalucía y Portugal. Documento publicado en parte en LABAYRU Y GOICOECHEA, E. J. de: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Andrés P.-Cardenal, Bilbao, 6 tomos, 1895-1903; edición facsímil, Editorial “La Gran Enciclopedia Vasca”, 1967-71, t. 4, Apéndice 47.
- ⁴⁰² BARKHAM HUXLEY, M.: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el “galeón”, la “chalupa” y la “pinaza””, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos Vascos*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 201-222.
- ⁴⁰³ Puede que a mediados del siglo los sectores de construcción naval y naviero fueran menos activos que en décadas anteriores.
- ⁴⁰⁴ BARKHAM, M. M.: “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)”, *Actas del V centenario del Consulado de Burgos*, Diputación provincial, Burgos, 1994, t. 1, pp. 555-619. Véase también PRIOTTI, J.-P.: “Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe et au début du XVIIe siècle”, en *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Actes du 118e congrès national annuel des sociétés historiques et scientifiques, Pau, Octubre, 1993), Éditions du CTHS, Paris, 1995, pp. 181-196.
- ⁴⁰⁵ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, p. 62. Sobre el corso en Gipuzkoa y Bizkaia en las primeras seis décadas del siglo XVI véanse también entre otros: BASAS FERNANDEZ, M.: “Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de las Damas (1529)”, *Hispania*, 22, 1962, pp. 372-404; ZUMALDE, I.: “Un ejemplo significativo del corso en la Guipúzcoa del siglo XVI”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 41, 1985, pp. 249-261; TELLECHEA IDIGORAS, J. I.: *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555*, Fundación Kutxa “Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra”, San Sebastián, 1999; OTERO LANA, E.: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”; GUEVARA, J. R.: “El corso en el País Vasco del XVI”; y AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Guerra y supervivencia. Un episodio del corso guipuzcoano de mediados del siglo XVI”. Los tres últimos artículos se encuentran en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 193-227, 245-278 y 279-300 respectivamente.
- ⁴⁰⁶ ARChV, pleitos civiles, Quevedo (Dep.), 189-2.
- ⁴⁰⁷ ARChV, pleitos civiles, Quevedo (fen.), 666-1; Moreno (fen.), 1267-7.
- ⁴⁰⁸ HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 89-93. BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 62-65.
- ⁴⁰⁹ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, p. 12. En 1571 alrededor de 29 barcos vizcaínos y guipuzcoanos (7.600 toneles) fueron a Terra Nova. HUXLEY [BARKHAM], S.: “Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Trans-Atlantic Fishing Industry” en DOUGLASS, W. A., coord.: *Anglo-American Contributions to Basque Studies: Essays in Honor of Jon Bilbao*, Desert Research Institute Publications on the Social Sciences, no. 13, Reno, 1978, pp. 76-79. En 1572 el número fue de por lo menos 32 barcos. Archivo del Consulado de Burgos (en adelante ACB), regs. 43 y 44, citado en BARKHAM, M. M.: “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)”, p. 568.

- ⁴¹⁰ AGM, Colección Fernández de Navarrete (en adelante CFN), t. 22, doc. 32.
- ⁴¹¹ ARChV, pleitos civiles, Rod. (fen.), caja 312-1. La identificación de los puertos balleneros vascos de Labrador quedó plasmada en HUXLEY [BARKHAM], S.: “The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th-Century Documents”, *The Canadian Cartographer*, 14, 1977, pp. 1-9, y posteriormente en “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 89-105.
- ⁴¹² Archivo Diocesano de Pamplona, procesos, secr. Ibarrola, c/70 - n. 32.
- ⁴¹³ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 62-65.
- ⁴¹⁴ ZANDATEGUI, C. L. de, y CRUZAT, L.: *Recopilación de leyes y ordenanzas de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa* [1583], INSAUSTI, S. de, coord., Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1983, pp. 11-12.
- ⁴¹⁵ LAPEYRE, H.: “Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 5, 1971, pp. 181-191.
- ⁴¹⁶ Véanse entre otros PIKE, R.: *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Cornell University Press, Ithaca y Londres, 1972; MORALES PADRON, F.: *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, Sevilla, 1977; LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Diputación provincial, Valladolid, 2 tomos, 1979; GARCIA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*, Diputación provincial, Sevilla, 1980; GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1989; COMELLAS, J. L.: *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992; MARTINEZ SHAW, C., dir.: *Sevilla, siglo XVI: el corazón de las riquezas del mundo*, Alianza Editorial, Madrid, 1993; y FERNANDEZ GONZALEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, Diputación provincial, Sevilla, y Departamento de Cultura, Gobierno Vasco, Vitoria, 2000.
- ⁴¹⁷ La mayoría de las obras citadas en la nota previa mencionan, o estudian en más detalle, la exportación de manufacturas de hierro vascas desde Sevilla y Cádiz como un componente del tráfico con las Indias, pero GARCIA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, basándose en protocolos sevillanos, también considera la organización y evolución del comercio de hierro de Bizkaia y Gipuzkoa a Sevilla. Véanse también CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”; y, basados en protocolos vascos, BARKHAM, M. 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”; y AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”. Los tres artículos se encuentran en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 165-192, 147-164 y 207-225 respectivamente.
- ⁴¹⁸ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 40-41; “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”, pp. 154-155; IMIZCOZ, J. M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, pp. 118-121.
- ⁴¹⁹ Este comercio triangular fue señalado por primera vez en BARKHAM [HUXLEY], S.: “Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592”, *Archivaria*, 11, 1980-81, p. 89.
- ⁴²⁰ Sobre este declive véanse HEERS, J.: “Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle”, *Bulletin Hispanique*, 57 (1955), pp. 301-302; y GARCIA DE CORTAZAR, J. A.: *Vizcaya en el siglo XV*, Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao, 1966, pp. 264-268. A finales de la década de 1540 el capitán Juan Martínez de Lastur de Deba estaba en Trapani (Sicilia) con su barco y a principios de los años 1550 la *Santa María de Guadalupe*, propiedad de San Juan de Yturiza de Mutriku, estaba en Málaga fletada para Livorno. AGS, GA, 50 (16-17), 64 (346). Hubo un declive parecido en la presencia de barcos gallegos en el Mediterráneo. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Universidad de Santiago, Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, Santiago, 1988, pp. 771-773.
- ⁴²¹ AGS, GA, 60 (154).
- ⁴²² GARIBAY, E. de: *Compendio historial*, t. II, libro XV, cap. XV, p. 970.
- ⁴²³ ACB, reg. 95, ff. 189, 190 v., 222 v., 223 v., 234 v., 235, 259, 264 v., 265, 273, 295, 323 v., 334 v., 337 y 385, citados en BARKHAM [HUXLEY], S.: “Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592”, p. 98.
- ⁴²⁴ Documento citado en AZKARATE, A. et al.: *Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá). Estudio arqueológico y contexto histórico*, Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992, p. 179.
- ⁴²⁵ AGS, GA, 223 (143).
- ⁴²⁶ British Library, Cotton Ms. Augustus, I.i.16.
- ⁴²⁷ “*Biskin*”, “*biskine*” o “*biskein*” puede traducirse como “vizcaíno”, término genérico entonces sinónimo con el de vasco-peninsular, o más generalmente como “vasco”.
- ⁴²⁸ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 57-59.

- ⁴²⁹ HUXLEY [BARKHAM], S.: “Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Trans-Atlantic Fishing Industry”, p. 78. BARKHAM, M. M.: “Sixteenth Century Spanish Basque Ships and Shipbuilding: the Multipurpose *Nao*”, p. 113; *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 49-52 y p. 84; “Astilleros de ribera. La construcción naval en el siglo XVI”, p. 70. HUXLEY [BARKHAM], S. y BARKHAM, M. M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, p. 353.
- ⁴³⁰ CHAUNU, P. y H.: *Séville et l’Atlantique, 1504-1650*, t. 8, parte 1, pp. 257-259.
- ⁴³¹ BARKHAM, M. M.: “La construcción naval en Zumaya, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, p. 211; “Spanish Shipping and Shipbuilding [at the time of the Armada]” en *Armada, 1588-1988*, Penguin Books y the National Maritime Museum, Londres, 1988, pp. 158-163; “Industria y comercio en la costa vasca durante el siglo XVI: el caso del puerto de Zumaya”, p. 233; *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 10-12, 52-54 y 144-150.
- ⁴³² *Ibidem*, pp. 150-156.
- ⁴³³ GARIBAY, E. de: *Compendio historial*, t. II, libro XV, cap. XV, p. 970.
- ⁴³⁴ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, p. 147.
- ⁴³⁵ *Ibidem*, pp. 79-85. AGS, GA, 75 (13, 24, 95). HUXLEY [BARKHAM], S.: “Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Trans-Atlantic Fishing Industry”, pp. 73-81, analiza la situación naviera guipuzcoana en 1571, con referencia a las pesquerías de Terra Nova, utilizando estos informes.
- ⁴³⁶ AGS, GA, 75 (13).
- ⁴³⁷ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 129 y 152-162; HUXLEY [BARKHAM], S. y BARKHAM, M. M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, pp. 371-373.
- ⁴³⁸ AGS, GA, 221 (198).
- ⁴³⁹ AGM, ms 580, doc. 13, f. 46.
- ⁴⁴⁰ AGM, ms 580, doc. 13, f. 47.
- ⁴⁴¹ ISASTI, L. M. de: *Compendio historial de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa* [1625/1626], I. R. Baroja, San Sebastián, 1850, edición facsímil, Editorial “La Gran Enciclopedia Vasca”, Bilbao, 1972, p. 521.
- ⁴⁴² HUXLEY [BARKHAM], S.: “¿Quién era Martín de Villafranca?”, en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, pp. 294-297.
- ⁴⁴³ SIGURSVEINSSON, S.: “La trágica muerte de Martín de Villafranca en Islandia”, en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, pp. 289-294.
- ⁴⁴⁴ Sobre el curso inglés véase ANDREWS, K. R.: *English Privateering During the Spanish War (1585-1603)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1964, pp. 88 y 224. Para los barcos de un puerto guipuzcoano capturados véase BARKHAM, M. M.: “Industria y comercio en la costa vasca durante el siglo XVI: el caso del puerto de Zumaya”, p. 236.
- ⁴⁴⁵ GOMEZ-CENTURION JIMENEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Editorial Naval, Madrid, 1988, pp. 269-270; BARKHAM, M. M.: “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)”, pp. 599-600.
- ⁴⁴⁶ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, p. 166.
- ⁴⁴⁷ BARKHAM, M. 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”, pp. 154-155.
- ⁴⁴⁸ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 173-174.
- ⁴⁴⁹ Para las ordenanzas de 1607 véase AGM, CFN, t. 23, doc. 47, f. 288. Para las de 1613 y 1618 véase ARTIÑANO Y GALDACANO, G. de.: *La arquitectura naval española en madera*, Madrid, 1920, pp. 287-305. También hubo reformas en 1611. Véase asimismo FERNANDEZ DURO, C.: *Disquisiciones Náuticas*, sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 6 tomos, 1876-81, t. 5, pp. 49-73.
- ⁴⁵⁰ BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 267-273. Sobre estas cuestiones puede consultarse también: SERRANO MANGAS, F.: “Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 232-233. Para la década de 1640-50 los navíos construidos en las colonias representaban el 40 por ciento del tonelaje en la Carrera de las Indias, el mismo porcentaje que los barcos construidos en el norte de España, mientras que entre 1520 y 1580 el 80 por ciento de los barcos en esa Carrera habían sido del norte de España. CHAUNU, P. y H.: *Séville et l’Atlantique, 1504-1650*, t. VII, pp. 33 y 37.

- ⁴⁵¹ AGM, CVP, t. II, doc. 59.
- ⁴⁵² ALCALA-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Editorial Planeta, Barcelona, 1975, p. 77; BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, p. 221; OTERO LANA, E.: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, pp. 203-209, y *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Editorial Naval, Madrid, 1992.
- ⁴⁵³ En 1630 capturaron un barco irlandés en el Canal de la Mancha. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate) (en adelante AHPGO), partido de Azpeitia, 3378, (2) ff. 55, 59, 63; 3379, f. 82 v.
- ⁴⁵⁴ AGM, CVP, t. 3 A, doc. 103.
- ⁴⁵⁵ Para un análisis del sector pesquero vasco-peninsular en ese período véase BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 65-75. Sobre el mismo sector en Pasaia véase: BARKHAM HUXLEY, M., y LOPEZ LOSA, E.: “Pasajes, puerto pesquero”, pp. 93-99.
- ⁴⁵⁶ HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, XXXV, 1979, pp. 16-17; “The Basque Whaling Establishments in Labrador, 1536-1632. A Summary”, *Arctic*, 37, 1984, p. 518; “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 133-136; BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 127-128.
- ⁴⁵⁷ De 139 barcos ingleses que se hicieron a la mar como corsarios entre 1589 y 1591 tan sólo 41 eran de más de 100 toneles y sólo 16 de más de 200 toneles. ANDREWS, K. R.: *English Privateering During the Spanish War (1585-1603)*, pp. 32-34.
- ⁴⁵⁸ AGS, GA, 245 (51). Véase también AGM, CVP, t. 3 A, doc. 14.
- ⁴⁵⁹ AGM, CVP, t. 7, doc. 3., num. 3, ff. 22 v. y 24.
- ⁴⁶⁰ Este tema ha sido estudiado a fondo en BARKHAM, M. M.: “French Basque Merchants and the Spanish Basque Trans-Atlantic Fisheries, c. 1600 to c. 1620: the Case of Adame de Chibau ‘Seigneur de St. Julien’ and burgess of St. Jean de Luz”, *Newfoundland Studies*, 10, 1994, pp. 1-43. La llegada a Gipuzkoa desde Terra Nova de estos barcos vasco-continetales está también reflejado en la cuentas de los años 1590 de la cofradía de San Pedro de pescadores de San Sebastián. Dichas cuentas forman parte del informe de 1599 sobre el estado de la pesca de bajura en Gipuzkoa llevado a cabo por orden del Rey. Informe publicado en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, Diputación de Gipuzkoa, San Sebastián, 1944, pp. 103-134.
- ⁴⁶¹ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, p. 68.
- ⁴⁶² AHPGO, partido de Vergara, 2608, f. 123 v.
- ⁴⁶³ AGM, CVP, t. III, doc. 35.
- ⁴⁶⁴ HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 98-104; BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, p. 253.
- ⁴⁶⁵ Sobre la pesca de ballenas en aguas del Atlántico norte en los siglos XVII y XVIII y su relación con el clima véanse HACQUEBORD, L.: “The hunting of the Greenland right whale in Svalbard, its interaction with climate and its impact on the marine ecosystem”, *Polar Research*, 18 (1999), pp. 375-382; y HACQUEBORD, L. y LEINENGA, J. R.: “De ecologie van de Groenlandse walvis in relatie tot walvisvaart en klimaatsveranderingen in de zeventiende en achttiende eeuw”, *Tijdschr. voor Geschiedenis*, 107 (1994), pp. 415-438.
- ⁴⁶⁶ AGM, CVP, t. 29, doc. 21.
- ⁴⁶⁷ AGM, CVP, t. 29, doc. 22.
- ⁴⁶⁸ De VEER, G.: *A True Description of Three Voyages by the North-East Towards Cathay and China Undertaken by the Dutch in the Years 1594, 1595 and 1596* (publicado por primera vez en Amsterdam en 1598), BEKE, C. T., coord., the Hakluyt Society, Londres, 1853, pp. LXXXV y 77.
- ⁴⁶⁹ Para el viaje de 1611 véase PURCHAS, S.: *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, Contayning a History of the World in Sea Voyages and Land Travells by Englishmen and Others* (edición de 1625), J. MacLehose and sons, Glasgow, 20 tomos, 1905-6, t. 13, p. 12, y t. 14, pp. 24-25, 30-31.
- ⁴⁷⁰ *Ibidem*, t. 13, p. 16, y AGM, CVP, t. 29, docs. 21 y 22.
- ⁴⁷¹ Un memorial menciona diez naos y otro doce. AGM, CVP, t. 29, docs. 21 y 22; t. III, doc. 47. BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 254-256.
- ⁴⁷² *Ibidem*, pp. 257-258.
- ⁴⁷³ *Ibidem*, p. 260. HUXLEY [BARKHAM], S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, pp. 178-186; y de esta autora con BARKHAM, M. M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, pp. 377-379.

- ⁴⁷⁴ BARKHAM, M. M.: “French Basque ‘New Found Land’ Entrepreneurs and the Import of Codfish and Whale Oil to Northern Spain, c. 1580 to c. 1620: The Case of Adam de Chibau, Burgess of Saint-Jean-de-Luz and ‘Sieur de St. Julien’”.
- ⁴⁷⁵ AGM, CVP, t. 29, doc. 28.
- ⁴⁷⁶ AGM, CVP, t. III, doc. 63.
- ⁴⁷⁷ AGM, CVP, t. 29, doc. 41. Para otras citas coetáneas parecidas puede verse FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Estructura de los sectores agropecuario y pesquero vascos (1700-1870)”, *IX Congreso de Estudios Vascos*, Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Bilbao, 1983, p. 106.
- ⁴⁷⁸ BARKHAM, M. M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, pp. 72-75.
- ⁴⁷⁹ Para ejemplos específicos de tales marinos-empresarios muertos en las armadas y sobre la contracción de la economía marítima a finales del siglo XVI véanse: HUXLEY [BARKHAM], S. y BARKHAM, M. M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, pp. 369-375; BARKHAM HUXLEY, M., y LOPEZ LOSA, E.: “Pasajes, puerto pesquero”, pp. 93-95; BARKHAM, M. M.: “La construcción naval en Zumaya, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, pp. 230-234, y para un tratamiento más amplio *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 176-185 y 275-283.
- ⁴⁸⁰ *Ibidem*, pp. 287-294. Sobre la recesión en la economía de la región en general véanse BILBAO BILBAO, L. M.: “Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII” y “Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII”; y FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*.
- ⁴⁸¹ Véanse entre otros: GOMEZ-CENTURION JIMENEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*; y BILBAO 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 259-285.
- ⁴⁸² AGM, CVP, t. 29, doc. 10, n. 1. Sobre la pragmática y las revocaciones véanse: AGM, CVP, vol. 7, doc. 3, n. 1; vol. II, docs. 12 y 15 (revocaciones en 1581, 1582 y 1583); SAGARMINAGA, F. de: *El gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya*, 2ª edición, AREITTO, D. de, coord., Imprenta de la Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1928-76, t. II, pp. 91-92 y 223, t. III, pp. 130-131; y BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 177-178.
- ⁴⁸³ VAZQUEZ DE PRADA, V.: “La industria siderúrgica en España (1500-1650)” en KELLENBENZ, H., coord.: *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, Böhlau Verlag, Cologne, 1974, p. 41; FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Centros de la industria siderúrgica en el País Vasco” en *Ibidem*, p. 87, y “From the Bloomery to the Blast-furnace: Technical change in Spanish Iron-Making (1650-1822)”, *Journal of European Economic History*, 17, 1988, pp. 7-31; BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco, 1700-1850”, pp. 149-153; FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, p. 58. Sobre la introducción de la fondería en los Países Bajos véase HANSOTTE, G.: “La metallurgie wallone au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle. Essais de synthèse”, *Bulletin de l’Institut Archéologique Liégeois*, 84, 1972, pp. 21-42, y “La metallurgie wallone au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle: un état de la question”, en KELLENBENZ, H., coord.: *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, pp. 126-146. Sobre intentos por Jean Curtius y sus socios vascos de introducir la fondería en el norte de España a principios del siglo XVII véase DE CASTEELE, D. van: “Jean Curtius, associé de Hurtuno de Ugarte, pagador-général des Pays-Bas, pour l’introduction des machines liégeoises en Espagne”, *Bulletin de l’Institut Archéologique Liégeois*, XVIII, 1885, pp. 415-428.
- ⁴⁸⁴ SAGARMINAGA, F. de: *El gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya*, t. 5, p. 232; BILBAO BILBAO, L. M.: “Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII”, p. 172.
- ⁴⁸⁵ VAZQUEZ DE PRADA, V.: “La industria siderúrgica en España (1500-1650)”, p. 39.
- ⁴⁸⁶ GARCIA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*, p. 266; FERNANDEZ GONZALEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, p. 99.
- ⁴⁸⁷ AGM, CVP, t. 12, docs. 21-23.
- ⁴⁸⁸ GARCIA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*; BARKHAM, M. 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”, pp. 153-154 y 161-162. Es relevante señalar que según los Chaunu el volumen del comercio con las Indias descendió tras un máximo en 1608. CHAUNU, P. y H.: *Séville et l’Atlantique, 1504-1650*, t. VII, pp. 50-51, t. VIII, pp. 15-16.
- ⁴⁸⁹ Acerca de ello hablé en BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, pp. 283-287, y en “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)”, pp. 609-611, y posteriormente el tema ha sido

abordado en parte en ORELLA UNZUE, J. L.: “El control de los judíos, conversos y extranjeros en Guipúzcoa durante el siglo XVI y la afirmación de la Hidalguía Universal”, *Boletín Sancho el Sabio*, año 4 (2ª época, nº. 4), 1994, pp. 105-147; CAILLET, L.: “Los judíos en Guipúzcoa”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LI, 1995, pp. 155-224; MORA AFAN, J. C., y ZAPIRAIN KARRIKA, D.: “Exclusión social en los siglos XVI y XVII: esclavos, judíos y ‘portugueses’ en la Gipuzkoa moderna”, *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía* (Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián), 24, 1996, pp. 157-192; BARKHAM, M. 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”, pp. 162-164; y BILBAO BILBAO, L. M.: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica”, pp. 278-285.

⁴⁹⁰ Sobre este tema puede verse DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Diputación provincial, Sevilla, 1996. Sobre la presencia portuguesa y judía en Castilla véanse entre otros: CARO BAROJA, J.: *Los judíos en la España moderna y contemporánea*, Ediciones Arion, Madrid, 3 tomos, 1961; RUIZ MARTIN, F.: “La banca en España hasta 1782” en *El banco de España. Una historia económica*, Banco de España, Madrid, 1970, pp. 1-196; DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *Los judeoconversos en España y América*, Ediciones Istmo, Madrid, 1971; BROENS, N.: *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*, Universidad Autónoma, Madrid, 1989; las contribuciones en torno al tema “El mundo judío en la Edad Moderna. Siglos XVI y XVII”, en *Manuscripts*, 10, 1992; y LOPEZ BELINCHON, B. J.: “‘Sacar la sustancia al reino’: Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640”, *Hispania*, 61, 2001, pp. 1017-1050.

⁴⁹³ Véase APARICIO PÉREZ, Celia: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Donostia-San Sebastián, 1991, pp. 225-228; LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Donostia-San Sebastián, 1999, p. 210. La ruta de los 33 grados de latitud Norte no era en absoluto desconocida para los vascos desde por lo menos el siglo XVIII. Nada extraño si tenemos presente el papel capital jugado por miembros de la burguesía vizcaína en la creación de esa nueva potencia que se iba a conocer como Estados Unidos de Norteamérica, como ocurre con la compañía de los Gardoqui, financieros de la revolución *yankee* contra Gran Bretaña en representación del rey de España. Una cuestión sobre la que existen interesantes, y detallados, estudios, véase CAVA, María Jesús-CAVA, Begoña: *Diego María de Gardoqui. Un bilbaíno en la diplomacia del siglo XVIII*, BBK, Bilbao, 1992 y RUEDA, Natividad: *La compañía comercial “Gardoqui e hijos”. 1760-1800*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992.

⁴⁹⁴ BILBAO, Luis María: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 259-260.

⁴⁹⁵ Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra (AGG-GAO) JD IT 3803 b. También existe una copia de las deliberaciones de 1778 de la Bascongada sobre esta cuestión entre los fondos del Untzi Museoa de San Sebastián. Consúltese Untzi Museoa-Museo Naval (UM-MN) C 65, exp. 9. Entre los fondos de esa misma institución también se conserva una copia impresa de una propuesta presentada por el ayuntamiento de San Sebastián y su Consulado de comercio a la Junta General de la provincia en 1790 para obtener la liberalización de ese puerto. Consúltese UM-MN C 61, exp. 8. En él se desvelan interesantes datos acerca del modo en el que el comercio transatlántico continua realizándose en esa plaza sin necesidad de una habilitación oficial desde, al menos, el siglo XVI. Pueden consultarse las actas de las deliberaciones sostenidas por las distintas diputaciones vascas en AGIRREZKUENAGA ZIGORRAGA, Joseba (ed.): *La articulación político-institucional de Vasconia: Actas de las conferencias firmadas por los representantes de Alava, Bizkaia, Gipuzkoa y eventualmente de Navarra (1775-1936)*, Diputación Foral de Bizkaia-Diputación Foral de Gipuzkoa-Diputación Foral de Alava, Bilbao, 1995, pp. 109-119, Tomo I. Véase también GARATE OJANGUREN, M^a Montserrat: “Comercio directo con América y fueros 1778-1780: estudio documental”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, año 41, cuaderno 1-2, Donostia-San Sebastián, pp. 3-36. Puede resultar interesante comparar la situación en el País Vasco con la de los puertos catalanes en esos mismos momentos. Véase FÁBREGAS ROIG, Josep: “El primer año del libre comercio en Cataluña”, en MARTÍNEZ SHAW, Carlos-OLIVA MELAR, José María (eds.): *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 285-309.

Para una visión panorámica del modo en el que la burguesía donostiarra enfoca el problema en las primeras décadas del siglo XIX véase MUGARTEGUI EGUIA, Isabel: “Incentivos y dificultades para la inversión del capital mercantil en Guipúzcoa, siglos XVIII y XIX”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 383-396. El objetivo de habilitar el puerto se remontaba, según nos indica Celia Aparicio, a 1705-1706. Para una visión de esas vicisitudes hasta que se abre la plaza en 1841 véase APARICIO PÉREZ: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, pp. 159-161 y 169-227. Sobre las gestiones realizadas en torno a 1779 para conseguir abrir la plaza a un comercio que no chocase con el ordenamiento foral resulta de gran interés el trabajo de Jesús Astigarraga presentado en el II Symposium organizado en el año 2002 por el Instituto de Derecho Histórico de Vasconia, que aporta nuevas perspectivas sobre esas maniobras en las que, según este investigador, se intentó conciliar el Fuero con los intereses de los Consulados comerciales de San Sebastián y Bilbao. Véase ASTIGARRAGA GOENAGA, Jesús: “Aduanas forales, integración económica y reformismo ilustrado”, *Notitia Vasconiae*, nº 2, Euskal Herriko Zuzenbide Historikorako Institutua-Instituto de Derecho Histórico de Vasconia, 2003, pp. 203-238.

Acerca del papel de la Compañía y el estado en el que queda en 1785, incapaz de satisfacer las necesidades comerciales de la ciudad, véase GARATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1990, p. 585.

- ⁴⁹⁶ AGG-GAO JD IM 2 / 21 / 136, carta fechada en 27 de octubre de 1800. Sobres ambos viajes a territorio del actual Estados Unidos consúltese UM-MN C 65, exp. 9, sesión de la RSBAP de 28 de julio de 1778 y C 131, exp. 7. Puede resultar interesante comparar ese dato aislado con el complejo estudio estadístico realizado por Rafael Uriarte acerca del tráfico de esas manufacturas desde puertos vascos entre 1733 y 1825 hacia un mercado internacional en el que no se incluye a los Estados Unidos. Véase URIARTE AYO, Rafael: “El hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 313-325.
- ⁴⁹⁷ Una connivencia ya detectada por diversos autores. Celia Aparicio nos habla de una búsqueda de consenso entre autoridades forales y comerciantes al menos hasta 1833. Los comerciantes señalaban que la habilitación no vulneraría el Fuero, como ya lo había demostrado la experiencia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Véase APARICIO PÉREZ: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, p. 163. Véase también RUBIO POBES, Coro: “Liberalismo, Fierismo y Fueros vascos entre 1839 y 1868”, en RUBIO POBES, Coro-DE PABLO, Santiago (coords.): *Los liberales. Fierismo y Liberalismo en el País Vasco (1808-1876)*, Fundación Sancho el Sabio, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 144-145.
- ⁴⁹⁸ Consúltese AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 58. Acerca de las medidas para establecer una cuarentena para barcos pueden consultarse algunos documentos entre los fondos del Untzi Museoa de San Sebastián que datan del año 1831 y recogen los derechos que se debían pagar por el expurgo y por ese periodo de tiempo en observación. Consúltese UM-MN C 65, exp. 4. Sobre la “enfermedad calenturienta” que ataca a Filadelfia y Nueva York AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 54, carta de 7 de enero de 1799, que fue remitida por las autoridades provinciales al alcalde de Irun.
- ⁴⁹⁹ AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 54, cartas de 29 de abril y 5 de mayo de 1799.
- ⁵⁰⁰ AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 70, cartas de 24 y 25 de octubre de 1814.
- ⁵⁰¹ AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 83.
- ⁵⁰² AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 99, cartas de 20 de mayo, 22 de agosto y 23 y 30 de septiembre de 1826.
- ⁵⁰³ AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 101, carta de 10 de julio de 1826.
- ⁵⁰⁴ *Ibidem*, carta de 10 de septiembre de 1826 y AGG-GAO JD IM 1 / 19 / 99, carta de 15 de diciembre de 1826.
- ⁵⁰⁵ AGG-GAO CO ECI 5063, folios 33 recto-34 vuelto, 43 recto-43 vuelto y 45 vuelto.
- ⁵⁰⁶ Consúltese UM-MN C 126, exp. 19, manifiesto de carga fechado en 20 de septiembre de 1816.
- ⁵⁰⁷ Consúltese UM-MN C 126, exp. 17, manifiesto de carga de 26 de febrero de 1819.
- ⁵⁰⁸ *Ibidem*, manifiesto de carga de 4 de junio de 1819.
- ⁵⁰⁹ Consúltese UM-MN C 126, exp. 11, manifiesto de carga de 27 de noviembre de 1829.
- ⁵¹⁰ *Ibidem*, manifiesto de carga de 24 de octubre de 1829.
- ⁵¹¹ Sobre la habilitación de Frith consúltese AGG-GAO JD IM 2 / 22 / 131. Sobre los detalles del proceso consúltese AGG-GAO CO ECI 5289.
- Una reacción muy curiosa la que da lugar a ese proceso y que, sin duda, necesita un estudio más a fondo. Según la correspondencia de varias casas de comercio donostiarra conservada entre los fondos del Untzi Museoa, cargas como la que motiva la denuncia de 1816 se trasladaban a la ciudad por tierra después de desembarcarlas en puertos libres del privilegio foral, es decir, principalmente el de la ciudad de Santander. Sobre esto consúltese UM-MN C 124, exp. 12, cartas de 3 de junio, 2 de julio y 7 de noviembre de 1802, donde se describen pormenorizadamente los manejos existentes a ese respecto entre el comerciante donostiarra Silvestre de Yarza y sus factores en Santander y Bilbao. También UM-MN C 123, exp. 6, carta de 24 de febrero de 1818, en la que se describe ese mismo truco –por así llamarlo– que esta vez utiliza Juan José de Aramburu.
- ⁵¹² Acerca de las devotas relaciones existentes entre destacados miembros de la burguesía donostiarra, caso de los Brunet, y el general, véase MÚGICA, José: *Carlistas, moderados y progresistas. Claudio Antón de Luzuriaga*, RSBAP, San Sebastián, 1950, pp. 277-278. Véase también URQUIJO GOITIA, Mikel: “BRUNET PRAT, José Manuel”, en AGIRREZKUENAGA ZIGORRAGA, Joseba-SERRANO ABAD, Susana-URQUIJO GOITIA, José Ramón-URQUIJO GOITIA, Mikel: *Diccionario de parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, Eusko Legebiltzara-Parlamento Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1993, p. 251. Sobre el modo en el que asumieron los Brunet, los Collado y, entre otros, los Lasala el cambio de aduanas, es imprescindible, una vez más, el agudo punto de vista de Coro Rubio. Véase RUBIO POBES: “Liberalismo, Fierismo y Fueros vascos entre 1839 y 1868”, en RUBIO POBES-DE PABLO (coords.): *Los liberales. Fierismo y Liberalismo en el País Vasco (1808-1876)*, pp. 149-152.
- ⁵¹³ Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa en Oñati (AHPGO) P 3 42, hojas sin foliar, contrato de 30 de septiembre de 1831. Acerca del patrimonio de Fermín Lasala y Urbieta véase URQUIJO GOITIA, Mikel: “LASALA Y URBIETA, Fermín”, en AGIRREZKUENAGA ZIGORRAGA-SERRANO ABAD-URQUIJO GOITIA-URQUIJO GOITIA: *Diccionario de parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, p. 533. Los datos con los que contamos para reconstruir los inicios de esa especie de irresistible ascenso de los Lasala, resultan escasos, y las alusiones al mismo bastante difíciles de reunir. La correspondencia de Juan José de Aramburu conservada en el Untzi Museoa guarda, entre los cientos de cartas comerciales que la componen, unas breves líneas que arrojan alguna luz acerca de cómo el padre del futuro duque de Mandas fue abriéndose camino entre las principales familias del comer-

- cio de San Sebastián. Consúltese UM-MN C 123, exp. 3, carta de 18 de septiembre de 1814. En ella uno de los corresponsales de este comerciante donostiarra, José de Garayoa, señalaba que “la Viuda de Lasala” se le había presentado esa misma mañana para que le cediese dos tiendas y una habitación en el inmueble que en esos momentos reconstruía en la actual parte vieja de la ciudad. Decía Garayoa que había llegado a un acuerdo con ella para cerrar la operación por un total de 15.000 reales.
- ⁵¹⁴ AGG-GAO DM 21, 27, carta de 30 de noviembre de 1840. Sobre esta conexión neoyorkina de la casa Lasala véase RILOVA JERICÓ, Carlos: “New York Uptown gangs, railroad tycoons and California gold miners. The basque hands that built America (1814-1851)” (I), *Euskoneus & media*, Nº 250, 2003 (revista *online*).
- ⁵¹⁵ AGG-GAO DM 32, 17, factura de 21 de junio de 1854. Sobre los comerciantes vascos y navarros instalados en La Habana inmediatamente antes de la habilitación de San Sebastián véase MÁRQUEZ MACIAS, Rosario: “Comercio e inmigración: los comerciantes españoles en La Habana 1833-1840”, en MARTÍNEZ SHAW-OLIVA MELGAR (eds.): *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, p. 367.
- ⁵¹⁶ AGG-GAO DM 38, 10, correspondencia de julio de 1853 y AGG-GAO DM 37, 1, carta de 12 de diciembre de 1855.
- ⁵¹⁷ AGG-GAO DM 27, 5; 27, 6; 27, 7 y 27, 8.
- ⁵¹⁸ AGG-GAO DM 40, 4, balance de 30 de junio de 1861 y AGG-GAO DM 28, 7, carta de 17 de marzo de 1864. Sobre las condiciones en las que se trafica con trabajadores blancos, por norma general no muy diferentes a las que padecían los esclavos negros, con los que el padre de Fermín Lasala tuvo que comprometerse a no comerciar cuando compró su primera corbeta en 1831, véase PILDAIN SALAZAR, María Pilar: *Ir a América. La emigración vasca a América (1840-1870)*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Donostia-San Sebastián, 1984, pp. 61-66 y 240-241. Véase también DOUGLASS, William A.-BILBAO, Jon: *Amerikanuak. Los vascos en el Nuevo Mundo*, UPV-EHU, Bilbao, 1996, pp. 157-226. Para una visión general véase AZCONA PASTOR, José Manuel (ed.): *Los paraísos posibles: historia de la emigración vasca a Argentina y Uruguay en el siglo XIX*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1992 y FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: *La emigración vasca a América, siglos XIX y XX*, Jucar, Barcelona, 1993.
- ⁵¹⁹ Acerca de los negocios de Fermín Lasala hijo véase URQUIJO GOITIA, Mikel: “LASALA COLLADO, Fermín”, en AGIRREZKUE-NAGA ZIGORRAGA-SERRANO ABAD-URQUIJO GOITIA-URQUIJO GOITIA: *Diccionario de parlamentarios de Vasconia (1808-1876)*, p. 531.
- ⁵²⁰ Consúltese UM-MN C 65, exp. 2, dictamen de 7 de abril de 1857.
- ⁵²¹ Consúltese National Archives and Record Administration (NARA). Dispatches from the United States consuls in Bilbao, 1791-1875. Roll 1 Vol. 1, despachos de 1 de octubre de 1862 y 1 de abril y 30 de septiembre de 1864. Véase también RILOVA JERICÓ, Carlos: ““Mister Lincoln”, the assassin and the deputy. The basques and the american civil war (1861-1865)”, *Euskoneus & media*, nº 235, 2005 (revista *online*).
- ⁵²² Consúltese AGG-GAO INE, legajos 53 a 67. Sobre el proceso y los diferentes motivos que llevan al abandono del puerto de la ciudad en beneficio del de Pasaia véase LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos: “El comercio marítimo guipuzcoano entre 1800 y 1914”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 403-404.
- ⁵²³ Este texto entra dentro del proyecto *Pesca y alimentación en el País Vasco y España, siglos XVI-XX*. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV00012.321-H-115936) 2005/2006.
- ⁵²⁴ Archivo Museo Don Álvaro de Bazán, Asuntos Particulares, Ignacio Mercader.
- ⁵²⁵ Este sistema fue introducido por José María de Aristeguieta, gerente de la Sociedad Otermin y Cía., que armó los dos primeros buques de arrastre con este arte en la Península. ARISTEGUIETA, José María de: “La industria pesquera en Guipúzcoa”, *Album Gráfico-Descriptivo del País Vascongado. Tomo de Guipúzcoa. Años de 1914-1915*, San Sebastián, 1915.
- ⁵²⁶ Ver las estimaciones de Rodríguez Santamaría sobre los resultados económicos de ambos sistemas. RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno: “Pesca de altura por arrastres en el Norte y Noroeste de España”, *Anuario estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca, Año 1910*, 1911, p. 73
- ⁵²⁷ GIRÁLDEZ, Jesús: *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego, 1880-1936*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1996
- ⁵²⁸ Datos tomados de CALBETÓN, Fermín: “Proyecto de organización de los pescadores libres para fines sociales”, *Primer Congreso de Estudios Vascos*, Bilbao, (1919-1920), Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, pp. 159-160, y de GANDÁSEGUI Y LARRAURI, Juan Manuel: *La industria pesquera en Vizcaya*, Madrid, Imprenta y Encuadernación de los Sobrinos de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1936, p.13.
- ⁵²⁹ RODRÍGUEZ SANTAMARÍA, Benigno: *Los pescadores del Norte y el Noroeste de España. Su vida social y particular por provincias*, Imprenta Alemana, Madrid, 1916, p. 37.
- ⁵³⁰ “Por la venta de las pescas que efectúa el Ayuntamiento en un edificio de nueva construcción llamado “Pescadería”, por medio de sus empleados cobra a los pescadores 10 céntimos de peseta por cada 100 kilogramos; de 100 a 500 les cobra 15 céntimos, de 500 á 1.500, 30 céntimos, y de 1500 en adelante por cada 100 kilogramos dos céntimos. Además, pagan por pescar la pesca á razón de cinco céntimos por cada 10 kilogramos, por lo que se ve que los pescadores de este puerto no son dueños de nada, puesto que tienen que pagar por todas las operaciones que realicen referentes a la pesca, lo que evitarían teniendo un local propio ó alquilado, como ocurren en otros puertos de la costa”, *Ibidem*, p. 39.

- ⁵³¹ “Al socaire de sus múltiples y bien ordenados servicios trabajan actualmente 56 parejas y 12 bous, que han descargado en un año 14 millones de kilogramos de pescado. Cuenta con 20 vagones frigoríficos (tipo Norte) y 13 almacenes para guardar en ellos el material y artes para la pesca.
- Entre las dotaciones de los barcos que trabajan en sus muelles y el personal de tierra perteneciente a la industria, suman 2.000 hombres, y esta actividad más intensa cada día, ha producido de que sobre un erial, (marismas y monte bajo) se eleve hoy el popular barrio de Trincherpe.
- De su depósito de carbón salen 60.000 toneladas anuales para la industria pesquera y su fábrica de hielo es capaz de producir 120 toneladas diarias.
- Cuenta con amplias cámaras frigoríficas: elevador de hielo (bien en barras o triturado), magnífica pescadería para la manipulación de las mareas, con excelentes servicios de higiene, acarreo, agua, básculas, etc., tendaderos de redes perfectamente acondicionados, moderno taller de reparaciones, etcétera.
- Todas estas instalaciones constituyen un magnífico puerto pesquero, el único en España con obra de un grupo de hombres, tan activos como videntes, que con su solo esfuerzo particular, supieron crear unas factorías que a todos deben envanecernos”, *Vasconia industrial y pesquera*, 20/3/1931, p. 14.
- ⁵³² MARTIN, Iñaki: “Estudio preliminar de la comunidad de pescadores de Donostia: reflexiones sobre el modelo pesquero, el naufragio como referencia cultural y la gestión de recursos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 758-761.
- ⁵³³ SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1959, p. 162.
- ⁵³⁴ CAMINO, J. Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, Ed. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963, pp. 79 y 96.
- ⁵³⁵ TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: “Isabel de Valois en San Sebastián (1565)”, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 12, 1978, pp. 239-255.
- ⁵³⁶ CAMINO, J. Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, Ed. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963, p. 100.
- ⁵³⁷ OLLANDA, Francisco d´: *Os Desenbos das Antigualbas que vio Francisco d'Ollanda pintor portugués (1539-1540)*, Ed. facsímil, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1940. Véase también PORRAS GIL, María Concepción: “Francisco de Holanda: propuestas para la defensa de Portugal en el s. XVI”, *II Encontro Internacional Relações Portugal-Espanha una historia paralela, un destino común?*, Oporto, 2002.
- ⁵³⁸ El manuscrito fue editado en Amberes en 1890 con el título *Le passetemps de Jehan Lhermite*. El fragmento sobre su paso por Guipúzcoa figura traducido al castellano en el artículo de Justo GÁRATE: “Datos para una biografía de Jehan Lhermite en España”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 14, 1980, pp. 297-308.
- ⁵³⁹ GARCIA MERCADAL, José: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Ed. Aguilar, Madrid, 1959, vol. 2, p. 747.
- ⁵⁴⁰ TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: “Historias de la mar”, en VV.AA.: *Itsasoa*, Ed. Etor, San Sebastián, 1986-1989, vol. 2, p. 264.
- ⁵⁴¹ CAMINO, Joaquín Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, San Sebastián, 1963, pp.110 y 113.
- ⁵⁴² HUXLEY, Selma: “¿Quién era Martín de Villafranca?”, en VV.AA, *Itsasoa*, Ed. Etor, San Sebastián, Vol. 3, 1987.
- ⁵⁴³ La atribución del cuadro de la Encarnación la hizo Matías Díaz Padrón en *Splendeurs d'Espagne et les Villes Belges, 1500-1700*, 1985, pp. 647-649. Véase también al respecto RUIZ ALCÓN, M.T.: “Sobre el cuadro de El Escorial. Entrega de las Princesas de España y Francia en el río Bidasoa”, en *Real Monasterio de El Escorial*, Madrid, 1985, pp. 271-275.
- ⁵⁴⁴ MARTINEZ CUESTA, Juan Ricardo: “El paso del Rey Felipe III por la Villa de San Sebastián”, *Reales Sitios*, 1992, p. 61.
- ⁵⁴⁵ El Archivo Municipal de San Sebastián conserva dos cartas de A. Irureta sobre este tema (Negociado 2. Monumentos y Homenajes. Expediente 224.9). La copia de las mismas me fue facilitada por Fermín Muñoz. La referencia a Ignacio Ugarte procede de la ficha técnica del Museo San Telmo.
- ⁵⁴⁶ DONOSTY, José María: “San Sebastián en tiempos de Felipe IV”, *Boletín de Información Municipal de San Sebastián*, nº 25, Enero-Marzo 1960, pp. 8-9.
- ⁵⁴⁷ LASARTE, Fray Tomás de: *Relación verdadera de lo sucedido en la jornada de las entregas...*, 1615 (manuscrito del Archivo Municipal de Bergara); ZAVALETA, Miguel de: *Relación verdadera de la jornada que Su Majestad el rey Don Felipe III de España hizo a la Provincia de Guipúzcoa*, Impr. Matías Marés, Logroño, 1616; MANTUANO, Pedro: *Casamiento de España y Francia*, Madrid, 1618; GUADALAJARA Y XAVIER, Fray Marcos de: *La Historia Pontifical y Católica...*, 1652; Anónimo: *Relación del efecto de la Jornada del Rey don Felipe*, Sevilla, 1615. Véase también LOYARTE, Adrián de: *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián, 1949.

- ⁵⁴⁸ CAMINO, J. Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, Ed. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963, p. 106
- ⁵⁴⁹ LOYARTE, Adrián de: *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián, 1949, p. 200.
- ⁵⁵⁰ CAMINO, J. Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, Ed. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963, p. 115.
- ⁵⁵¹ LOYARTE, Adrián de: *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián, 1949, p. 215.
- ⁵⁵² PEREDA, Felipe y MARÍAS, Fernando (eds.): *El Atlas del Rey Planeta*, Ed. Nerea, Hondarribia, 2002.
- ⁵⁵³ OLEAGA, Ramón de: “Representación histórica de los territorios y lugares de Euskal Herria”, en VV.AA.: *Historia de Euskal Herria*, Ed. Lur, Bilbao, 2004, vol. 1, pp. 73-75. Varios de los mapas de este memorial –incluido el de San Sebastián– fueron reproducidos años atrás en diversos libros o como láminas sueltas, pero sin precisar que los originales se encontraban en la biblioteca de Bilbao.
- ⁵⁵⁴ MORELAND, C. y BANNISTER, D.: *Antique Maps*, Londres, 1983. La identificación de este mapa fue posible a partir de la fotocopia del mismo facilitada por Xabier Portugal.
- ⁵⁵⁵ Este libro cuenta con dos ediciones en castellano publicadas ambas en San Sebastián en 1985 (*Una descripción de San Sebastián*) y 2005 (*An account of Saint Sebastian*), respectivamente, la segunda traducida también al euskara. En las citas aquí incluidas nos hemos basado en la primera, traducción de Manuel Conde.
- ⁵⁵⁶ “Las sucesivas edificaciones de Santa María la Mayor”, *El Pueblo Vasco*, 1 de mayo de 1934. Recogido en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 7, 1973, p. 302.
- ⁵⁵⁷ VILLOTA, Juan Luis: “El País Vasco visto por Jovellanos a finales del siglo XVIII”, *Estudios Vizcaínos*, Bilbao, 1973, nº 7-8.
- ⁵⁵⁸ GONZÁLEZ DE DURANA, Javier: “La Concha de San Sebastián (ficha técnica)”, en VV.AA.: *Luis Paret y Alcázar, 1746-1799*, Eusko Jaurlaritza, Bilbao, 1991, pp. 244. Sobre este cuadro véase también LABEAGA, Juan Cruz: “Luis Paret y Alcázar en el País Vasco y Navarra, 1779-1788” en VV.AA.: *Luis Paret y Alcázar, 1746-1799*, Eusko Jaurlaritza, Bilbao, 1991, pp. 79-111.
- ⁵⁵⁹ Es el caso de Juan Antonio Enriquez (*Memoria sobre las fábricas de anclas...*, San Sebastián, 1787) y Bernabé Antonio de Egaña (*Continuación de la memoria que sobre las fábricas de anclas...*, Tolosa, 1788).
- ⁵⁶⁰ HUMBOLDT, Guillermo de: *Los vascos*, Ediciones Vascas, Bilbao, 1979, pp. 57-72. El refrán aludido incluye también a Biriatu en esa consideración: “Guizon Jaincotiarrari Biriatu eta Donostia bardin laqueteguiá”. [Biriatu y Donostia, ambas agradan al hombre devoto].
- ⁵⁶¹ El británico John Parker, que participó en el ataque a San Sebastián como simple soldado, señalaba en sus memorias manuscritas que el 31 de agosto de 1813 “recibieron la orden de matar mujeres y niños con la bayoneta” (“Received an order to Put both man Woman and Child to Death at the Point of the Bayonett”). Este manuscrito, subastado el 13 de diciembre de 2007 por Sotheby’s de Londres, lleva por título *The life of John Parker late corporal in arms 20th Regiment of Foot*, y en él relata su servicio militar entre 1808 y 1828.
- ⁵⁶² FORD, Richard: *A Handbook for Travellers in Spain*, Londres, 1845.
- ⁵⁶³ *Relación del tránsito y estancia de los reyes nuestros señores Don Fernando Sétimo y Doña María Josefa Amalia en ... Guipúzcoa*, Tolosa, c.1828.
- ⁵⁶⁴ WILKINSON, Henry: *Apuntes paisajísticos y musicales de las provincias vascas, 1838*, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, San Sebastián, 1976.
- ⁵⁶⁵ Sobre este cuadro véase: GONZÁLEZ CEMPELLIN, Juan Manuel; GONZÁLEZ GARCÍA, Sonia: “Retratos de buques de vapor en la colección del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Pintura y grabado”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 609-611; PARDO SAN GIL, Juan: “Las operaciones navales en las guerras carlistas”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 436-437.
- ⁵⁶⁶ “Un día memorable el del 5 de mayo / en Donostia se ha hecho una fiesta de sangre / aunque nos haya costado mucho / finalmente hemos echado a los facciosos”. Es la primera estrofa del *bertso* “Maiazaren bosteko salidaren gañean bertso berriak” recogido en ZAVALA, Antonio: *Karlisten leenengo gerrateko bertsoak*, Auspoa, Tolosa, 1992.
- ⁵⁶⁷ MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España*, (Volumen Guipúzcoa), Madrid, 1854-1850, p. 198.
- ⁵⁶⁸ MANSO DE ZÚÑIGA, Gonzalo: *Grabados de tema vasco, 1540-1945*, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, San Sebastián, 1976, pp. 114-15.
- ⁵⁶⁹ ANDERSEN, Hans Christian: *Viaje por España*, Alianza Ed., Madrid, 1988, p. 232.
- ⁵⁷⁰ PÉREZ GALDÓS, Benito: “San Sebastián”, *La prensa*, Buenos Aires, 6 de septiembre 1884. El artículo se reproduce, completo, en la *La voz del mar (Antología)*, recopilación de LITVAK, Lily, Mapfre Vida, Madrid, 2000.
- ⁵⁷¹ PARDO BAZÁN, Emilia: *Viajes por España*, Ed. Bercimuel, Madrid, 2006.

- ⁵⁷² “Rodolfo Sprenger”, *Euskal Erria*, T. XLV, 1901, pp. 270-71. Sobre Sprenger véase también PEÑA, R.M.: “De dibujante a cónsul”, *El Diario Vasco*, 12 de enero de 2003.
- ⁵⁷³ El Museo Naval de San Sebastián trabajó a lo largo de varios años por conseguir que la Diputación Foral de Gipuzkoa se interesara en la adquisición de la colección Petit de Meurville y del antes mencionado álbum de Hornbrook. Se redactaron con esa finalidad sucesivos informes. Finalmente el Departamento de Cultura de esta institución se decidió por la compra y actualmente forman parte de sus fondos.
- ⁵⁷⁴ MORENO RUIZ DE EGUINO, Iñaki: *Artistas vascos en Roma (1865-1915)*, Fundación Kutxa, San Sebastián, 1995, p. 161 y 165.
- ⁵⁷⁵ MAEZTU, Gustavo de: “San Sebastián. Estación de invierno”, *El Pueblo Vasco*, 24 de agosto de 1903. Reproducido en la *La voz del mar (Antología)*, recopilación de LITVAK, Lily, Mapfre Vida, Madrid, 2000.
- ⁵⁷⁶ FERNÁNDEZ PARDO, Francisco: “Perfil de Sorolla en Gipuzkoa”, en VV.AA.: *Sorolla en Gipuzkoa*, Fundación Kutxa, San Sebastián, 1992, p. 81.
- ⁵⁷⁷ “El viejo puerto vasco”, recogido en *Guía sentimental del País Vasco*, recopilación de artículos de Salaverría (sin data), publicada en 1955, p. 59.
- ⁵⁷⁸ *Ibidem*, p. 61.
- ⁵⁷⁹ “El San Sebastián de ayer y de hoy”, *Novedades*, 15 de agosto de 1909, nº 8.
- ⁵⁸⁰ CAMPIÓN, Arturo: *La Bella Easo*, Euskal-Eriaren Alde, Pamplona, 1909. El tema de la pérdida del carácter tradicional ya lo había tratado Salaverría con anterioridad en otro artículo: “San Sebastián”, *El Pueblo Vasco*, San Sebastián, 20 de enero de 1904.
- ⁵⁸¹ Sobre el mar en la literatura de Pío Baroja puede verse VV.AA.: *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museo-Museo Naval, San Sebastián, 1995.
- ⁵⁸² CARO BAROJA, Julio: “Introducción a “Las inquietudes de Santi Andía” (ed. 1967)”, en VV.AA.: *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museo-Museo Naval, San Sebastián, 1995, p. 87.
- ⁵⁸³ “Un grupo de amigos dio anoche un banquete a don Pío Baroja”, *La Voz de Guipúzcoa*, 21 de septiembre de 1928.
- ⁵⁸⁴ Una información más detallada sobre los pintores que han fijado su mirada en San Sebastián puede encontrarse en KORTADI, Edorta: “*Imago urbis*. Miradas sobre la ciudad”, en VV.AA.: *Donostia-San Sebastián. Vida, paisajes, símbolos*, Ed. Senda, San Sebastián, 1994.
- ⁵⁸⁵ Desde 1924, Hemingway viaja a San Sebastián anualmente, salvo durante la guerra civil, y vuelve en los años cincuenta, hasta su último viaje de 1959.
- ⁵⁸⁶ Hemingway retrata la bahía de La Concha en la referida novela *Fiesta*, donde podemos leer en boca del protagonista, húmedo de mar, recogimiento e instante: “Miré alrededor de la bahía, la Parte Vieja de la ciudad, el casino, la línea de árboles a lo largo del paseo [arbustos, en realidad, tamarices], y los grandes hoteles con sus pórticos blancos y sus nombres en letras de oro. A la derecha, casi cerrando la bahía, había una colina verde con un castillo [Urgüll]. La balsa [el gabarrón] se mecía en el movimiento del agua. Al otro lado del estrecho paso que conducía al mar abierto, había otro promontorio” [Igueldo]. [Los lugares entre corchetes son indicaciones nuestras].
- ⁵⁸⁷ El original de este poema en inglés –traducido especialmente ahora al castellano por Xoan Alonso, por encargo nuestro, para este libro del Museo Naval de San Sebastián– apareció en el volumen *San Sebastián*, editado por el Centro de Atracción y Turismo [1935; la fecha se deduce de diversos dibujos del mismo, que se firman en el año anterior]: An acrostic poem. SAN SEBASTIAN / Set like a gem of many-tinted hue, / As glad for such a jewel mountains stand; / Neat azure sky, a sea of varied blue / Splashes its waters on the sun-warm sand. / Each day brings beauty rare to charm and bless, / But when the night returns, ah, then we see / A vision of such starlit loveliness, / Stilling Earth’s clamour to tranquillity. / To this fair town, when, under foreign sky, / In fond remembrance of our fancy strays, / Adios, adios, in gratitude we cry; / No words of man can voice thy beauty’s praise. Edith M. Dunne.
- En este libro, compuesto de fotografías [Willy Koch, Guéréquiz, Monte, Maturana, Ojanguren, Aizpurua –el arquitecto–, Scheldhofer y Barrosol], y dibujos y apuntes originales [Cortés, Marco, Maruqui, Navajas, Oñativia, Rivera, Montes Iturrioz, Bienabe, Martínez Utrilla, Murillo y Erentzun (*sic*; creemos que se trata del pintor Erentxun)], se publican textos de Felipe Urcola, F. G. Dawson, Tomás Redondo, y J.B. –no identificado–. Existe al menos otra edición similar del Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián, de 1934, que tan sólo recoge ilustraciones. Por lo que nos induce a pensar que el volumen del que aquí nos hacemos eco puede corresponder, con toda probabilidad y consecuencia, a 1935.
- ⁵⁸⁸ Además de los estudios que hacen relación a la ciudad, conviene destacar la ingente labor desarrollada a lo largo del tiempo por José Ignacio Tellechea Idígoras, como director del *Grupo Doctor Camino de Historia donostiarra*, fundado en 1964, con la tutela de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, así como director y autor a su vez de tantos escritos en el *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*.
- ⁵⁸⁹ Alfredo Feliú es autor de una enciclopedia de antropología, *Tradiciones y costumbres del País Vasco* (Haranburu Editor, San Sebastián, 1985), en el que sobresale una historia relacionada con el sentir marítimo de la ciudad: “Santa Rita y Santa Quiteria en Portaletas del Muelle”. Ver en dicha enciclopedia: Tomo II, pp. 163 y ss.

- ⁵⁹⁰ Recogido aquí del álbum *San Sebastián*, Editado por Antonio Valverde, 1954, pp. 37-38.
- ⁵⁹¹ Recogido del libro *Un abuelo fantástico*, de Pío Caro Baroja [En prensa].
- ⁵⁹² Julio Caro Baroja, en el prólogo al libro *Baroja y el País Vasco*, de Miguel Pelay Orozco; La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1974, p. 15.
- ⁵⁹³ Testimonio recogido de la conferencia pronunciada por Julio Caro Baroja en la Sala de Cultura de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, el 15 de noviembre de 1974, publicada luego en el catálogo de la exposición que dicha entidad edita con motivo de la antológica de pintura de Ricardo Baroja, realiza en agosto de 1975.
- ⁵⁹⁴ Este artículo de José María Salaverría (“La tamborrada y el donostiarismo ochocentista”), se recogió luego en la revista *Vida Vasca*, 1943, pp. 67-68, de donde se toma la cita.
- ⁵⁹⁵ El artículo de José María Salaverría, “Una ciudad americana: San Sebastián”, es sin duda de los años treinta del siglo XX, y aquí lo tomamos de su reproducción en la revista *Vida Vasca*, 1944, pp. 89-93.
- ⁵⁹⁶ Claro está que la gaviota provoca bien distintos sentimientos. Por contraste con Salaverría, el donostiarra Mikel Lasa, que ha descrito en sus poemas diversos cuadros marinos, nos ofrece en un relato de 1968 este retrato de las gaviotas: “Las gaviotas. Qué les faltará para ser bonitas. Pero tampoco son feas. Ni son salvajes, ni domésticas. No viven en el pueblo como las palomas, o los gorriones, ni corren por sus calles como las golondrinas, pero tampoco se alejan demasiado de él. Es el pájaro de la inconsistencia de la vida, pájaro de la desesperanza, desidealizado y extraño, pájaro salido de las entrañas desencantadas de Chejov, pájaro lúcido de las locuras aceradas de Hitchcock, pájaro desacralizado de la conciencia moderna, pájaro cerebral y mudo...”. [En *Memory dump* (Universidad del País Vasco, San Sebastián, 1993)].
- ⁵⁹⁷ Conferencia impartida en el Ateneo Guipuzcoano, el 28 de noviembre de 1925, y dedicada a Serafín Baroja, “precursor del humorismo, hombre bueno, sabio, comprensivo, ameno y jovial”, según el doctor Juaristi.
- ⁵⁹⁸ Manuel Machado, a quien sorprende la guerra en Burgos, vivió en San Sebastián varios meses del invierno y primavera de 1937-38. Precisamente, el 19 de febrero de 1938 leyó su discurso de ingreso en la Real Academia de la Lengua en el donostiarra Museo de San Telmo, apadrinado por José María Pemán. En San Sebastián se reeditó también en ese tiempo su poemario *Cante bondo* (1938).
- ⁵⁹⁹ Además de esta edición, ilustrada con fotografías de Sigfrido Koch Arruti, existe otra edición de pequeño formato, con el título *Gaviota. Antología esencial* (1991).
- ⁶⁰⁰ Existe una versión en euskera, *Donostia Hiri zabala* (1991), con traducción de Felipe Juaristi.
- ⁶⁰¹ El poema se publicó –en su original en euskera, y con la versión en castellano, realizada por el propio Gandiaga–, por vez primera en mi libro *Gabriel Celaya, señales de travesía*, Bermingham Edit., San Sebastián, 1996.
- ⁶⁰² En “San Sebastián, a la luz del rayo verde”, diario *El País*, Madrid, 27-12-1998 [*El Viajero, Revista de Viajes y Motor*, nº 14, pp. 1-3].
- ⁶⁰³ La tragedia de San Sebastián en 1813 aparece del mismo modo como asunto principal de la novela *31 baioneta*, de Aitziber Etxeberria. Eusebio Irizar por su parte enmarca en *Lizardi* la vida de la ciudad a finales del siglo XII, un pueblo de pescadores, que viven en casas de madera al abrigo del monte Urgull.
- ⁶⁰⁴ GOODMAN, David: *El poderío naval español*, Ed. Península, Barcelona, 2001, p. 328.
- ⁶⁰⁵ SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Ed. Mapfre, Madrid, 1992, p. 104.
- ⁶⁰⁶ *Ibidem*.
- ⁶⁰⁷ OTERO, Enrique: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, p. 208.
- ⁶⁰⁸ MÚGICA, Serapio: “Provincia de Guipúzcoa”, en CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía del País Vasco-Navarro*, Establecimiento de Alberto Martín, Barcelona, c. 1922, p. 725.
- ⁶⁰⁹ OTERO, Enrique: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, p. 208.
- ⁶¹⁰ OTERO, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999, p. 425.
- ⁶¹¹ CAYUELA, José: “Los marinos vascos en Trafalgar”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, 2006, pp. 427-428.
- ⁶¹² SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1985, p. 21, nota 11.
- ⁶¹³ GARMENDIA ARRUBARRENA, José: “El almirante donostiarra Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia”, en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 24, San Sebastián, 1990, p. 572.
- ⁶¹⁴ SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1985, p. 21, nota 11.

- ⁶¹⁵ TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio: *Santiaguistas guipuzcoanos*, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Fundación Kutxa, San Sebastián, 2005, p. 93.
- ⁶¹⁶ PARDO SAN GIL, Juan: *Euzkadiko Gudontzidia. La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 177, nota 202.
- ⁶¹⁷ PAULA PAVÍA, Francisco de: *Galería biográfica de los generales de Marina... desde 1700 a 1868*, Madrid, 1874, vol. IV.
- ⁶¹⁸ GARMENDIA ARRUBARRENA, José: *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1986, p. 23.
- ⁶¹⁹ CAYUELA, José: *Haizalde. Barlovento*, Foro Marítimo Vasco, Bilbao, 2006, p. 122.
- ⁶²⁰ SORALUCE, Nicolás de: *Historia General de Guipúzcoa*, Vitoria, 1870, vol.1, p. 194.
- ⁶²¹ MIGUEL LÓPEZ, Isabel: "Aldaz: sociedad mercantil donostiarra del siglo XVIII", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 39, San Sebastián, 2005, p. 263.
- ⁶²² O'DONELL, Hugo: *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-11790)*, Ed. Naval, Madrid, 1990, p. 12.
- ⁶²³ BURMAN, Conchita; BEERMAN, Eric: *Un vasco en América. José Francisco Navarro Arzac*, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, Madrid, 1998, p. 19.
- ⁶²⁴ CAMINO, J. Antonio del: *Historia Civil-Diplomático-Eclesiástica Anciana y Moderna de la Ciudad de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963, p. 101.
- ⁶²⁵ AROCENA, Fausto: *Diccionario biográfico vasco (Guipúzcoa)*, Ed. Auñamendi, San Sebastián, 1963, p. 161.
- ⁶²⁶ TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, San Sebastián, 1988, p. 684.
- ⁶²⁷ RODRÍGUEZ, Mikel: "Alfredo Ruiz, un español en el día D", *Historia 16*, nº 379, Noviembre 2007, pp. 45-55.
- ⁶²⁸ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1972, v. 4, p. 424.
- ⁶²⁹ MÚGICA, Serapio: "Provincia de Guipúzcoa", en CARRERAS Y CANDI, F. (dir.): *Geografía del País Vasco-Navarro*, Establecimiento de Alberto Martín, Barcelona, c. 1922, p. 895.
- ⁶³⁰ GONZÁLEZ-RIPOLL, María Dolores: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, p. 181.
- ⁶³¹ GARMENDIA ARRUBARRENA, José: *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1986, p. 183
- ⁶³² El texto que sigue reproduce la transcripción de Joaquín José de Landázuri publicada en su obra *Historia de Guipúzcoa*, Madrid, 1921, vol. II. El manuscrito se titula *Relación verdadera de lo sucedido en la jornada de las entregas desde que SS.MM. Felipe III, Rey de las Españas, y serenísima Reina de Francia Doña Ana, carísima hija suya, entraron en la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa, hasta que la serenísima Princesa de España Doña Isabel, hija de los Cristianísimos Reyes de Francia, partió de la noble y leal villa de San Sebastián*, escrita por Fray Tomás de Lasarte, Predicador Ordinario del Convento de San Telmo de la dicha villa, testigo ocular y digno de toda fe y crédito. Landázuri señala en su libro que la relación se halla inserta a continuación del registro de Juntas de Guipúzcoa del año 1615, que permanece en el archivo de la villa de Bergara.
- ⁶³³ Viaje de Felipe IV a la frontera de Francia.
- ⁶³⁴ Dr. Isasti: *Compendio Historial de Guipúzcoa*.
- ⁶³⁵ Es Juan Fermín de Guilisasti como líneas después dice más correctamente (nota de Arocena de la ed. de 1963).
- ⁶³⁶ Isla. *Dedicatoria a Fernando VI de su Año Cristiano*.
- ⁶³⁷ A esa Sierra de la Magdalena se refiere una carta de San Ignacio de Loyola dirigida al párroco de Rentería don Juan de Yerobi, quien venía a ofrecer al santo la ermita erigida en San Marcos, emplazamiento de la misma, como consta indubitadamente, aunque Malaxechebarría suponía erróneamente erigida en Santiagomendi (nota de Arocena de la ed. de 1963).
- ⁶³⁸ LE PLAY, Frédéric: *Campesinos y pescadores del Norte de España*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1990, pp. 132-133 y 161-162.
- ⁶³⁹ "Docks", llamábamos nosotros a las compuertas de la dársena.
- ⁶⁴⁰ Merkalin: un Hércules aldeano. Decíase que había matado un buey de un puñetazo y que desde entonces la ley le prohibió pegar a nadie con la derecha.
- ⁶⁴¹ "Mac-Andrews": barcos de la Compañía inglesa de este nombre.

Orígenes y florecimiento medieval. (Soledad Tena García)

- AGUIRRE GANDARIAS, S.: "Un documento inédito de 1463 acerca de los aranceles del puerto donostiarra", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián* (en adelante *BEHSS*), 22, 1988, pp. 415-421.
- AGUIRRE GANDARIAS, S.: "Dos documentos inéditos de 1474, sobre el acuerdo de paz Gipuzkoa-Inglaterra", *Revista Internacional de Estudios Vascos* (en adelante *RIEV*), XXXV, n° 2, 1990, pp. 393-404.
- AGUIRRE SORONDO, A.: "Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* (en adelante *Itsas Memoria*), 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 639-649.
- ALBERDI LONBIDE, X.: "Orígenes de la construcción naval en el Cantábrico a través de las representaciones iconográficas románicas", *Actas de las I Jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*, León, 1996, pp. 453-462.
- ALBERDI LONBIDE, X. y ARAGÓN RUANO, A.: "La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media", *Itsas Memoria*, 2, 1998, pp. 13-33.
- ANABITARTE, B.: *Colección de Documentos Históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián*, San Sebastián, 1895.
- ARAGÓN RUANO, A.: "La importancia de la madera en la tecnología medieval en Gipuzkoa", *Actas de las I Jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*, León, 1996, pp. 463-470.
- ARIAS BONET, J.A.: "El Derecho marítimo en las Partidas", *Revista de Derecho Mercantil*, XLI, 1968, pp. 91-108.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: Morfología y funciones urbanas*, San Sebastián, 1978.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "La comida en Guipúzcoa en el siglo XV", *BEHSS*, n° 16-17, 1982-83, pp. 176-194.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "La figura del mercader vizcaíno en la Edad Media", *Vizcaya en la Edad Media. Congreso de Estudios Históricos*, San Sebastián, 1986, pp. 319-327.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "El comercio vasco-portugués a finales de la Edad Media", *Jornadas Luso-Espanholas de Historia medieval*, Oporto, 1987, pp. 3-25.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media", *II Congreso Mundial Vasco. Instituciones, economía y sociedad (Siglos VIII-XV)*, San Sebastián, 1988, pp. 285-304.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "Medioevo y mundo urbano", en ORELLA, J.L. (ed.): *Los vascos a través de la historia. Comportamientos, Mentalidades y Vida cotidiana*, San Sebastián, 1989, pp. 94-122.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: *Urbanística medieval*, San Sebastián, 1990.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "La pesca en el País Vasco en la Edad Media", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 13-28.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular", *Las Sociedades urbanas en la España Medieval*, Pamplona, 2003, pp. 195-242.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y BOCHACA, M.: "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 41-53.
- AROCENA, F.: "Documento importante: el Tratado de 1482 entre Guipúzcoa e Inglaterra", *RIEV*, XXIV, 1933, pp. 89-93.
- AROCENA, F.: "El enigmático sello de Fuenterrabía. Su posible interpretación", *Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País* (en adelante *BRSBAP*), XIX, 1963, pp. 123-126.
- ARTIÑANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*, Barcelona, 1920.
- ARTOLA, M., ed.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Fuenterrabía, 2000.
- AYERBE IRIZAR, M. y FERNÁNDEZ ANTUÑA, C.: "Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Guipúzcoa)", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 649-663.
- AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *El curso marítimo. (Concepto, justificación e historia)*, Madrid, 1950.
- AZNAR VALLEJO, E.: "Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico: de los Algarbes al ultramar oceánico", *XXVII Semana de Estudios Medievales*, Pamplona, 2001, pp. 47-83.
- AZPIAZU, J.A.: "Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 77-98.
- BALASQUE, J.: *Etudes historiques sur la ville de Bayonne*, Bayona, 3 vols., 1862-1875.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Fuero de San Sebastián*, San Sebastián, 1963.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "Prebostes de San Sebastián", *BEHSS*, 5, 6 y 7, 1971, 1972 y 1973, pp. 13-70, 11-51 y 199-242, respectivamente.

- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "San Sebastián y la Hermandad de Guipúzcoa. Ensayo de rectificación histórica", *BRSBAP*, nº XXVIII, 1972, pp. 427-43.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina", *BEHSS*, 8, 1974, pp. 73-106.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "La acción naval en que Guillén Per de Mans ganó para la familia el prebostazgo de San Sebastián", *BEHSS*, nº 20, 1986, pp. 377-381.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "San Sebastián en la llamada Hermandad de las Marismas", *BEHSS*, 23, 1989, pp. 51-77.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: "El sello de confirmación por Alfonso VIII del fuero de San Sebastián", *BEHSS*, 23, 1989, p. 544.
- BARKHAM HUXLEY, M.: "Las pequeñas embarcaciones vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivos sobre el galeón, la chalupa y la pinaza", *Itsas Memoria*, 2, 1998, pp. 201-222.
- BARKHAM HUXLEY, 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. 147-164.
- BARKHAM HUXLEY, M.: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 29-76.
- BARRENA OSORO, E y ARÍZAGA BOLUMBURU, B.: "El litoral vasco-peninsular en la época pre-urbana y el nacimiento de San Sebastián", *Lurralde*, 13, 1990, pp. 277-312.
- BARRENA OSORO, E.: *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa (1375-1463)*, San Sebastián, 1982.
- BARRENA OSORO, E.: *La formación histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la formación social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, San Sebastián, 1989.
- BARRENA OSORO, E.: "La historia marítima vasca de la Edad Media: un balance de conocimientos y de perspectivas de investigación", *Itsas Memoria*, 1, 1996, pp. 13-28.
- BARRENA OSORO, E. dir.: *Historia de las Vías de Comunicación en Guipúzcoa. 1. Antigüedad y Medioevo*, San Sebastián, 1991.
- BASAS, M.: "Mercaderes y corsarios en el siglo XIII", *Boletín de la Institución Fernán González*, XL, 1961, p. 154.
- BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bourdeaux (vers 1400-vers 1550)*, París, 1968.
- BERRAONDO, R.: "Sellos medievales de signo naval", *RIEV*, XXIII, 1932, pp. 130-137.
- BOCHACA, M.: *Les marchands bordelais au temps de Louis XI: Espaces et réseaux de relations économiques*, Burdeos, 1998.
- CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*, San Sebastián, 1981.
- CASADO SOTO, J.L.: "Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII", *Altamira*, 1975, pp. 345-374.
- CASADO SOTO, J.L.: "Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico", *Andalucía, América y el Mar*, Sevilla, 1991, pp. 121-156.
- CASADO SOTO, J.L.: "El País Vasco y el mar desde los orígenes hasta el siglo XVIII", *El País Vasco y el mar a través de la historia*, San Sebastián, 1995, pp. 15-77.
- CASADO SOTO, J.L.: "El arte de navegar en el Atlántico en la época del Tratado de Tordesillas", *El Tratado de Tordesillas y su época*, 3 vols., I, Madrid, 1995, pp. 985-1005.
- CASADO SOTO, J.L.: "Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna", *Itsas Memoria*, 1, 1996, pp. 29-48.
- CASADO SOTO, J.L.: "Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna", *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 1996, pp. 235-251.
- CASADO SOTO, J.L.: "Construcción naval y navegación", en Luis García Ballester, dir., *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. II, Edad Media*, Valladolid, 2002, pp. 435-501.
- CASADO SOTO, J.L.: "El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 537-552.
- CASARIEGO, J.E.: *Historia del derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*, Madrid, 1947.
- CASARIEGO, J.E.: *Los vascos en las empresas marítimas de España. Las guerras contra Inglaterra en la Edad Media*, Bilbao, 1952.
- CAUNEDO DEL POTRO, B.: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, 1983.
- CAUNEDO DEL POTRO, B.: *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*, Madrid, 1984.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, Madrid, 1994.
- CERVERA PERY, J.: *El poder naval en los reinos hispánicos. (La Marina en la Edad Media)*, Madrid, 1992.
- CHILDS, W.R.: *Anglo-castilian trade in the later middle Ages*, Manchester, 1979.

- CHILDS, W.R.: "Comercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 55-64.
- CIERBIDE MARTINENA, R.: "A propósito de un texto gascón de San Sebastián en 1304", *RIEV*, nº 21, 1986, pp. 361-376.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: "Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones en el litoral vasco", *BRSBAP*, X, 1954, pp. 57-70.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: "La pinaza en el litoral vasco", *Homenaje a D. Joaquín Mendizábal Gortázar, conde de Peñaflores (1886-1954)*, *Miscelánea de Estudios*, 1956, pp. 98-102.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*, San Sebastián, 1961.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, San Sebastián, 1986.
- CLAVERÍA, C.: *Los vascos en el mar*, Pamplona, 1966.
- CRESPO RICO, M.A., CRUZ MUNDET, J.R. y GÓMEZ LAGO, J.M.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo I*, San Sebastián, 1991.
- CRESPO RICO, M.A., CRUZ MUNDET, J.R. y GÓMEZ LAGO, J.M.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo II*, San Sebastián, 1997.
- CUZACQ, R.: *Les basques, chasseurs des baleines*, Bayona, 1972.
- DELORT, R.: *Le commerce des fourrures en Occident à la fin du Moyen Age*, Roma, 2 vols., 1978.
- DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: "El comercio y la fiscalidad de Guipúzcoa a fines del siglo XIII (según las cuentas de Sancho IV)", *BRSBAP*, XXXVII, 1981, pp. 85-148.
- DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: "El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla. (Siglos XIII-XVI). (Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana)", *BEHSS*, nº 15, 1981, pp. 187-314.
- DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*, San Sebastián, 2 vols., 1983.
- DOLLINGER, Ph.: *La Hanse (XII-XVII siècles)*, París, 1964.
- EGUILUZ, F.: "Los inicios de la Piratería Vasco-Británica (1228-1298)", *Boletín Sancho el Sabio*, XVIII, 1974, pp. 355-377.
- EGUILUZ, F.: "Veinticinco años de fricciones en el comercio marítimo cantábrico (1300-1325)", *Boletín Sancho el Sabio*, XXII, 1978, pp. 89-113.
- ELÓSEGUI, J.: "Texto inédito de documento de 1296", *BRSBAP*, nº XXXIII, 1977, pp. 92-94.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., HIDALGO DE CISNEROS, C., LORENTE RUIGÓMEZ, A. y MARTÍNEZ LAHIDALGA, A.: *Colección Documental del Archivo Municipal de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio (1325-1520)*, San Sebastián, 1991.
- ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991.
- ERKOREKA, A.: *Los vikingos en Euskal Herria*, Bilbao, 1995.
- ESTEBAN DELGADO, M.: "La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre Oïasso y el *Divae*", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 13-40.
- FARIÑA, F.: *Historia de la navegación*, Madrid, 1950.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la armada española*, Madrid, 1894.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, 8 vols., 1895-1903.
- FERRER MALLOL, M.T.: "Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 115-128.
- FINOT, I.: *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Lille, 1899.
- GACTO, E.: *Historia de la jurisdicción mercantil en España*, Sevilla, 1971.
- GARCÍA DE CORTAZAR, J.A., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., RÍOS RODRÍGUEZ, M^aL. y VAL VALDIVIESO, M^a I. del: *Bizcaya en la Baja Edad Media*, San Sebastián, 4 vols., 1985.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "La comunidad de San Sebastián a fines del siglo XV: Un movimiento fiscalizador del poder concejil", *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 6, 1993, pp. 543-572.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550)", *Studia Historica, Historia Medieval*, 15, 1997, pp. 11-40.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascos (siglos XIV al XVI)", *L'aventure maritime, du Golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, París, 1995, pp. 357-375.

- GARCÍA FRANCO, S. y GUILLÉN TATO, J.: *La legua náutica en la Edad Media*, Madrid, 1959.
- GAVEL, H.: "Notes sur d'anciennes colonies gascones en Pays Vasque", *RIEV*, 9, 1918, pp. 75-79.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, R.: *Balleneros cántabros*, Santander, 1978.
- GOROSABEL, P.: *Memoria sobre las guerras y tratados de Guipúzcoa con Inglaterra en los siglos XIV y XV*, Tolosa, 1865.
- GOYHENETXE, E.: *Bayonne et la région Bayonnaise du XII^e au XV^e siècle*, Salamanca, 1990.
- HEERS, J.: "Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle", *Bulletin Hispanique*, 57, 1955, pp. 292-324.
- HERRERO LICEAGA, V.J.: "Transcripción de las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía (1361-1551)", *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 10, 1985, pp. 315-334.
- ITURRALDE Y SUIT, J.: "El sello del concejo de San Sebastián en el siglo XIV", *Euskal Erria*, 5, 1882, pp. 249-252.
- IZAGUIRRE, M. y VALDÉS, L.: "Avance de excavación del pecio del siglo XV de Urbietta (Gernika)", *Itsas Memoria*, 3, 1998, pp. 35-42.
- KLEIN, J.: *La Mesta: estudio de la historia económica española. 1273-1836*, Madrid, 1979.
- LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos Marítimos antiguos*, San Sebastián, 1992.
- LACARRA, J.M. y MARTÍN DUQUE, A.M.: *Fueros derivados de Jaca. 1. Estella-San Sebastián*, Pamplona, 1969.
- LADERO QUESADA, M.A.: *El siglo XV en Castilla. Fuentes de renta y política fiscal*, Barcelona, 1982.
- LARRAÑAGA ZULUETA, M. y TAPIA RUBIO, I.: *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*, San Sebastián, 1993.
- LEIZAOLA, J.M. de: *La Marina Civil Vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, San Sebastián, 3 vols., 1984.
- LÓPEZ PIÑERO, J.: *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, 1979.
- MANTEROLA, J.: "Escudo de armas de la ciudad de San Sebastián", *Euskal Erria*, X, 1884, pp. 46-49.
- MARTÍNEZ DÍEZ, G., GONZÁLEZ DÍEZ, E. y MARTÍNEZ LLORENTE, F.J.: *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*, San Sebastián, 1991.
- MARTÍNEZ DÍEZ, G., GONZÁLEZ DÍEZ, E. y MARTÍNEZ LLORENTE, F.J.: *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1370-1397)*, San Sebastián, 1996.
- MARTÍNEZ GIJÓN, J.: *La compañía mercantil en Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*, Valladolid, 1979.
- MAS CORONA, E.: "La Marina vasco cantábrica hasta la batalla de Winchelsea", *Homenaje a Don Julio Urquijo II, BRSBAP*, 1949, pp. 359-384.
- MERINO, J.M.: *La pesca desde la prehistoria hasta nuestros días. (La pesca en el País Vasco)*, Vitoria, 1986.
- MOLLAT, M.: *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, París, 1952.
- MOLLAT, M.: *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe.-XVIe siècle)*, París, 1983.
- MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974.
- MUGARTEGUI EGUÍA, I.: *Introducción al comercio guipuzcoano en la segunda mitad del siglo XV*, San Sebastián, 1981.
- MUGARTEGUI EGUÍA, I.: "Las actividades de intermediación: Transporte y Comercio en el País Vasco marítimo a finales del siglo XV", *El Pueblo Vasco en el Renacimiento (1491-1521)*, Bilbao, 1994, pp. 107-133.
- OLAECHEA LABAYEN, J.B.: "Seis siglos de litigio sobre el dominio del Puerto de Pasajes: Informe de Vargas Ponce sobre el asunto", *BEHSS*, 9, 1975, pp. 209-270.
- ORELLA UNZÚE, J.L.: *Cartulario Real de Enrique IV a la Provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1983.
- ORELLA UNZÚE, J.L.: "Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y la Hansa: 1452-1526", *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 65-114.
- ORELLA UNZÚE, J.L. ed. a cargo de: *Guipúzcoa y el Reino de Navarra en los siglos XIII y XV*, San Sebastián, 1987.
- ORELLA UNZÚE, J.L. y RECALDE RODRÍGUEZ, A.: *Documentación Real a la Provincia de Guipúzcoa. Siglo XV*, San Sebastián, 2 vols., 1988.
- PROULX, J.P.: *La pêche de la baleine dans l'Atlantique Nord jusqu'au moitié du XIX siècle*, Ottawa, 1986.
- RECTORAN, P.: *Corsaires Basques et Bayonnais du XV au XIX siècle*, Bayona, 1946.
- RIVERA MEDINA, A.M.: "Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII)", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 131-152.
- ROLDÁN GUAL, J.M.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo II. (1480-1498)*, San Sebastián, 1995.
- RUIZ, T.F.: "Mercaderes castellanos en Inglaterra. 1248-1350", *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 1, 1977, pp. 13-37.

- RUIZ, T.F.: *Sociedad y poder real en Castilla. (Burgos en la Baja Edad Media)*, Barcelona, 1981.
- SANTOYO, J.C.: “Comerciantes medievales vitorianos en Inglaterra”, *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, XVII, 1973, pp. 143-154.
- SEOANE, R. de: *Navegantes guipuzcoanos*, Madrid, 1908.
- SESMA MUÑOZ, J.A.: “Cofradías, gremios y solidaridades en la Europa Medieval”, *Cofradías, gremios, solidaridades en la Europa Medieval*, Pamplona, 1993, pp. 17-30.
- SIDNEY SMITH, R.: *Historia de los Consulados del Mar (1250-1700)*, Barcelona, 1978.
- SORALUCE, P.M.: “Las cofradías de mareantes de San Sebastián desde la Edad Media hasta nuestros días”, *Euskal Erria*, XXVIII, 1983, pp. 380-384, 407-414 y 459-466.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*, Madrid, 1959.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y Documentos. I (1468-1482)*, Valladolid, 1965.
- TENA GARCÍA, M.S.: “Enfrentamientos en el grupo social dirigente guipuzcoano durante el siglo XV”, *Studia Historica, Historia Medieval*, VIII, 1990, pp. 139-158.
- TENA GARCÍA, M.S.: “Los Mans-Engómez: el linaje dirigente de la villa de San Sebastián durante la Edad Media”, *Hispania. Revista Española de Historia*, LIII/3, nº 185, 1993, pp. 987-1008.
- TENA GARCÍA, M.S.: “Ámbitos jurisdiccionales en el País Vasco durante la Baja Edad Media. Panorámica de un territorio diverso y fragmentado”, *Pueblos, Naciones y Estados en la historia*, Salamanca, 1994, pp. 29-55.
- TENA GARCÍA, M.S.: “Composición social y articulación interna de las cofradías de pescadores y mareantes. (Un análisis de la explotación de los recursos marítimos en la Marina de Castilla durante la Baja Edad Media)”, *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 8, 1995, pp. 111-134.
- TENA GARCÍA, M.S.: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía, (1200-1500)*, San Sebastián, 1997.
- TENA GARCÍA, M.S.: “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria*, 4, 2003, pp. 129-142.
- TERÁN, M.: “La Ballena Biscayensis y los pescadores españoles del Mar Cantábrico”, *Estudios Geográficos*, 37, 1949, pp. 639-668.
- VAL VALDIVIESO, M.I.: “Vascos en las ferias de Medina a fines del Medievo”, *Estudios dedicados a la memoria del Prof. Luis Miguel Díez de Salazar Fernández*, vol. I, 1992, pp. 315-333.
- VARIOS AUTORES: *El Fuero de San Sebastián y su época, Congreso de Estudios Históricos*, San Sebastián, 1982.
- VARIOS AUTORES: *Itsasoa: El mar de Euskalerría. la naturaleza, el hombre y su historia*, San Sebastián, 7 vols., 1986-89.
- VARIOS AUTORES: *El País Vasco y el mar a través de la historia*, San Sebastián, 1995.
- VARIOS AUTORES: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, San Sebastián, 1999.
- VERLINDEN, Ch.: “El comercio de paños flamencos y brabantones en España durante los siglos XIII y XIV”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXXX, 1952, pp. 307-321.
- VILLAIN-GANDOSSI, C.: “Sur l'évolution du type de la coca bayonesa”, *L'aventure maritime, du Golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, París, 1995, pp. 293-308.
- VINCENT, C.: “Les gens de mer dans la fait associatif religieux à la fin du Moyen Age”, *Foi chrétienne et milieux maritimes (XVe-XXe siècles)*, París, 1989, pp. 261-273.
- YTURBIDE, P.: *La pêche des baleines au Pays Basque du XIIè au XVIIIè siècles*.

Una ciudad volcada al mar. Los siglos XVI y XVII. (José Antonio Azpiazu)

- ALBERDI, X.: “La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2000, pp. 99-129.
- AROCENA, F.: “Una nueva versión del padrón donostiarra de 1566 con variantes curiosas”, en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, IX-3, 1953, pp. 353-362.
- AYERBE, M.R., DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Donostia, 1990- ...

- AYERBE, M., FERNÁNDEZ, C.: “Hallazgo de maderas de barco de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2000, pp. 649-663.
- AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, (2 vols.), Donostia, 1990.
- AZPIAZU, J.A.: *Mujeres vascas. Sumisión y poder*, Donostia, 1995.
- AZPIAZU, J.A.: *El acero de Mondragón en la época de Garibay*, Arrasate, 1999.
- AZPIAZU, J.A.: *Balleneros vascos en el Cantábrico*, Donostia, 2000.
- AZPIAZU, J.A.: “Comercialización de los productos de Terranova”, en A. AZCARATE et al. (coords.): *Balleneros vascos en el siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador, Canadá)*, Gasteiz, 1992.
- AZPIAZU, J.A.: “Actividad mercantil y vida municipal en San Sebastián (A propósito de un pleito de principios del siglo XVII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28, 1994, pp. 71-100.
- AZPIAZU, J.A.: “La pesca del bacalao; su preparación y comercialización en Gipuzkoa en la Alta Edad Moderna”, en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, VII, 1988-98, pp. 85-110.
- AZPIAZU, J.A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 207-225.
- AZPIAZU, J.A.: “Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2000, pp. 77-97.
- AZPIAZU, J.A.: *Historias de corsarios vascos. Entre el comercio y la piratería*, Donostia, 2004.
- AZPIAZU, J.A.: *Nuevas historias de corsarios vascos. Biografías y vivencias*, Donostia, 2005.
- AZCONA, T.: *San Sebastián y la Provincia de Guipúzcoa durante la Guerra de las Comunidades (1520-1521)*, Donostia, 1974.
- BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo quemado*, Donostia, 1986.
- BANÚS, J.L.: *El San Sebastián de antaño*, Donostia, 1988.
- 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 147-164.
- BARKHAM, M.: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el ‘galeón’, la ‘chalupa’ y la ‘pinaza’”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1998, pp. 201-222.
- 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 259-285.
- CASADO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 165-192.
- Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1802, Bilbao (GEV), 1980.
- ECHEGARAY, C.: *Las Provincias Vascongadas a fines de la Edad Media*, T. 1, Donostia, 1895.
- ECHEGARAY, C.: *Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa*, Donostia, 1892.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: “Un memorial sobre el comercio de San Sebastián en 1747”, *BEHSS*, 10, 1976, pp. 29-51.
- FERREIRA PRIEGUE, E. M.: “Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes”, en *El Fuero de San Sebastián y su época*, Donostia, 1982, pp. 217-234.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: “Una villa mercantil: 1180-1516”, en M. ARTOLA (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 11-86.
- GOROSÁBEL, P.: *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de Guipúzcoa*, GEV, Bilbao, 1971.
- HUXLEY, S. (ed.): *Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Donostia, 1987.
- IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa a fin del siglo XVI*, Donostia, 1944.
- IMÍZCOZ, J.M.: “Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”, en M. ARTOLA (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, 2000, pp. 87-180.
- ISASTI, L. Martínez de: *Compendio historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850.
- IZAGUIRRE, R.: *El Urumea y los puertos donostiarras*, Pasajes de San Pedro, 1930.

- MADARIAGA, J.: "Municipio y vida municipal vasca de los siglos XVI al XVIII", en *Hispania*, XXXIX, 1979, pp. 505-558.
- MARTÍNEZ, J.: "Genealogía del mayorazgo de Beróiz", *BEHSS*, 4, 1970, pp. 231-248.
- MEDINA, P. de: *Libro de las grandezas y cosas memorables de España*, Madrid, 1944.
- MIRANDA, P.: voz "San Sebastián (Historia moderna)", *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XLIII, donostia, 1996.
- MÚGICA, S., "Los gascones de Guipúzcoa", en *Homenaje a D. Carmelo de Echegaray*, Donostia, 1928.
- MÚGICA, S.: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, Donostia, 1970.
- MURUGARREN, L.: *Korsariak eta piratak*, Donostia, 1994.
- ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Donostia, 2002.
- OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, 1992.
- PRIOTTI, J. Ph.: "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 193-206.
- TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Donostia, 1988.
- TENA, S.: "Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 129-142.
- TEXEIRA, P.: *El Atlas del Rey Planeta (1634)*, Hondarribia, 2002.

San Sebastián y el mar desde el siglo XVIII al XXI. (Carlos Larrínaga Rodríguez)

- AGUIRRE, Rafael: *El turismo en el País Vasco. Vida e historia*, Txertoa, San Sebastián, 1995.
- AGUIRRE, Rafael: *El puerto de San Sebastián*, Gobierno Vasco y otros, San Sebastián, 2001.
- ALBERDI, Xabier: "Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de San Sebastián", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 33, 1999.
- ANABITARTE, Baldomero: *Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián*,
- ANES, Gonzalo: "La economía española en el siglo XVIII", en VV. AA.: *La economía en la España moderna*, Istmo, Madrid, 2006.
- APARICIO, Celia: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de historia donostiarra, San Sebastián, 1991.
- ARTOLA, Miguel: "La rueda de la fortuna: 1700-1864", en IDEM (dir.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, San Sebastián, 2000.
- ASTIAZARAIN, M^a Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1998.
- BASURTO, Román: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, UPV, Bilbao, 1983.
- BONA, Félix: *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*, Sociedad Económica Matritense, Madrid, 1877.
- CASTELLS, Luis: "La Bella Easo: 1864-1936", en ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Nerea, San Sebastián, 1987.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1951.
- CARRIÓN, Ignacio M^a: "Tecnología tradicional y desarrollo de una industria pesada: la fabricación de anclas en Gipuzkoa (siglos XVI-XVIII)", *Revista de Historia Industrial*, nº 7, 1995.
- CARRIÓN, Ignacio M^a: "La fabricación de grandes anclas de navíos en el siglo XVIII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 549-571.
- CORBIN, Alain: *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*, Mondadori, Barcelona, 1993 (ed. or. 1988).
- DÍAZ-TRECHUELO, M^a Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1965.
- DÍAZ-TRECHUELO, M^a Lourdes: "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003.

- ERKOREKA GERVASIO, Iosu I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto: *El siglo XVIII. Economía y comercio en la época de los Borbones*, vol. VIII de *Historia de España*, Espasa, Madrid, 1997.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833)*, Akal, Madrid, 1975.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo: “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, J. C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián, 1982.
- FRAX, Esperanza: *Puertos y Comercio de Cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Madrid, 1981.
- GÁRATE, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990.
- GÁRATE, Montserrat: *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1993.
- GÁRATE, Montserrat: “El País Vasco y el mar. Desde el siglo XVIII a la actualidad”, en *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995, pp. 77-141.
- GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier: *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1995.
- GARCÍA-BAQUERO, Antonio: “La economía”, en IDEM y ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C.: *El reformismo borbónico (1700-1789)*, vol. VII de *Historia de España*, Planeta, Barcelona, 1989.
- GÓMEZ BELDARRAIN, Laurentino: *San Sebastián. Historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*, Viena Ediciones, Barcelona, 2005.
- GRACIA, Juan: “La evolución de la economía pesquera española en el siglo XVIII”, *Letras de Deusto*, v.14, nº 30, 1984.
- HUSSEY, Ronald D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Banco Central de Venezuela, Caracas, 1962.
- IZAGUIRRE, Ricardo: *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, Pasajes de San Pedro, 1933.
- LARRAMENDI, Manuel de: *Corografía o Descripción general de la Muy Noble y Muy Leal provincia de Guipúzcoa*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1969 (ed. de J. I. Tellechea).
- LARRINAGA, Carlos: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1999.
- LARRINAGA, Carlos: “El comercio marítimo guipuzcoano entre 1800 y 1914”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 397-420.
- LARRINAGA, Carlos: “Le commerce maritime de Bayonne avec les ports de Saint-Sébastien et Bilbao pendant le XIX^e siècle”, *Revue d'Histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, nº 158, 2003.
- LARRINAGA, Carlos: “A Century of Tourism in Northern Spain: The Development of High-quality Provision between 1815 and 1914”, en WALTON, J. K. (ed.): *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*, Channel View, Clevedon (U. K.), 2005.
- LARRINAGA, Carlos: “Comercio con América y traslado de aduanas. El nacimiento del liberalismo económico en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, nº 21, 2005.
- LARRINAGA, Carlos: “Les juifs de Bayonne et leur contribution au développement du Guipuzcoa au XIX^e siècle”, *Revue d'Histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, nº 161, 2006.
- LARRINAGA, Carlos: *El ingeniero de caminos Manuel Peyroncely (1818-1884)*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao, 2007.
- LARRINAGA, Carlos: “El turismo y la ciudad de San Sebastián en la Edad Contemporánea. Un análisis en el largo plazo”, en BATILANI, P. y STRANGIO, D. (Coords.): *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Franco Angeli, Milán, 2007.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto: “Recursos naturales, derechos de propiedad y cambio técnico. La difusión del arrastre a vapor en las pesquerías vascas, 1878-1936”, en LÓPEZ, S. y VALDALISO, J. M^a (eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio institucional en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto: “La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 239-276.
- MIGUEL, Isabel: *Comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-95)*, Grupo Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián, 1990.
- MONTSERRAT ZAPATER, Octavio: *El balneario de Panticosa (1826-1936)*, Diputación General de Aragón, Zaragoza, 1998.

- MÚGICA, Serapio: *Provincia de Guipúzcoa*, vol.4 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona, s.a.
- NAVAZ, José M^a: *La pesca de arrastre en pareja*, Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, San Sebastián, 1948.
- ODRIOZOLA, Lourdes: *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1997.
- PALACIO ATARD, Vicente: “Pescadores vascos en Terranova en el siglo XVIII”, en *Primera Semana de Antropología Vasca*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971.
- PANERA, Carmen María: “La Compañía Guipuzcoana de Caracas y el comercio de libros: un compromiso con la modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp.537-548.
- PEIRONCELY, Manuel: “Descripción del puerto y de las obras en construcción”, *Revista de Obras Públicas*, n° 6, 15 de marzo, 1855.
- RINGROSE, David R.: *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Alianza, Madrid, 1996.
- TELLECHEA, José Ignacio: *Anclas de Hernani*, SGEP, San Sebastián, 1977.
- TOLOSA, M^a Teresa: “La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la Compañía P.Y.S.B.E.”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000. pp. 363-382.
- TORNÉ, M^a Ángeles: *El sector pesquero guipuzcoano en el siglo XX: renacimiento, auge y crisis*, Universidad de Deusto, Bilbao, tesis doctoral, ed. en microficha, 1998.
- VALERO Alet: *Oriente, playas y castillos. Pratiques, images et politiques touristiques en Espagne entre 1830 et 1928*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Aix-Marseille 1, 1993.
- VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998.
- VIVAS, Gerardo: “Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 267-295.
- VIVAS, Gerardo: “Un espectáculo en su alma. Vida novelesca de un maestre guipuzcoano”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 357-368.
- VIVAS, Gerardo: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 357-377.
- WALTON, John K.: “The waters of San Sebastián: Therapy, Health, Pleasure and Identity, 1840-1936”, in ANDERSON, S.C. & TABB, B.H. (eds.): *Water, Leisure and Culture. European Historical Perspectives*, Berg, Oxford-New York, 2002.
- ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, 2 volúmenes. Haranburu, San Sebastián, 1983.
- ZURBANO, José-Gabriel: “Comercio y desarrollo portuario”, en *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, pp. 17-73.

La economía marítima donostiarra en “el largo siglo XVI”. (Michael Barkham Huxley)

- 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 227-258.
- ALCALA-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Editorial Planeta, Barcelona, 1975.
- ANDREWS, K. R.: *English Privateering During the Spanish War (1585-1603)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1964.
- ARTIÑANO Y GALDACANO, G. de: *La arquitectura naval española en madera*, Madrid, 1920.
- AZKARATE, A. et al.: *Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá). Estudio arqueológico y contexto histórico*, Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1992.
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI; mercaderes guipuzcoanos*, Ediciones de la Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 2 tomos, 1990.
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 207-225.
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Guerra y supervivencia. Un episodio del corso guipuzcoano de mediados del siglo XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 279-300.

- BARKHAM, M. M.: "De Cuzco a San Sebastián en el siglo XVI", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 12, 1978, pp. 201-237.
- BARKHAM, M. M.: "Sixteenth Century Spanish Basque Ships and Shipbuilding: the Multipurpose Nao", en CEDERLUND, C. O., coord.: *Postmedieval Boat and Ship Archaeology*, British Archaeological Reports International Series, 256, Swedish National Maritime Museum Report n° 20, British Archaeological Reports, Oxford, 1985, pp. 113-135.
- BARKHAM, M. M.: "La construcción naval en Zumaya, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil", en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp. 211-276.
- BARKHAM, M. M.: "Spanish Shipping and Shipbuilding [at the time of the Armada]", en *Armada, 1588-1988*, Penguin Books y the National Maritime Museum, Londres, 1988, pp. 158-163.
- BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, Tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 1991.
- BARKHAM, M. M.: "French Basque Merchants and the Spanish Basque Trans-Atlantic Fisheries, c. 1600 to c. 1620: the Case of Adame de Chibau 'Seigneur de St. Julien' and burgess of St. Jean de Luz", *Newfoundland Studies*, 10, 1994, pp. 1-43.
- BARKHAM, M. M.: "Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Diputación Provincial, Burgos, 2 tomos, 1994, t. 1, pp. 555-619.
- BARKHAM, M. M.: "Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el 'galeón', la 'chalupa' y la 'pinaza'", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos Vascos*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 201-222.
- BARKHAM, M. M.: "Industria y comercio en la costa vasca durante el siglo XVI: el caso del puerto de Zumaia", en VV.AA.: *Zumaia 650 urte: Hitzaldiak/Conferencias*, Ayuntamiento de Zumaia, Zumaia, 1999, pp. 227-239.
- BARKHAM, M. M.: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 29-75.
- BARKHAM, M. 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, 2003, pp. 147-164.
- BARKHAM, M. M.: "Astilleros de ribera. La construcción naval en el siglo XVI", *Euskalherria*, 24, 2006, pp. 64-71.
- BARTHELMESS, K.: "Walfangtechnik vor 375 Jahren. Die Zeichnungen in Robert Fotherbys 'Journal' von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik", *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 10, 1987, pp. 289-324.
- BASAS FERNANDEZ, M.: "Mercaderes y corsarios españoles en torno a la paz de las Damas (1529)", *Hispania*, 22, 1962, pp. 372-404.
- BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1450-vers 1550)*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1968.
- BILBAO BILBAO, L. M.: "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *Saioak. Revista de Estudios Vascos*, 1, 1977, pp. 157-180.
- BILBAO BILBAO, L. M.: "Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII", *Historia del Pueblo Vasco*, 2, 1979, pp. 111-143.
- BILBAO BILBAO, L. M.: "Exportación y comercialización de lanas de Castilla durante el siglo XVII, 1610-1720", en *El pasado histórico de Castilla y León*, Junta de Castilla y León, Burgos, 3 tomos, 1983, t. 2, pp. 225-243.
- BILBAO 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 259-285.
- BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E.: "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco, 1700-1850", en TEDDE, P., coord.: *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Alianza Editorial/Banco de España, Madrid, 1982, pp. 134-228.
- BILBAO BILBAO, L. M. y FERNANDEZ DE PINEDO, E.: "Exportación de lanas, transhumancia y ocupación del espacio en Castilla durante los siglos XVI, XVII y XVIII", en GARCIA MARTIN, P. y SANCHEZ BENITO, J. M., coords.: *Contribución a la historia de la transhumancia en España*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1986, pp. 343-359.
- BRAUDEL, F.: "Qu'est que-ce le XVIe siècle?", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 8, 1953, pp. 69-73.
- BRAUDEL, F.: "European Expansion and Capitalism: 1450-1650", en *Chapters in Western Civilization*, 3ª edición, Columbia University Press, Nueva York, 1961, t. 1, pp. 245-288.
- BRAUDEL, F.: *Capitalism and Material Life, 1400-1800*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 1973.

- BROENS, N.: *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*, Universidad Autónoma, Madrid, 1989.
- CAILLET, L.: “Los judíos en Guipúzcoa”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LI, 1995, pp. 155-224.
- CARO BAROJA, J.: *Los judíos en la España moderna y contemporánea*, Ediciones Arion, Madrid, 3 tomos, 1961.
- CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 165-192.
- CAVANILLES, A.: *Lequeitio en 1857*, Imprenta de J. Martín Alegría, Madrid, 1858.
- CHAUNU, P. y H.: *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, Armand Colin, Paris, 11 tomos, 1955-59.
- COMELLAS, J. L.: *Sevilla, Cádiz y América: el trasiego y el tráfico*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- DE CASTEELE, D. van: “Jean Curtius, associé de Hurtuno de Ugarte, pagador-général des Pays-Bas, pour l'introduction des machines liégeoises en Espagne”, *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, XVIII, 1885, pp. 415-428.
- DE VEER, G.: *A True Description of Three Voyages by the North-East Towards Cathay and China Undertaken by the Dutch in the Years 1594, 1595 and 1596* (publicado por primera vez en Amsterdam en 1598), BEKE, C. T., coord., the Hakluyt Society, Londres, 1853.
- DIEZ DE SALAZAR, L. M.: *Ferrerías de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, Haranburu Editor, San Sebastián, 2 tomos, 1983.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *Los judeoconversos en España y América*, Ediciones Istmo, Madrid, 1971.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A.: *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Diputación provincial, Sevilla, 1996.
- ERKOREKA GERVASIO, J. I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1991.
- ERKOREKA GERVASIO, J. I.: *Itsas Arrantza* (Bertan, 12), Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998.
- FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*, Akal Editor, Madrid, 1975.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Estructura de los sectores agropecuario y pesquero vascos (1700-1870)”, *IX Congreso de Estudios Vascos*, Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Bilbao, 1983, pp. 97-108.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “Centros de la industria siderúrgica en el País Vasco”, en KELLENBENZ, H., coord.: *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, Böhlau Verlag, Cologne, 1974, pp. 79-90.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E.: “From the Bloomery to the Blast-furnace: Technical change in Spanish Iron-Making (1650-1822)”, *Journal of European Economic History*, 17, 1988, pp. 7-31.
- FERNANDEZ DURO, C.: *Disquisiciones Náuticas*, sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 6 tomos, 1876-81.
- FERNANDEZ GONZALEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla, 1650-1700*, Diputación Provincial, Sevilla, y Departamento de Cultura, Gobierno Vasco, Vitoria, 2000.
- FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Universidad de Santiago, Fundación Pedro Barrie de la Maza, Santiago, 1988.
- GARCIA DE CORTAZAR, J. A.: *Vizcaya en el siglo XV*, Caja de Ahorros Vizcaina, Bilbao, 1966.
- GARCIA DE CORTAZAR, J. A.: “Una villa mercantil: 1180-1516”, en ARTOLA, M., coord.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Editorial Nerea, San Sebastián, 2000, pp. 11-86.
- GARCIA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*, Diputación provincial, Sevilla, 1980.
- GARCIA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Fundación BBV, Bilbao, 1991.
- GARIBAY, E. de: *Compendio historial*, Christophoro Plantino, Amberes, 1571.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1989.
- GOMEZ-CENTURION JIMENEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Editorial Naval, Madrid, 1988.
- GUEVARA, J. R.: “El corso en el País Vasco del XVI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 245-278.
- HACQUEBORD, L.: “The hunting of the Greenland right whale in Svalbard, its interaction with climate and its impact on the marine ecosystem”, *Polar Research*, 18, 1999, pp. 375-382.

- HACQUEBORD, L. y LEINENGA, J. R.: "De ecologie van de Groenlandse walvis in relatie tot walvisvaart en klimaatsveranderingen in de zeventiende en achttiende eeuw", *Tijdschr. voor Geschiedenis*, 107, 1994, pp. 415-438.
- HANSOTTE, G.: "La métallurgie wallonne au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle. Essais de synthèse", *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, 84, 1972, pp. 21-42.
- HANSOTTE, G.: "La métallurgie wallonne au XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle: un état de la question", en KELLENBENZ, H., coord.: *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, Böhlau Verlag, Cologne, 1974, pp. 126-146.
- HEERS, J.: "Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle", *Bulletin Hispanique*, 57, 1955, pp. 292-324.
- HUXLEY [BARKHAM], S.: "The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th-Century Documents", *The Canadian Cartographer*, 14, 1977, pp. 1-9.
- HUXLEY [BARKHAM], S.: "Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Trans-Atlantic Fishing Industry", en DOUGLASS, W. A., coord.: *Anglo-American Contributions to Basque Studies: Essays in Honor of Jon Bilbao*, Desert Research Institute Publications on the Social Sciences, no. 13, Reno, 1978, pp. 73-81.
- HUXLEY [BARKHAM], S.: "Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, XXXV, 1979, pp. 3-24.
- BARKHAM [HUXLEY], S.: "Burgos Insurance for Basque Ships: Maritime Policies from Spain, 1547-1592", *Archivaria*, 11, 1980-81, pp. 87-99.
- BARKHAM [HUXLEY], S.: "The Basque Whaling Establishments in Labrador, 1536-1632. A Summary", *Arctic*, 37, 1984, pp. 515-519.
- HUXLEY [BARKHAM], S.: "Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713", en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp. 26-210.
- HUXLEY [BARKHAM], S.: "¿Quién era Martín de Villafranca?", en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp. 294-297.
- HUXLEY [BARKHAM], S. y BARKHAM, M. M.: "Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996, pp. 349-388.
- IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, Diputación de Gipuzkoa, San Sebastián, 1944.
- IMIZCOZ, J. M.: "Hacia nuevos horizontes: 1516-1700", en ARTOLA, M., coord.: *Historia de Donostia-San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián y Editorial Nerea, San Sebastián, 2000, pp. 87-180.
- ISASTI, L. M. de: *Compendio historial de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa [1625/1626]*, I. R. Baroja, San Sebastián, 1850, edición facsimile, Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- ISRAEL, J. I.: "Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-1640", *Economic History Review*, 33, 1980, pp. 193-211.
- KLAVAREN, J. van.: *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, Gustav Fischer verlag, Stuttgart, 1960.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, E. J. de: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Andrés P.-Cardenal, Bilbao, 6 tomos, 1895-1903, edición facsimile, Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1967-71.
- LAPEYRE, H.: "Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 5, 1971, pp. 181-191.
- LOPEZ BELINCHON, B. J.: "'Sacar la sustancia al reino': Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640", *Hispania*, 61, 2001, pp. 1017-1050.
- LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Diputación Provincial, Valladolid, 2 tomos, 1979.
- MADOZ, P. y SAGASTI, L.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 16 tomos, 1845-50.
- MARTINEZ SHAW, C., dir.: *Sevilla, siglo XVI: el corazón de las riquezas del mundo*, Alianza Editorial, Madrid, 1993.
- MORA AFAN, J. C., y ZAPIRAIN KARRIKA, D.: "Exclusión social en los siglos XVI y XVII: esclavos, judíos y 'portugueses' en la Gipuzkoa moderna", *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 24, 1996, pp. 157-192.
- MORALES PADRON, F.: *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, Sevilla, 1977.
- MEDINA, P. de.: *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, en casa de P. de Robles y Juan de Villanueva, Alcalá de Henares, 1548.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia, 2002.

- ORELLA UNZUE, J. L.: "El control de los judíos, conversos y extranjeros en Guipúzcoa durante el siglo XVI y la afirmación de la Hidalguía Universal", *Boletín Sancho el Sabio*, año 4 (2ª época, nº. 4), 1994, pp. 105-147.
- OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Editorial Naval, Madrid, 1992.
- OTERO LANA, E.: "Los corsarios vascos en la Edad Moderna", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 193-227.
- PHILLIPS, C. R. y PHILLIPS, W. D.: *El toisón de oro español: producción y comercio de lana en las épocas medieval y moderna*, Consejería de Cultura y Turismo, Valladolid, 2005.
- PIKE, R.: *Aristocrats and Traders. Sevillian Society in the Sixteenth Century*, Cornell University Press, Ithaca y Londres, 1972.
- PRIOTTI, J.-P.: "Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe et au début du XVIIe siècle", en *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve* (Actes du 118e congrès national annuel des sociétés historiques et scientifiques, Pau, Octobre, 1993), Éditions du CTHS, Paris, 1995, pp. 181-196.
- PRIOTTI, J.-P.: "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 193-206.
- PURCHAS, S.: *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, Contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells by Englishmen and Others* (edición de 1625), J. MacLehose and sons, Glasgow, 20 tomos, 1905-6.
- RUIZ MARTIN, F.: "La banca en España hasta 1782", en *El banco de España. Una historia económica*, Banco de España, Madrid, 1970, pp. 1-196.
- SAGARMINAGA, F. de: *El gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya*, 2ª edición, ARETIO, D. de (coord.). Imprenta de la Diputación de Bizkaia, Bilbao, 1928-76.
- SERRANO MANGAS, F.: "Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, 1998, pp. 223-236.
- SIGURSVEINSSON, S.: "La trágica muerte de Martín de Villafranca en Islandia", en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp. 289-294.
- TELLECHEA IDIGORAS, J. I.: *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555*, Fundación Kutxa, Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1999.
- TENA GARCIA, S.: "Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 129-142.
- VV.AA.: "El mundo judío en la Edad Moderna. Siglos XVI y XVII", *Manuscrits*, 10, 1992.
- VV.AA.: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999.
- VAZQUEZ DE PRADA, V.: "La industria siderúrgica en España (1500-1650)", en KELLENBENZ, H., coord.: *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*, Böhlau Verlag, Cologne, 1974, pp. 35-78.
- ZANDATEGUI, C. L. de, y CRUZAT, L.: *Recopilación de leyes y ordenanzas de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa* [1583], INSAUSTI, S. de, coord., Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1983.
- ZUMALDE, I.: "Un ejemplo significativo del corso en la Guipúzcoa del siglo XVI", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 41, 1985, pp. 249-261.

Conformación de la hegemonía de San Sebastián sobre las plazas comerciales y financieras de Gipuzkoa en el siglo XVII. (Xabier Alberdi Lonbide)

- 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 227-258.
- ALBERDI LONBIDE, X.: "Conversa izenekoak eta Lapurdiren eta Gipuzkoaren arteko harreman komertzialak Aro Berrian", en KINTANA GOIRIENA, J., ARTETXE SÁNCHEZ, K. (Ed.): *Ikerketa berriak Euskal Herriko historian: metodologia aitzindariak eta berrikuntza historiografikoak*, Udako Euskal Unibertsitatea, Bilbao 2002.
- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*, Ed. Planeta, Barcelona, 1975.

- ANGULO MORALES, A.: “El control y la persecución de los mercaderes portugueses en la Castilla de la primera mitad del siglo XVII”, en GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (Ed.): *Exclusión, racismo y xenofobia en Europa y América*, Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2002.
- ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios al fracaso del consulado. La formación de la burguesía mercantil de Vitoria (1670-1840)*, Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2000.
- ANGULO MORALES, A.: “El mercado y el comerciante. Formas de organización mercantil y vida cotidiana en Vitoria (siglos XVII y XVIII)”, en IMÍZCOZ, J. M. (Dir.): *La vida cotidiana en Vitoria en la Edad Moderna y Contemporánea*, Txertoa, San Sebastián, 1995.
- ANGULO MORALES, A.: “La resistencia a un poder desconocido. La polémica de los mercaderes portugueses en Guipúzcoa (1600-1612)”, en PORRES MARIJUÁN, R. (Ed.): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascaas (siglos XV-XVIII)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2001.
- APESTEGUI, C.: “La arquitectura naval entre 1650 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, pp. 237-266.
- ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, Sociedad de Ciencias Aranzadi, San Sebastián, 2001.
- ARAGÓN RUANO, A.: “La conflictividad en torno al bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Recorte y apropiación de los usos y bienes concejiles”, en ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.): *El mundo rural en la España Moderna*, Editorial de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2004.
- ARAGÓN RUANO, A.: “Los podavines: labradores jornaleros en San Sebastián durante los siglos XV al XVIII”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 33, 1999.
- ARAGÓN RUANO, A., ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri. Historia de un pueblo marítimo*, Ayuntamiento de Zarautz, Museo de Arte e Historia de Zarautz, Zarautz, 2004.
- ARAGÓN RUANO, A., ALBERDI LONBIDE, X.: “El premio de la plata y la devaluación del vellón en Guipúzcoa en el siglo XVII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 27, 2002.
- ARAGÓN RUANO, A., ALBERDI LONBIDE, X.: “Zarauz: ejemplo de reconversión económica en los años críticos del siglo XVII guipuzcoano”, Comunicación presentada en *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Santiago de Compostela, 2005.
- 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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 259-285.
- CARRASCO GONZÁLEZ, M. G.: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1997.
- DESPLAT, C.: *Frontières. Actes du 125ème Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, section Histoire du monde moderne, de la Révolution française et des révolutions (Lille 2000)*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, París, 2002.
- DESPLAT, C.: *Pyrénées, terres frontières*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, París, 1996.
- DESPLAT, C.: (Ed.): *Frontières*, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, París, 2002.
- GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1976.
- GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América*, Fundación BBV, Bilbao, 1991.
- GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Armadores y armadas de Guipúzcoa (1685-1892)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 19, 1985.
- GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 13, 1990.
- GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXIX-XL, 1983-1984.
- GONZÁLEZ ENCISO, A.: *El negocio de la lana en España (1650-1830). Simposio Lanas y Finanzas en la España del siglo XVIII (Pamplona, 2000)*, Eunsa. Ediciones Universitarias de Navarra, Pamplona, 2001.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1994.
- HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, CSIC, Madrid, 2000.
- HUXLEY, S., BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, Untzi Museoa-Museo Naval, 1996.

- LAVALLÉ, B.: "Les étrangers dans les régions de Tucumán et Potosi (1607-1610)", *Bulletin Hispanique*, LXXVI, 1974.
- LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, San Sebastián, 1986.
- LUGAT, C.: "Les Traités de Bonne Correspondance entre Bayonne, le Labourd et le Guipuzcoa aux XVI et XVII siècles", *Azkoaga*, 11, 2001.
- LUGAT, C.: "Les Traités de Bonne Correspondance: une dérogation aux règles de droit maritime international?", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 301-308.
- MALAMUD RIKLES, C.: *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Diputación de Cádiz, Cádiz, 1986.
- MALAMUD RIKLES, C.: "El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII", *Quinto Centenario*, 1, 1981.
- MALAMUD RIKLES, C.: *Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)*, Universidad Complutense, Madrid, 1982.
- MOLLAT, M.: *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Éditions du CTHS, París, 1995.
- MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1988.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 93-146.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 2002.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1790)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos de País*, 50, 1994.
- OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editorial Naval, Madrid, 1992.
- OTERO LANA, E.: "Los corsarios vascos en la Edad Moderna", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 193-227.
- PONTET, J.: "Les relations de Bayonne et de Saint Sébastien pendant l'Ancien Régime", *Azkoaga*, 11, 2001.
- SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y relaciones de poder durante la Guerra de los Treinta Años, 1618-1648*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2002.
- SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, 1989.
- SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias*, CSIC, Sevilla, 1985.
- STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Cátedra, Madrid, 1992.
- TURGEON, L.: *Pêches basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle). Etude d'économie maritime*, Université de Bordeaux, Burdeos, 1982.
- VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*, Untzi Museoa-Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, Sociedad Estatal Quinto Centenario, San Sebastián, 1992.
- ZABALA URIARTE, A.: "Cambios estructurales y desarrollo mercantil, Bilbao 1660-1680", *Congreso de historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias sociales de Bilbao*, XII, 2003, vol. I.
- ZABALA URIARTE, A.: "El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 297-311.

San Sebastián, puerto corsario. (Enrique Otero Lana)

- AZPIAZU, José Antonio: *Historias de corsarios vascos: entre el comercio y la piratería*, Tarttalo, Donostia, 2004.
- AZPIAZU, José Antonio: *Nuevas historias de corsarios vascos: biografías y vivencias*, Tarttalo, Donostia, 2005.
- GUEVARA, José Ramón: "El corso en el País Vasco del XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 245-278.

- MURUGARREN, Luis: *Korsariak eta piratak. Corsarios y piratas*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1994.
- OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, 1992 (2ª ed., Madrid, 1999).
- OTERO LANA, Enrique: *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, 2004
- OTERO LANA, Enrique: “Los corsarios españoles. Apogeo del corso peninsular el reinado de Felipe IV”, en *Historia* 16, nº 147 (Julio 1988), pp. 29-36.
- OTERO LANA, Enrique: “El corso marítimo español y sus limitaciones bélicas”, en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Madrid, Noviembre de 1997).
- OTERO LANA, Enrique: “El curioso diario de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte”, en *Revista de Historia Naval*, nº 83, Madrid, 2004, pp. 7-21.
- OTERO LANA, Enrique: “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico”, XXIX Jornadas de Historia Marítima. Piratería y corso en la Edad Moderna (Madrid, marzo 2004), en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 46, Madrid, 2004, pp. 37-60.
- OTERO LANA, Enrique: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 193-227.

Entre luces y sombras: un acercamiento a la historia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. (Ramón Aizpurua Aguirre)

- AIZPURUA AGUIRRE, Ramón: “El corso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 379-392.
- AIZPURUA, Ramón: *Curacao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana*, ANH, Caracas, 1993, 417 p.
- ARTOLA, Miguel: “La rueda de la fortuna: 1700-1864”, en M. ARTOLA (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*, DU-Nerea-BBVA, San Sebastián, 2000, 566 p. (pp. 181-282).
- BILBAO, L.Mª; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)”, en P. TEDDE (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen. II Manufacturas*, AU-BE, Madrid, 1982, pp. 134-228.
- CARRIÓN, I. Mª: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Kutxa-UPV, Bilbao, 1991, 393 p.
- FERNÁNDEZ ALBADALEJO, Pablo: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*, Akal, Madrid, 1975, 425 p.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco. 1100-1850*, Siglo XXI, Madrid, 1974, 500 p.
- GÁRATE OJANGUREN, Monserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, SGEP, San Sebastián, 1990, 628 p.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Manuel: “El mito de lo vasco en la forja de Venezuela Colonial”, *Presente y Pasado* 9:18, Mérida, 2004, pp. 51-72.
- HUSSEY, Ronald: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, BCV, Caracas, 1962, LXLX+384 p.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 93-146.
- VIVAS, Gerardo: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2006, pp. 357-377.
- VIVAS, Gerardo: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Fundación Polar, Caracas, 1998, 418 p.
- ZABALA, Aingeru: “El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 297-306.
- ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco*, Haramburu, Zarautz, 1983, pp. 314-346.

Las branquias de la ciudad: San Sebastián, en el imaginario de la literatura contemporánea. (Félix Maraña)

- AGUIRRE ALCALDE, José María: *Guía secreta de Guipúzcoa*, Al-Borak, Madrid, 1976.
- ALDECOA, Ignacio: *El País Vasco*, Noguer, Barcelona, 1962.
- ARAMBURU, Fernando: *Fuegos con limón*, Tusquets, Barcelona, 1996.
- ARAMBURU, Fernando: *Itinerario ocioso*, Ediciones Vascas, San Sebastián, 1978. [Con fotografías de San Sebastián de Giuliano Mezzacasa].
- ARANGUREN, Jorge G.: *Aquellas casas*, Olerri Etxea, Zarautz, 2004.
- ARISTI, Pako: *Tres cuadernos y un destino*, Bassarai, Vitoria-Gasteiz, 2007. [Traducción al castellano de José Luis Padrón Plazaola].
- AROCENA, Fausto: *El País Vasco visto desde fuera*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1949.
- ARIZAMENA, Jesús María de: *San Sebastián. Biografía sentimental de una ciudad*, Samarán Ediciones, Madrid, 1963.
- ARIZAMENA, Jesús María de: *Donostia, capital San Sebastián*; Auñamendi, San Sebastián, 1964.
- ARRABAL ÁLVAREZ, Bonifacio: *Guipúzcoa. Lecturas*, La Editorial Guipuzcoana, Tolosa, 1930.
- ASCUNCE ARRIETA, José Ángel: *San Sebastián, capital cultural (1936-1940)*, Gráficas Michelena, San Sebastián, 1999.
- AZAOLA, José Miguel de: *Aproximación a las capitales vascas*, Eunsa, Pamplona, 1980.
- AZORÍN: *Palabras al viento*, Librería General, Zaragoza, 1944.
- AZORÍN: *Veraneo sentimental*, Librería General, Zaragoza, 1944.
- BAROJA, Pío: *Vidas sombrías; Fantasías vascas; Juventud egolatría; El País Vasco*, Destino, Barcelona, 1953.
- BERRUEZO, José: *San Sebastián, itinerario pintoresco a través de su historia*, Imprenta Echeverría, 1948.
- BERRUEZO, José: *Viajeros románticos en San Sebastián*, Imprenta Echeverría, 1951.
- CAMPIÓN, Arturo: *La Bella Easo*, Imprenta y Librería de J. García, Pamplona, 1909.
- CARO BAROJA, Julio: *Los Baroja (Memorias familiares)*, 2ª edición, Taurus, Madrid, 1978.
- CASARES, Pablo: *Callejón sin salida*, San Sebastián, 2003.
- CELA, Camilo José: *Del Miño al Bidasoa*, Noguer, Barcelona, 1952.
- CELAYA, Gabriel: *Gaviota*, Repsol Exploración, Bilbao, 1987. Prólogo, selección y notas de Félix Maraña. [Edición ilustrada: fotografías de Sigfrido Koch Arruti].
- CELAYA, Gabriel: *San Sebastián, ciudad abierta*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1989; Prólogo, selección y notas de Félix Maraña. [Edición ilustrada: fotografías de Sigfrido Koch Arruti].
- CELAYA, Gabriel: *Orígenes/Hastapenak*, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 1990. [Edición de Félix Maraña].
- CELAYA, Gabriel: *Gaviota. Antología esencial*, Repsol Exploración, Madrid, 1991. [Prólogo, selección y notas de Félix Maraña].
- COBREROS URANGA, Vicente: *San Sebastián. Paseando por la ciudad*, Industria Gráfica Valverde, San Sebastián, 1950.
- CRUZ RUEDA, Ángel: *Peregrinaje de estío (Por Aragón, Francia y Guipúzcoa) y otras andanzas*, Cabra (Córdoba), 1934.
- CUADRA, Pilar de: *Perfil y pulso de Guipúzcoa*, Auñamendi, San Sebastián, 1973. [Ertzpegi ta biotz-taupadak, traducción al euskera de Pedro Berrondo].
- DÍAZ-PLAJA, Guillermo: *Atlas lírico*, Plaza & Janés, Barcelona, 1978.
- DUNIXI [Dionisio de Ázcue]: *Mi pueblo ayer*, Librería Internacional, San Sebastián, 1976.
- ELIZALDE, Ignacio: *El País Vasco en los modernos escritores españoles*, La Primitiva Casa Baroja, San Sebastián, 1988.
- GUERRA GARRIDO, Raúl: *Cacereño*, Alfaguara, Madrid, 1969.
- GUERRA GARRIDO, Raúl: "San Sebastián, a la luz del rayo verde", diario *El País*, Madrid, 27-12-98. [El Viajero, Revista de Viajes y Motor, nº 14, pp. 1-3].
- HEMINGWAY, Ernest: *Fiesta*, José Janés Editor, Barcelona, 1955.
- IRIBARREN C., Karmelo: *Seguro que esta historia te suena*, Renacimiento, Sevilla, 2005.
- IVÁN, Víctor [Victoriano JUARISTI]: *Costa de Plata*, La Voz de Guipúzcoa, San Sebastián, 1928.

- IZAGIRRE, Koldo: *Euskararen historia txikia Donostian 1800-1998*, Susa, Zarautz, 1998.
- IZAGIRRE, Koldo: *Donostia. Hiri bat literaturan. Literatura baten hiria*, Alberdania, Irún, 2002. [Antología].
- IZAGUIRRE, Ricardo de (Tristán de Izaro): *Recuerdo de nuestra ciudad*, 1957.
- JUARISTI, Felipe: *Hiriaren malenkonia*, Baroja, San Sebastián, 1987.
- JUARISTI, Victoriano: *La calle del Puyuelo*, La Voz de Guipúzcoa, San Sebastián, 1925.
- LOYARTE, Adrián de: *La Brecha. Novela histórico-sentimental*, Imprenta y Librería de R. de Leizaola, San Sebastián, 1929.
- LUCAS, Kepa: *Poemas de la liquidación*, Bermingham, San Sebastián, 1987.
- LOYARTE, Adrián de: *La vida en la ciudad de San Sebastián (1900-1950)*. VIII Volúmenes.
- MACHADO, Manuel: *Horas de oro*, Ediciones Reconquista, Colección Poetas de España, Valladolid, 1938.
- MACHADO, Manuel: *Unos versos, un alma y una época*, Ediciones Españolas, Madrid, 1940. [Contiene el discurso de ingreso en la Real Academia, pronunciado en San Sebastián en 1938].
- MACHADO, Manuel: *Poesías completas*, Renacimiento, Sevilla, 1993. [Edición de Antonio Fernández Ferrer].
- MARAÑA, Félix: “San Sebastián, centro cultural y editorial durante la guerra”, en Manuel Tuñón de Lara y otros: *Comunicación, cultura y política durante la II República y la Guerra Civil. Tomo I. País Vasco (1931-1939)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1990.
- MARAÑA, Félix: “San Sebastián: memoria literaria de la ciudad abierta (1900-1994)”, en *La ciudad. Vida, Paisajes, Símbolos: Donostia-San Sebastián*, Editorial Sendoa, San Sebastián, [1994]. [Edición de Enrique Ayerbel].
- MARAÑA, Félix: “A la manera de Baroja: El mar en la literatura de algunos vascos contemporáneos”, en *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995. [Edición de José María Unsain].
- MARAÑA, Félix: *Gabriel Celaya, señales de travesía*, Bermingham, San Sebastián, 1996.
- MARAÑA, Félix: *Baroja nuestro /Baroja gurea*, Ayuntamiento de Bilbao, 1998 y 2006. [En colaboración con José María Unsain].
- MARAÑA, Félix: *Rataplán. Perfiles de la Tamborrada donostiarra (1836-1936)*, Donosti Aisia y Zum Edizioak, San Sebastián, 2004.
- MARAÑA, Félix: *Rataplan. Danbor hotsa Donostian (1836-1936)*, Alberdania, Irún, 2005.
- MARAÑA, Félix: “Donostia, guía singular”, en revista *Euskal Herria*, núm. 23, Bilbao, 2006.
- MARAÑA, Félix: *Donostia. San Sebastián*, Everest, León, 2007. [Ediciones en castellano e inglés].
- MARÍN, Pascual: *Lo admirable de Guipúzcoa* (Gipuzkoa begiragarria), Arte, Bilbao, 1932. [Textos de José María Salaverría, Victoriano Juaristi, Emeterio Arrese, Francisco Grandmontagne, Francisco Mendizábal y Felipe Urcola].
- MARTÍNEZ DE LECEA, Toti: *La Brecha*, Ttartalo, San Sebastián, 2006.
- MARTÍNEZ SALAZAR, Ángel: *Aquellos ojos extraños. Euskal Herria en los libros de viajes*, Papeles de Zabalanda, Vitoria-Gasteiz, 1995.
- MENDIOLA, José María: *La gaviota de la Plaza de Gipuzkoa* (1991). [Ilustraciones de Araceli Sanz].
- MENDIOLA, José María: *El cementerio de los ingleses* (1993). [Ilustraciones de Tino Gatagán].
- MENDIOLA QUEREJETA, Rufino: *La vida cultural en San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1963.
- MONREAL HUEGUN, Beatriz: *Guipúzcoa en escritores y viajeros*, Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1983.
- MUJIKA IRAOLA, Inazio: *Distira uneak Donostian*, in *Azul*, Kutxa, Donostia, 1993.
- MUJIKA IRAOLA, Inazio [edit.]: *Pío Barojaren Donostia*, Alberdania, Irún, 2006. [Antología].
- NADAL, Eugenio: *Ciudades en España*, Argos, Barcelona, 1962.
- OTAMENDI, José: *Cosas de San Sebastián*, Imprenta Alemana, Madrid, 1907.
- PANERO, Leopoldo: *Escrito a cada instante*, Ediciones del Instituto de Cultura Hispánica, Colección “La encina y el mar”, Madrid, 1949.
- PANERO, Leopoldo: *Cuadernos y canciones*, Cuadernos Hispanoamericanos, Madrid, 1960.
- PANERO, Leopoldo: *Obras completas. Poesía*. Volumen I, Editora Nacional, Madrid 1973.
- PEÑA IBÁÑEZ, Juan María: *Del San Sebastián que fue*, Banco Guipuzcoano, San Sebastián, 1999.
- PÉREZ-ARREGUI FORT, Ignacio: *Historia de San Sebastián*, Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1966.
- PÉREZ FERRERO, Miguel: *Baroja en su rincón*, San Sebastián, 1941.

- PETRIZ RAMOS, Beatrice: *Introducción crítico-biográfica a José María Salaverría (1873-1940)*, Editorial Gredos, Madrid, 1960.
- PICAVEA, Rafael [et alii]: *Álbum descriptivo de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1915.
- SÁENZ-ALONSO, Mercedes: *El tiempo que se fue*, Luis de Caralt, Barcelona, 1951.
- SÁENZ-ALONSO, Mercedes: *La pequeña ciudad*, Luis de Caralt, Barcelona, 1952.
- SALAVERRÍA, José María: *Páginas novelescas*, Rafael Caro Raggio Editor, Madrid, 1920.
- SALAVERRÍA, José María: "Comentarios", en revista *Novedades*, San Sebastián, 28 de agosto, 1910.
- SALAVERRÍA, José María: *Alma vasca*, Enciclopedia, Madrid, [1921].
- SALAVERRÍA, José María: "Tres ademanes del País Vasco", en *Lo admirable de Guipúzcoa* (Gipuzkoa begiragarria), Arte, Bilbao, 1932. [Proemio al libro de fotografías de Pascual Marín, en especial el apartado "Lobos de mar"].
- SALAVERRÍA, José María: *Guía sentimental del País Vasco*, Biblioteca Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1955. [Prólogo y selección de Mariano Ciriquiain-Gaiztarro].
- SALAVERRÍA, José María: *Las terceras de ABC: José María Salaverría*, Editorial Prensa Española, Madrid, 1977. [Selección y prólogo de Rafael Flórez].
- SAVATER, Fernando: *A decir verdad*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1987.
- SAVATER, Fernando: *San Sebastián*, Destino, Barcelona, 1987.
- TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: *Miguel de Unamuno y José María Salaverría: epistolario (1904-1935)*, Fundación Social y Cultural Kutxa, Donostia-San Sebastián, 1995.
- UNSAIN, José María [edit.]: *Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1995.
- URABAYEN, Félix: *Estampas del camino*, Espasa-Calpe, Madrid, 1934.
- URRUTIA, Ángel: *Poemas a Euskalerría (Euskal Herriari Olerkiak)*, Sendoa, San Sebastián, 1992. [Antología].
- VALVERDE, Antonio [Ayalde]: *Con fondo de chistu*, Auñamendi, San Sebastián, 1965.
- VEGA DE SEOANE ETAYO, María Isabel: "Artículos de Pío Baroja, Azorín y Ramiro de Maeztu en El Pueblo Vasco de San Sebastián", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, núm. 28, 1994. [Relación de artículos publicados en dicho periódico entre 1901 y 1936].
- VIGO, Jorge de: *San Sebastián*, Publicaciones Españolas, 1957.
- VV.AA.: *San Sebastián*, Centro de Atracción y Turismo, [1935].
- VV.AA.: *San Sebastián*, Industria Gráfica Valverde, San Sebastián, 1954. [Edición de Antonio Valverde, con textos de: Fausto Arocena, José Luis Banús Aguirre, José María Donosty, José Berrueto, Ciriquiain-Gaiztarro, Manuel de Lecuona, Gregorio Altube, José de Arteche, Dunixi, José María Iribarren, Azorín, Pío Baroja, Gregorio Marañón, Pérez Ferrero, el conde de Romanones, José María Salaverría, Emeterio Arrese, Nemesio Echániz, y con dibujos y apuntes gráficos de Bort, Caballero, Lara, Ortega, Tienda y Antonio Valverde].
- VV.AA.: *San Sebastián. Curso breve sobre la vida y milagros de una ciudad*, Conmemoraciones Centenarias, Ayuntamiento de San Sebastián, 1965.
- VV.AA.: *Guipúzcoa*, Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1969.
- VV.AA.: *Donostia-San Sebastián*, Museo de San Telmo, San Sebastián, 1988.
- VV.AA.: *Literatura y Donostia*, Revista *Literatura*, La Primitiva Casa Baroja, San Sebastián, [c. 1990].
- VV.AA.: *Reelección de Pío Baroja*, Bermingham Edit., San Sebastián, 1996. [Edición al cuidado de Félix Marañal].
- ZULAICA, Ramón: *San Sebastián, guía caprichosa*, Auñamendi, San Sebastián, 1963.



*Este libro se terminó de imprimir
el 26 de septiembre de 2008*



A finales del siglo XIX San Sebastián refuerza su perfil turístico quedando disminuida su histórica dimensión marítimo-comercial. El entramado portuario donostiarra –del que formó parte Pasaia (Pasajes) hasta comienzos del siglo XIX– fue un foco de actividad marítima de relevancia europea que despuntó en época medieval y mantuvo con

altibajos su pujanza hasta finales del siglo XVIII.

Transporte y comercio marítimos, pesca de altura y bajura, caza de ballena, construcción naval, guerra marítima y actividad corsaria constituyeron durante siglos el horizonte de vida y trabajo de la mayor parte de los habitantes de Donostia y su comarca.