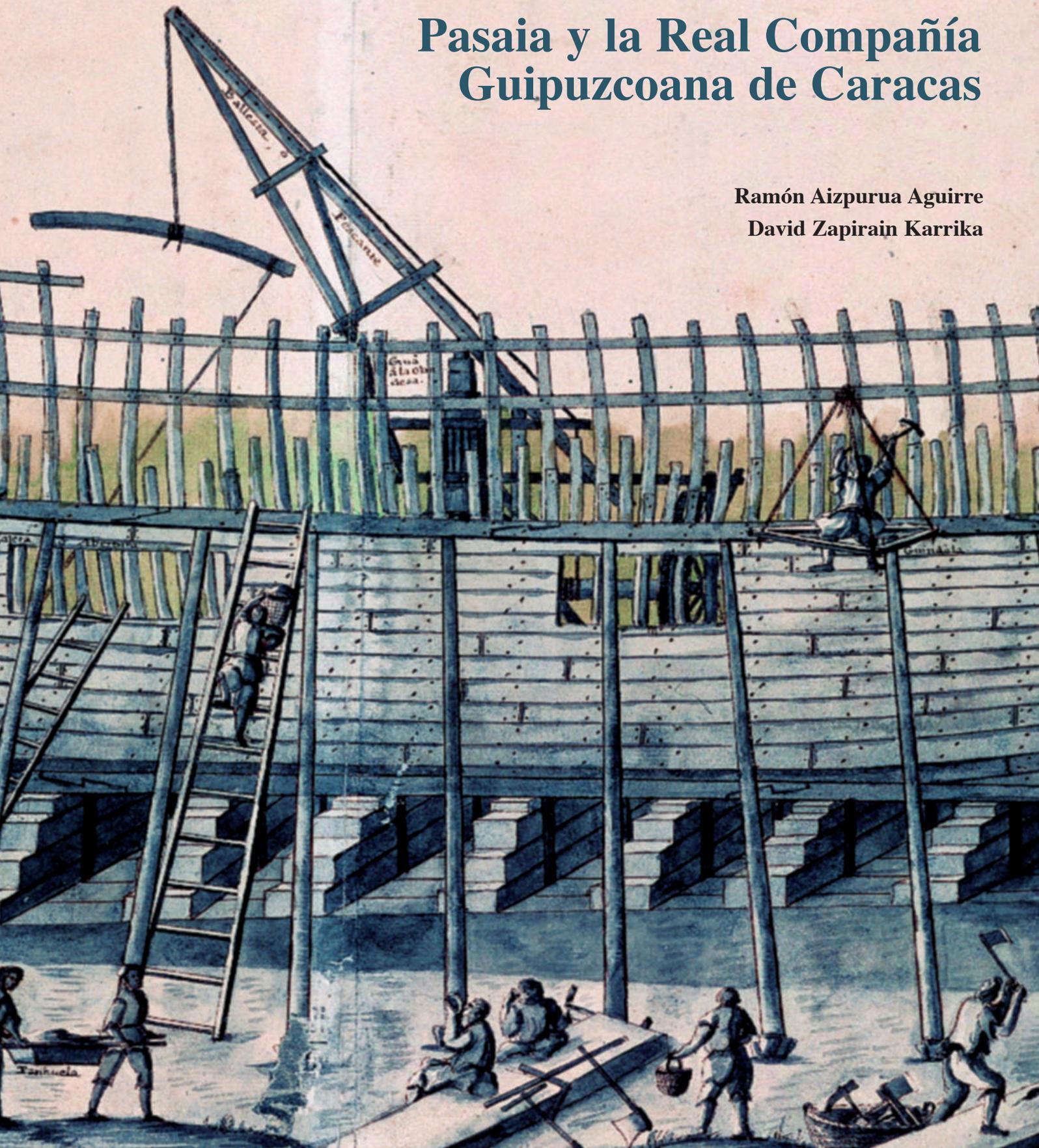


# La ruta del cacao: Pasaia y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

Ramón Aizpurua Aguirre

David Zapirain Karrika





# Sorginarri bilduma 9

# **La ruta del cacao: Pasaia en la economía mundo a través de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas**

**Ramón Aizpurua Aguirre  
David Zapirain Karrika**



**2018**

**Imagen de portada:** Album del Marqués de la Victoria. 1719.  
Untzi Museoa, Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.

**Diseño y maquetación:** eragin.com

**Imprenta:** Alzate Grafikak

**ISBN:** 978-84-937701-7-4

**Depósito legal:** SS 166-2018





## **Prólogo**

2018 va a ser un año especial a la hora de reivindicar la cultura marítima de Pasaia. Por lo tanto, recordar la unión entre Pasaia y la Compañía de Caracas resulta bien oportuno. Efectivamente, tal y como hicieron antes en el Mediterráneo y en el Atlántico Norte, los marinos vascos también surcaron las rutas americanas. En esa carrera americana, Pasaia se convierte, al comienzo de la globalización, en un puerto de referencia, sede marítima de la citada Compañía.

Pero en este episodio que forma parte de la Gran Historia, esta empresa comercial no es la única protagonista. También lo es la gente humilde, las y las pasaitarras sin nombre que en gran medida la hicieron posible. Sin estas personas y sin su trabajo no hay Historia. Tampoco en la Caracas en el siglo XVIII.

Por eso, en este viaje de ida y vuelta entre Venezuela y Pasaia, hemos querido encontrar precisamente a esos protagonistas anónimos y hacerles también parte de nuestras celebraciones este año.

**Izaskun Gómez**  
Alcaldesa de Pasaia



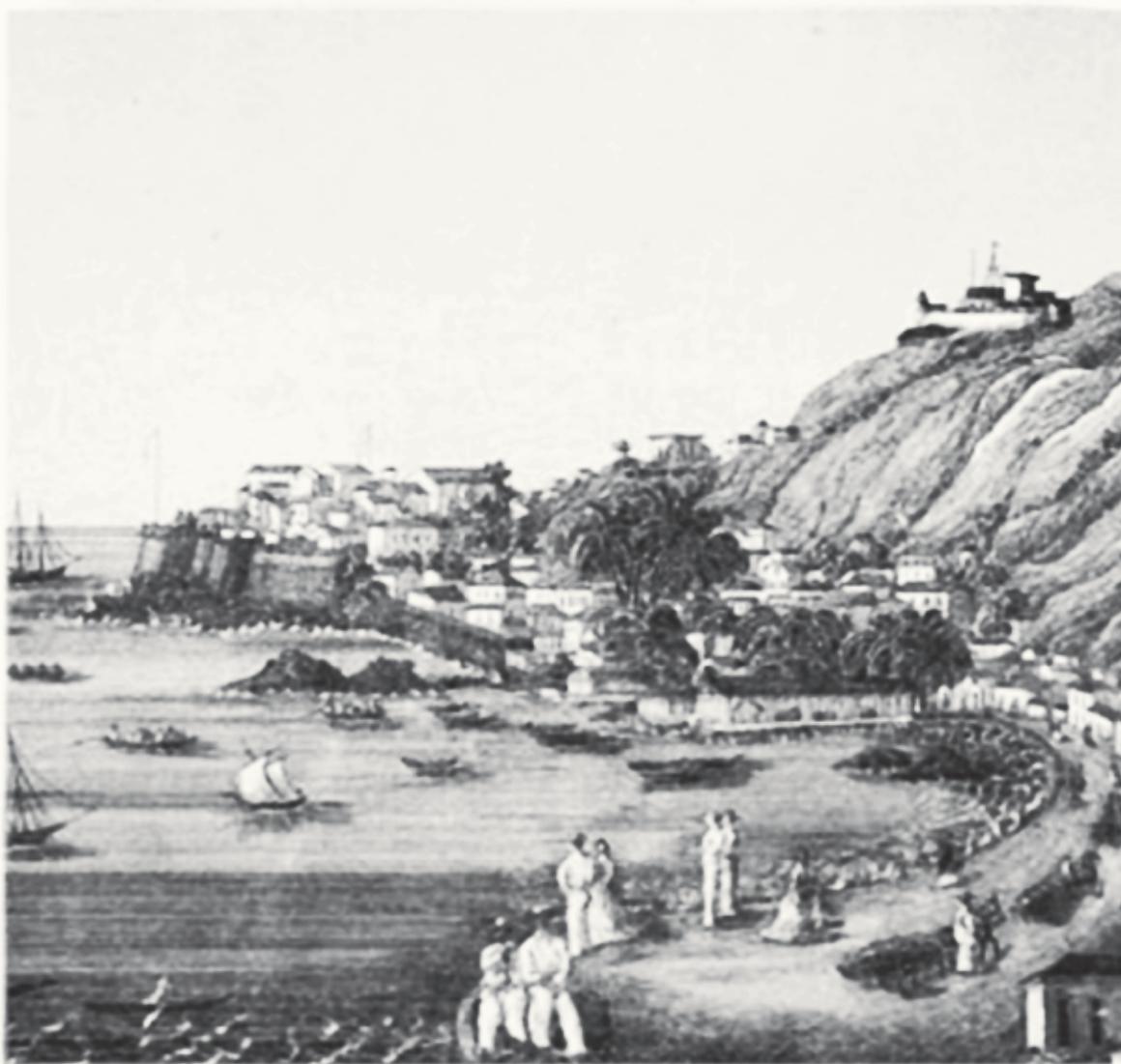
<b>1. PASAIA PUERTO INTERNACIONAL</b>	<b>11</b>
1.1 Pero... ¿qué es una compañía por acciones en el siglo XVIII?	12
1.2 La Compañía Guipuzcoana de Caracas	16
1.3 El impacto de la Compañía en nuestra sociedad	18
<b>2. EL VIAJE A VENEZUELA</b>	<b>23</b>
2.1 Marinería y viajes de la Compañía de Caracas	24
2.2 La vivencia venezolana	27
2.3 Los que no regresan	30
2.4 Una nueva Venezuela	34
<b>3. LA COMPAÑÍA GUIPUZCOANA EN LA BAHÍA DE PASAIA</b>	<b>37</b>
3.1 “El dulce comercio” y sus amargos problemas	38
3.2 No sólo bateleras	41
3.3 Compañía contra Armada	44
<b>4. LA HERENCIA MATERIAL DE LA COMPAÑÍA EN LA BAHÍA</b>	<b>47</b>
<b>5. LA GUIPUZCOANA Y PASAIA</b>	<b>54</b>
<b>APÉNDICES</b>	<b>59</b>
1: el astrónomo Ferrer	60
2. Lafayette: héroe de dos mundos.	66
3: Ordenanza de uso del puerto (1751)	67
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>72</b>



1



# PASAIA PUERTO INTERNACIONAL



LA GUAIRA

**E**n 1728 comienza la singladura legal de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Para nosotros, La Compañía de Caracas; para los americanos, La Guipuzcoana. Pasaia será su puerto de arribada en Europa. En 1785, tomará su relevo la de Filipinas.

Es posible que el impacto en la economía mundo de estas dos compañías no sea comparable al de otras compañías comerciales europeas, pero es innegable que, sobre todo la de Caracas en su primera fase, cumplieron con creces los objetivos para los que fueron creadas. Estos objetivos no eran exclusivamente comerciales. Eran también políticos y militares. Sin estos segundos difícilmente se conseguirían los primeros, evidentemente. Pero, en este caso, comercio y guerra, ambos se materializan con la misma herramienta y por las mismas personas: La Compañía.

Quizás este sea el rasgo más sorprendente para quienes se acerquen por primera vez a estas empresas comerciales. Al menos desde este lado del Atlántico, puesto que, en el lado venezolano, los estudios sobre la Guipuzcoana están mucho más desarrollados y establecidos que en nuestro entorno, abarcando no sólo el comercio, sino sobre todo la incidencia de la Compañía en la economía, en la sociedad y en la política de la antigua Provincia de Venezuela (alrededor de una cuarta parte de la actual República) y también en las de Maracaibo y Cumaná<sup>1</sup>.

El propio hecho de la actual existencia de Guyana, Surinam e islas de soberanía de los Países Bajos nos remite ya al escenario del siglo XVIII y a esos objetivos mencionados, toda vez que además del monopolio sobre el transporte y venta del cacao a y en la Península ibérica, la principal misión de esta compañía es, a través de las armas y del buen surtimiento de géneros y productos europeos, combatir el contrabando; en especial, el holandés.

Durante los aproximadamente 80 años en los que se desarrolla esta acción, Pasaia sirve de punto de embarque y desembarque. Y también de fabricación y reparación de barcos de gran porte. Esto debería haber dejado algún testimonio material en el paisaje; y deberíamos suponer también un impacto social en la bahía. Sin embargo, los documentos de los que disponemos en nuestro entorno (es decir, al margen de los archivos sevillanos, venezolanos y holandeses), presentan unas lagunas descorazonadoras, sobre todo hasta 1770, lo cual dificulta reconocer tanto aquel ambiente portuario como su paisaje. La industrialización de la bahía desde 1870 hizo el resto y en la actualidad no contamos con huellas materiales que nos recuerden la magnitud de este episodio.

<sup>1</sup> - Añadimos al final del texto un listado de obras a consultar para profundizar más en el tema.

Por lo tanto, los retos para este trabajo están claros:

- por un lado, ayudar a imaginar la bahía y la vida en torno a ella mientras duró la actividad de la(s) compañía(s): qué suponía embarcar en estos viajes, quiénes y en qué condiciones volvían de los mismos, quiénes participaban de la riqueza generada sin embarcar, qué cambios se produjeron en el paisaje portuario como consecuencia de este comercio marítimo internacional, qué conflictos se produjeron en su seno...

- por otro, visualizar el modo en que la Compañía desarrollaba su actividad a orillas del Caribe.

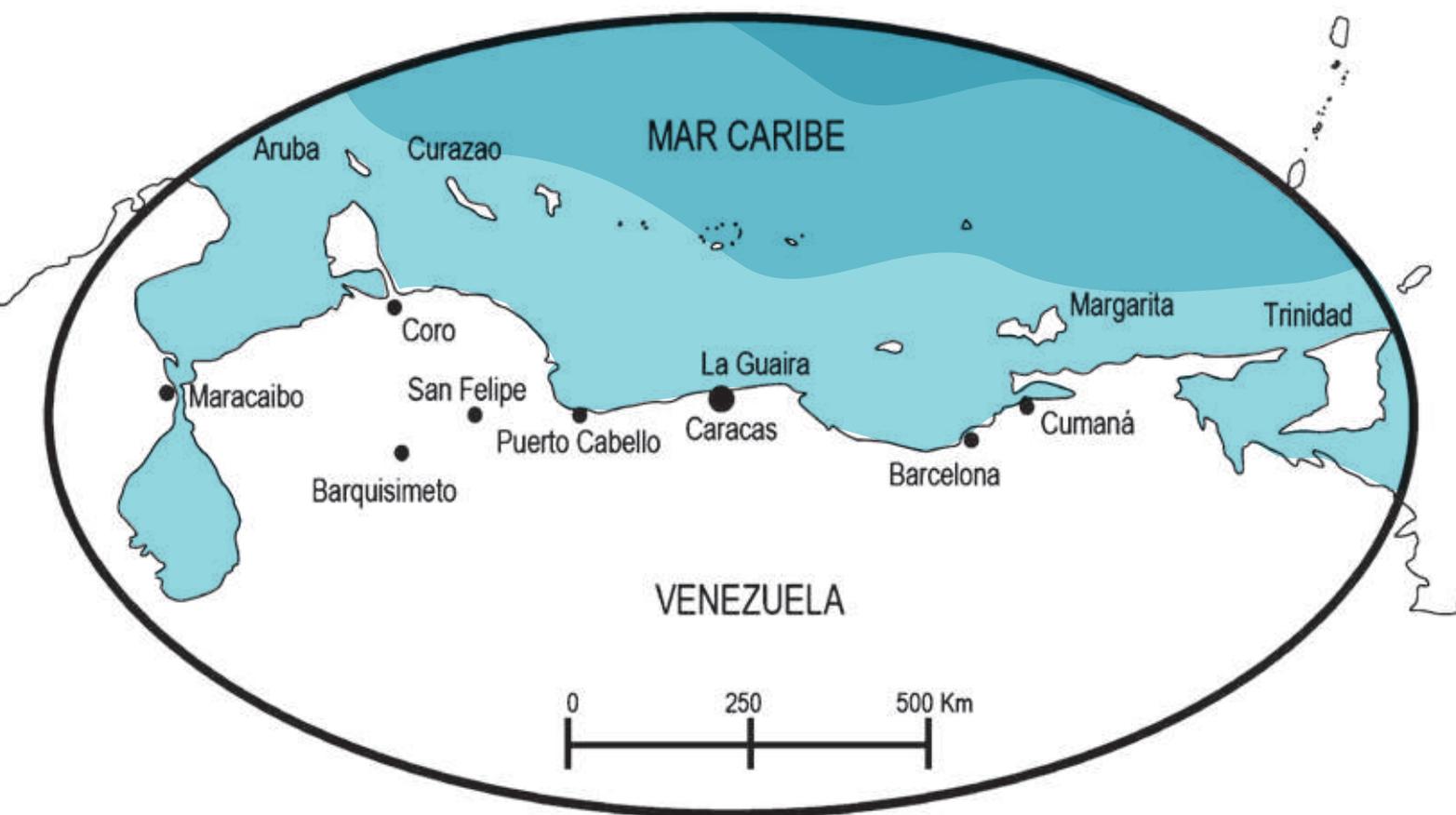
Así, miraremos desde Pasaia al otro lado del Atlántico, pues no podemos olvidar que la actividad de los comerciantes – guardacostas (y por lo tanto también contrabandistas) se desarrolló en un espacio geográfico y político muy determinado y preciso. Tanto es así, que los escritos de los y las investigadoras venezolanas son de obligada lectura para tener una visión completa del hecho guipuzcoano en Caracas... y en La Guaira, en Puerto Cabello, en Maracaibo, en Macuto... hasta llegar a Curazao y otros tantos lugares que hoy nos resultan completamente exóticos y lejanos pero que formaron parte de la vida de Pasaia, de la bahía y de Gipuzkoa de un modo intenso y reconocible durante todo el siglo XVIII.

## 1.1 Pero... ¿qué es una compañía por acciones en el siglo XVIII?

Las compañías de este tipo habían sido impulsadas por las monarquías europeas desde principios del siglo XVII, con la creación de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (1602), la de las Indias Occidentales (1621) y la homónima británica de la primera (1600). Otras similares se van fundando bajo los auspicios del resto de monarquías. Por ejemplo, Portugal (1628), Dinamarca (1616, 1671), Francia (1664)... El mismo sistema se emplea para el comercio con América del Norte, África y, más tarde, para Australia y Oceanía. Tomando cada compañía el nombre del territorio sobre el que va actuar.

Estas compañías surgen de la unión del capital de varios asociados, incluyendo la respectiva Casa Real que las ampara. En consecuencia, las compañías basan su potencial en la cantidad de capital que logran reunir mediante la venta de acciones o participaciones. Las ganancias se reparten de modo proporcional al capital de cada socio.

Pero, y también, las compañías basan su actividad en el acuerdo que consiguen con la autoridad correspondiente para actuar en un lugar preciso, toda vez que se les concede el privilegio, la exclusividad, el monopolio de actuar comercialmente en un territorio concreto.



*Siendo Caracas-La Guaira algo así como el centro político/económico de la amplia colonia de Venezuela (la costa de Venezuela, en aquella época, reunía 5 provincias o gobernaciones distintas, sin un centro político-administrativo en concreto hasta le último cuarto del siglo XVIII), la actividad de la Compañía de Caracas se concentró y orientó hacia este principal núcleo, así como a Puerto Cabello, que recogía las embarcaciones de la empresa en su permanencia venezolana, así como el servicio de corso o guardacostas. Estos dos (tres) puntos concentraban la comercialización de la producción que era conducida a la península (Cádiz y Pasaia, principalmente), así como eran punto de concentración y partida de lo que de estos últimos puertos cruzaba el Atlántico destino América. Secundariamente, como se mantenían depósitos, agentes comerciales y oficinas en las principales poblaciones, como Coro, Barquisimeto y San Felipe, y desde la renovación de 1752 en Maracaibo, y posteriormente, a partir de 1761, en Barcelona y Cumaná, las embarcaciones menores llevaban y traían los productos y manufacturas que comercializaba, peleando contra corrientes y vientos en el viaje hacia el oeste, desde La Guaira y Puerto Cabello, siendo los viajes en sentido contrario, hacia Puerto Cabello y La Guaira, más cortos y seguros; contrariamente, hacia el este la situación era la inversa pues los vientos y las corrientes facilitaban la navegación hacia La Guaira y Puerto Cabello, o la dificultaban en sentido inverso, hacia Cumaná y Barcelona.*

Podemos decir que las características comunes a estas empresas comerciales son: el reparto del capital en acciones; el privilegio y el monopolio; el colonialismo y la protección de la Corona. En las compañías predomina únicamente un tipo de beneficio: el contable, contante y sonante. Son, por lo tanto, ajenas a la economía moral o tradicional, en la que el favor o la compensación formaban parte del trato y de las normas sociales. Anuncian así una nueva forma de economía y de relaciones internacionales. Una nueva organización mundial. La nuestra.

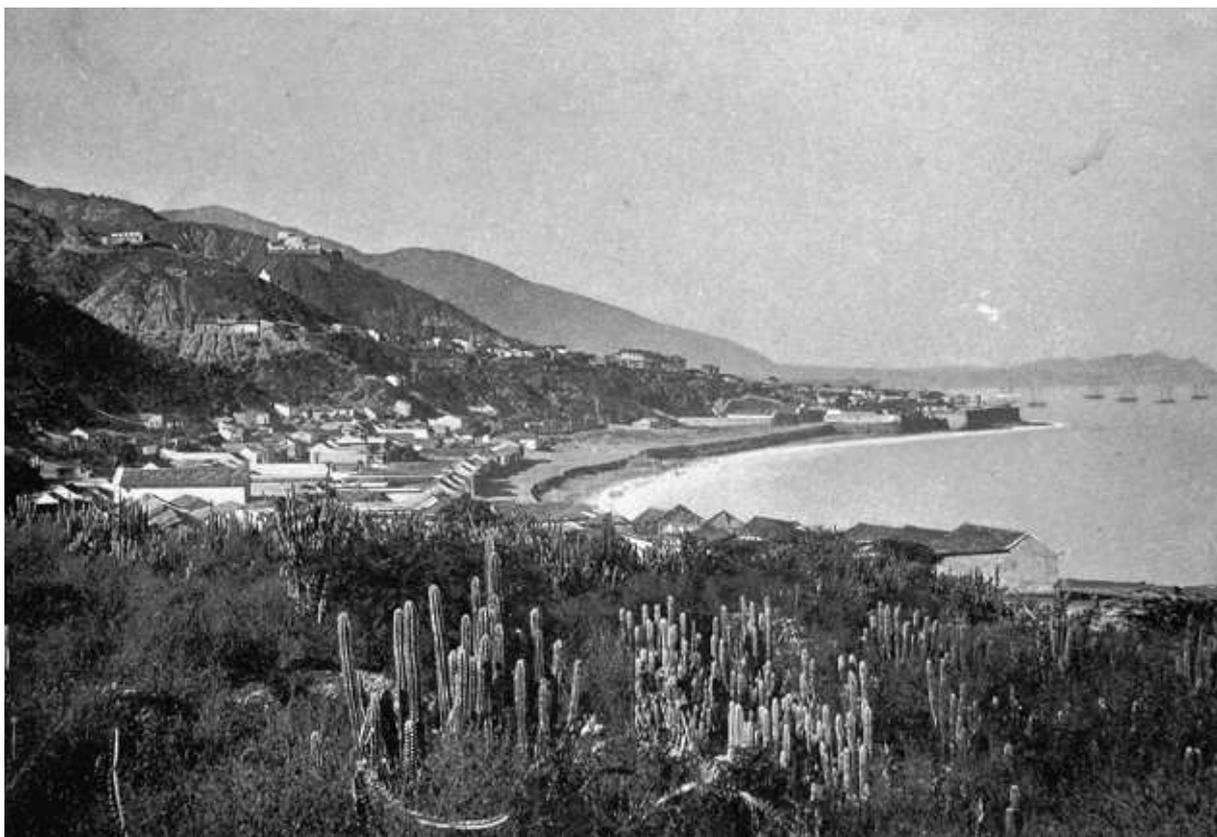
En lo que se refiere al Atlántico, y de un modo general, esta relación se expresa a través del triángulo que se formaba al partir desde Europa productos elaborados (hierro, tejidos de algodón...) con destino África: allí se cambiaban por esclavos, que eran trasladados a América para extraer y producir materias primas y productos que

acababan en Europa. Allí, bien son consumidos o bien son transformados. En este caso, vuelven a introducirse en el circuito internacional. Y vuelta a empezar.

Todo ello es posible por la existencia de este sistema de comercio basado no en la comunidad, la reciprocidad, ni en los productos de primera necesidad, sino en el beneficio comercial de quienes lo impulsan, en los bajos costes del trabajo y en productos cuya demanda se incentiva de modo consciente y constante.

Además de productos, bajo el mando de los representantes de las compañías en los barcos viajan también colonos. Es conocida la existencia de propagandistas de todo tipo que alentaban a emprender estos viajes hacia el paraíso, una tierra donde, prácticamente sin hacer nada, la naturaleza proveía de todo.

La Guaira en 1887.  
Martin, K.  
Westindische  
Skizzen. Reise-  
Erinnerungen.  
Separatausgabe des  
1en Theils von  
Bericht über eine  
Reise nach  
Niederländisch  
West-Indien



El conocido naufragio del *Sea-Venture*, propiedad de la *Virginia Company*, a la altura de Bermudas en 1611 pone de relieve la crudeza de estos viajes. Paradójicamente, los náufragos encontraron en Bermudas un ambiente más cercano al paraíso que los colonos que, en este caso, arribaban a Virginia, donde las condiciones de vida y de trabajo eran deplorables y, en una alta proporción, mortales. Como ejemplo de la popularización de esta situación podemos citar a Shakespeare quien, siendo él mismo accionista de la compañía citada, participa de esta apología de la colonización en su obra "La tempestad" (*The tempest*).

La existencia de abundantes personas dispuestas a viajar como colonos supone de antemano la presencia en Europa de una masa desempleada que, a través de teorías, tratados y leyes es calificada y etiquetada como "ociosa" y, por lo tanto, susceptible de ser reconvertida, por la fuerza si es necesario, en mano de obra barata. Tal y como explican Peter Linebaugh y Marcus Rediker<sup>1</sup>, la gente ociosa se encuentra disponible para ser desplazada por mar a un paraíso incierto, y esta ociosidad es el resultado de la expropiación de la tierra y su acumulación en manos privadas. Al privar de los recursos comunes a miles de personas, desarrollando una ideología religiosa y económica que así lo justificase, aprobando leyes que lo hiciesen viable y empleado la fuerza ante la resistencia al empobrecimiento, se ponen

las bases para que abunde la oferta de mano de obra desesperada, a la vez que los nuevos sistemas de explotación de la tierra generan riqueza que puede ser invertida, como capital, en las colonias o gastada en productos de lujo y consumo de origen también colonial.

Por otra parte, estos autores señalan también que el mismo viaje en barco a las colonias suponía, para quien iba a convertirse en colono, un aprendizaje poco menos que en condiciones de semi esclavitud, puesto que viajar y traslado suponían un verdadero ejercicio de re-educación, a través del trabajo, la cooperación y la disciplina.

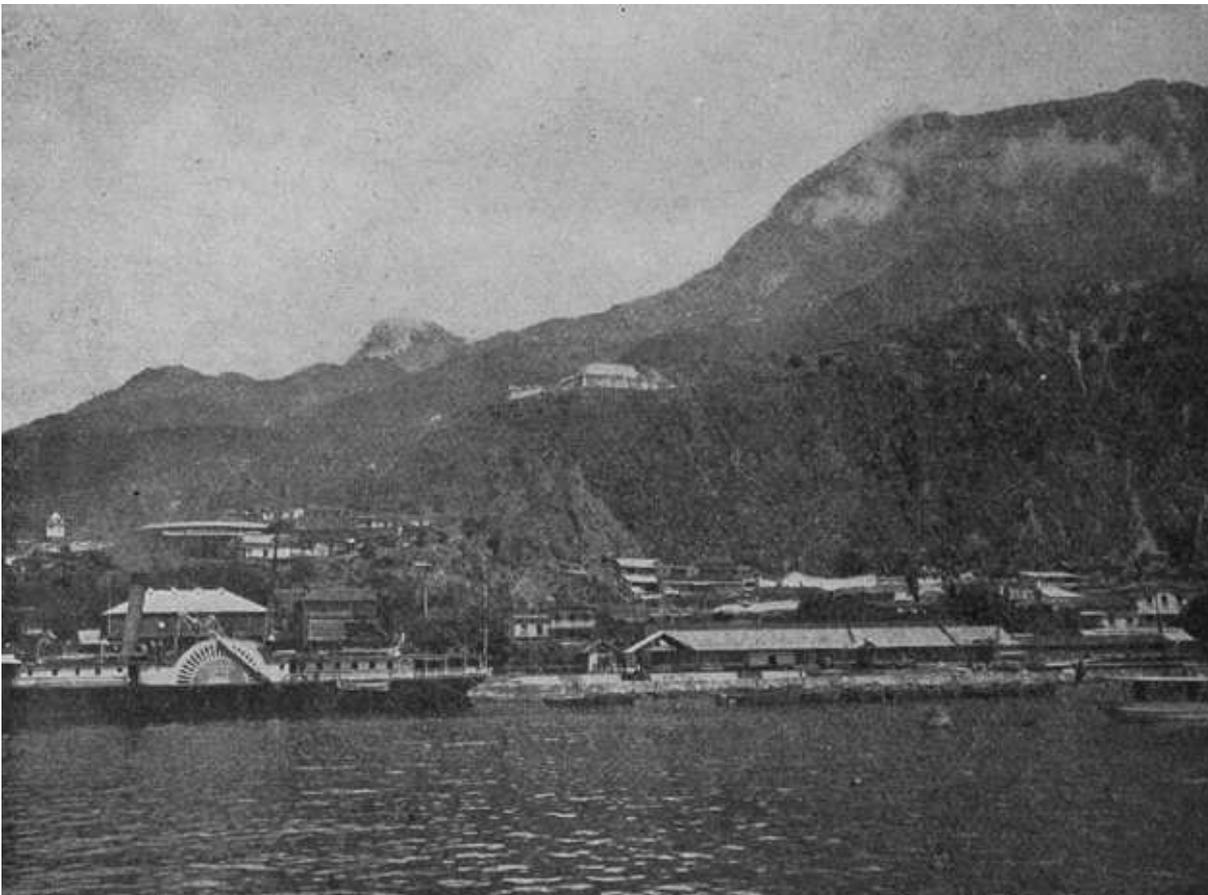
El popularizado, a través del cine, "motín de la *Bounty*" ilustra a la perfección este hecho, y eso a pesar de ser una expedición de tintes "científicos". Por otra parte, el destino final de esos amotinados tras instalarse en Tahití refleja también el distinto modo de concebir el mundo y las relaciones humanas entre aquellos individuos que estaban ya imbuidos de la lógica de la propiedad privada, del mercado y del consumo y las sociedades que se basaban en otras lógicas de producción y de relación humana<sup>2</sup>.

2 - *Los naufragos del Batavia*, de Simón Leys (Acantilado, 2011) o la película *El increíble viaje de Mary Bryant* (2005) son también expresiones artísticas que recrean con base histórica estas situaciones extremas.

El viaje al paraíso podía ser muy accidentado. Junto a los clásicos antes señalados, las peripecias y aventuras ni esperadas ni deseadas son tan desconocidas como incontables. Al fin y al cabo, la naturaleza aventurera de nuestros antepasados... ¿era tal? ¿o se parecería más a la de quienes en este siglo XXI atraviesan el Mediterráneo en patera?

Entre los testimonios que dan fe de los peligros de la travesía a América hemos rescatado uno que acaba en éxito. Evidentemente, resulta más difícil tener noticia de los que no tuvieron buen fin. No podemos olvidar que la historia de la Compañía tiene tanto de comercio como de guerra. No sólo por el componente guardacostas–corsario de los barcos y su tripulación; también por el contexto bélico del siglo XVIII, que alcanza en algunos momentos una proporción de enfrentamiento mundial. El primero de estos testimonios se encuentra entre la correspondencia y notas de María de Abaria<sup>11</sup>. Hace referencia a José Joaquín Mendizabal, capitán de uno de los navíos de la Compañía en tránsito entre Baiona y Donostia. En la carta se dice de Mendizabal que es

muy marino y muy guerrero, que conoce tanto los mares de América como los de Europa y que ha rechazado cargo militar en la armada por no ser tal oficio del gusto de su mujer. Su juventud, en cambio, estuvo marcada por su cautiverio en Argel, donde, hasta su huida y debido a su pericia como marinero, actuó como corsario contra los cristianos: *Este suxeto que es mui marino y al mismo tiempo mui guerrero como ha hecho ver en los varios viajes y lanzes que ha tenido, pues buscando aun para la armada real ofreciéndosele el grado de theniente de navio, pero porque no hera la voluntad de su mujer y por no abandonar su patria, no abrazo ese partido. Y asi como de las Americas tiene pleno conocimiento de los mares de la Europa, por lo mucho que ha navegado en ellos, y habiendo sido apresado siendo muchacho por los moros, fue conducido a Argel, donde estuvo de prisionero en ocho años, pero conociendo su avilidad para la mar, los moros le trujeron continuamente de piloto a corso contra los christianos, y tubo despues de ellos la felicidad de escaparse y venir a su patria, desde donde sirve a la Compañía mandando sus navios...*



La Guaira en 1911. *Cassier's magazine*. [en.wikipedia.org/wiki/File:La\\_Guaira,\\_Venezuela\\_\(1911\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/File:La_Guaira,_Venezuela_(1911).jpg)

## 1.2 La Compañía Guipuzcoana de Caracas

En esta dinámica europea, que se extiende también por el siglo XVIII y que impone este método de producción y comercio por todo el mundo, se funda la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728. Su nombre es perfectamente explícito:

- *Guipuzcoana*, por sus impulsores (el Consulado de comercio de Donostia y la élite de la Provincia) y por el puerto de embarque y arribada (Pasaia).

- *Caracas*, por el ámbito de actuación que se le encomienda: la provincia de Venezuela (cuya capital es Caracas), su costa y el interior, donde el negocio del cacao se encuentra en manos de los holandeses, fuera, por lo tanto, del control de la Hacienda Real española, que no percibe ni un real de este tráfico.

- *Real*, por los múltiples intereses de la Corona en la misma, no es vano es la principal accionista de la misma.

Desde la óptica de la Corona hispana, supone un nuevo hito en el desesperado intento de impedir que las riquezas generadas en América sean controladas por los comerciantes de las potencias rivales. En este caso, los comerciantes de los Países Bajos. Así, entre los eventos paralelos a la fundación y desarrollo de la Compañía, tenemos que destacar que en 1729, es decir tras la fundación oficial de la

misma, Patiño (Intendente General de la Marina española desde 1717) dejara sin efecto la autorización para el llamado "navío de permiso", convoy comercial que los ingleses mandaban a América desde 1713 como consecuencia de la Paz de Utrecht y que suponía, a través de la británica Compañía del Mar del Sur, un próspero negocio ajeno a la hacienda de la monarquía hispana, a pesar de realizarse en su jurisdicción<sup>III</sup>.

Desde el punto de vista de las élites guipuzcoanas, que también participan en el proyecto ideológico y en la práctica de la economía basada en la acumulación de propiedades y capital, supone la oportunidad de participar y emular el sistema de compañías que ya actuaban en otros puntos de Europa. Sin embargo, conviene recordar, primero, que esta iniciativa precede al apogeo de los ilustrados vascos forjado en la Real Sociedad Bascongada y sus proyectos; y, segundo, que los impulsores de la Compañía son principalmente comerciantes donostiarras, cuyos intereses no coincidirán siempre con los patricios del interior de la Provincia. O al menos, actúan según intereses propios, pues necesitan recuperar su posición en el comercio marítimo, debilitada por el éxito de Bilbao y Baiona; tal y como explica en sus trabajos Jesús Astigarraga<sup>IV</sup>.

Por su parte, quienes han sido desposeídos del acceso a la tierra comunal y sus recursos o han sido excluidos del reparto del caserío y no encuentran donde trabajar, suponen en esta "aventura" una fuente de ingresos con la que cambiar a mejor su situación personal y social.

Para acabar de ilustrar este momento social, no podemos dejar sin mencionar que los preparativos para alumbrar esta Compañía se dan pocos años después del motín o matxinada de 1718, durante el cual fueron quemadas propiedades de, precisamente, algunos de los precursores e ideólogos tanto de la Compañía como de la nueva economía de base liberal que estos desarrollan.

En la empresa colonial venezolana no podemos dejar de lado el gran trabajo de exploración y evaluación, llevado a cabo por Pedro José Olabariaga desde 1720. Si bien es discutible la causalidad entre Compañía e informe, éste (Instrucción General y Particular del estado presente de la Provincia de Venezuela) hará las veces de "plan de viabilidad" de la empresa comercial caraqueña, pues constata las posibilidades naturales venezolanas y su traducción en ingresos comerciales y fiscales. Junto al cacao, aparecen reseñados el añil, el tabaco, los cueros, el palo de Brasil, el algodón... Hay, por lo tanto, qué producir y con qué comerciar. En su cálculo, incluye el tamaño y el valor del contrabando de todo tipo que las autoridades locales auspician con comerciantes neerlandeses e ingleses a cambio de mano de obra esclava y de productos para el consumo. De este modo, adelanta las funciones (productivas, pero también anti-contrabando) que asumirá la Compañía para hacer rentable su empresa.

Casa Zuloaga,  
Hondarribian.



La rentabilidad del cacao está garantizada por su alto precio de venta y por la demanda, principalmente, de las élites europeas. Este producto se integra, por lo tanto, en la economía de consumo en la que se basa el comercio internacional, como hemos referido antes. Pero, además, igual que ocurría con el azúcar, su bajo coste de producción está garantizado por la mano de obra esclava, hasta el punto que ésta sustituye a la tradicional organización colonial de encomiendas. Según los expertos, el 10% de los esclavos llevados a América en este siglo tuvieron como destino las plantaciones de cacao<sup>V</sup>. La Compañía refuerza este tráfico y aumenta en consecuencia la ocupación del suelo por plantaciones y haciendas de cacao orientadas a la exportación<sup>VI</sup>. Por último, hay que añadir que la rentabilidad del producto no radica sólo en la mano de obra esclava, si no en el precio de venta, muy elevado, que el cacao alcanza en Europa.

Por otra parte, también se están produciendo en la Gipuzkoa de la época dos de las características arriba mencionadas para el ámbito general europeo: la reducción del acceso a los recursos comunes, con el consiguiente empobrecimiento generalizado; y la acumulación de la propiedad y del capital en pocas familias que reforman usos, costumbres, leyes y economía.

Tal es la similitud, que las Juntas Generales no descartaron el uso de mano de obra gratuita en los barcos de la Compañía de Caracas. Es decir, el uso de trabajadores forzados. Con eso, lógicamente, además de disciplinar al ejército de desposeídos que comienza a inundar la provincia, los accionistas conseguían también mejorar sus beneficios. No podemos tampoco perder de vista que, desde principios del siglo XVIII, la autoridad provincial teoriza sobre quien merece ser ayudado por las instituciones públicas y quien no, redefiniendo el concepto de ayuda y, por tanto, el de castigo<sup>VII</sup>. Redefinición que, curiosamente o quizás no tanto, nos resulta familiar y de gran actualidad hoy en día.

La iniciativa provincial para tener forzados en los barcos no llegó a buen puerto. Su intención para que se produjera una leva general de ese tipo fue modificada por el propio Patiño. De este modo, afirmando que sería un castigo tan duro como el presidio, no se admite que sea Diputación quien etiquete como vagabundo o vago a todo un colectivo, sino que se puntualiza el alcance de esa definición, permitiéndose ocasionalmente que el castigo a aplicar a quien sea considerado "ocioso" sea ir de forzado en los barcos, pero siempre que exista un juicio previo en la jurisdicción local pertinente: *mozos ociosos, sin destino a oficio o que trabajaban poco o nada; en concreto: a casados olgazanes que dando mala vida a su mugeres no atendian a el cuidado de sus familias; y a otros que con indicios o nota de mal vivir havia en esos pueblos...con algun particular sujeto declarado ya por bagamundo, pero no por punto general con los que su Diputacion quiera considerar ociosos*. Por lo tanto, el resultado es algo más restrictivo que lo pretendido por las autoridades guipuzcoanas<sup>VIII</sup>, quienes años atrás



Sementeras de cacao que la Compañía tenía en San Pedro de Tunasán, en la región de Biñán (1745). *Archivo General de Indias*. MP-FILIPINAS, 158.

ya habían dispuesto que los niños menores de 10 años que andaban pidiendo limosna fueran embarcados en barcos de pesca, ballenas o corso para que pudieran aprender un oficio con el que ganarse la vida.

Si bien la Provincia insiste en su intención, el Consejo de Estado no cede, ya que no ve con buenos ojos que ladrones o potenciales ladrones sean parte del equipaje de barcos de guerra, pues no olvidemos que, con mayor o menor intensidad, esa es una de las tareas fundacionales de la Compañía<sup>IX</sup>.

Efectivamente, no podemos olvidar que a cambio de organizar la recolección y de hacerse con el monopolio del comercio del cacao hacia la Península<sup>3</sup>, la Compañía efectuará tareas de corso o guardacostas, con autorización, con el deber, de perseguir por las armas todo tipo de contrabando. Además, la de Caracas asume el control de la producción de armas en Gipuzkoa, a través de las fábricas situadas en el Deba (la célebre *fábrica de armas de Soraluze*)<sup>X</sup>.

Esta tarea fue tan efectiva que estuvo en la base de dos de las revueltas más conocidas contra la Compañía (la de Andresote en 1730-32 y la de Juan Francisco de León, en 1749-52), pues su proceder afectaba al tradicional contrabando con los

3 - La mayor parte del cacao, entre un tercio y la mitad del total, que saía legalmente de Venezuela tenía como destino Veracruz-Nuevo México.

Batalla de la Guaira en 1743. *Diary of Caracas 1743 (Engraving of La Gauria 1743)* [Public domain], via Wikimedia Commons



holandeses y minaba la economía de los productores contrabandistas a los que también va desplazando de los órganos de gobierno coloniales. Aunque sea más complicado y requiera matizaciones, como idea general podríamos decir que la élite local ya implantada en Venezuela no tuvo acceso a los cargos de responsabilidad de la Compañía, que funciona de un modo aparte y, en gran medida, autorregulada. El grado de tensión contra la Guipuzcoana llega tan alto que la Corona concederá modificar la estructura de la Compañía, trasladando, por ejemplo, su sede oficial a Madrid. Según el citado Astigarraga, la Compañía deja así de ser una compañía por acciones en sentido estricto, pasando a ser una empresa “semi-pública”. Para mantener su comercio privilegiado, deberá abastecer la colonia con productos manufacturados en el Reino, dejando de lado los productos europeos, por ejemplo, los textiles franceses, por otros de peor calidad y más caros. En Gipuzkoa esto pudo suponer un acercamiento de interés entre las dos élites, la donostiarra y la de la Provincia, al estar interesada esta segunda en dar salida, por ejemplo, a los cuchillos fabricados en la cuchillería de Bergara, fábrica abierta al amparo de la Bascongada ya en la parte final de la vida de La Guipuzcoana. Sin embargo, no consiguen que sea un negocio rentable.

Igualmente, La Guipuzcoana no vacila en incorporarse al escenario bélico global si la situación así lo requiere. De esta manera, La Guipuzcoana contribuye de una manera directa a frenar el avance inglés en el Caribe, defendiendo y protegiendo los intereses de sus accionistas. Esta determinación pudo apreciarse rotundamente en la guerra conocida como la “Guerra del Asiento” o “Guerra de la oreja de Jenkis”, en la que defendió con éxito su negocio de la competencia inglesa. Este conflicto se desarrolló entre 1739 y 1748. Desde 1742, además, se considera el escenario bélico americano, o la extensión a América, de una guerra europea, la *Guerra de Sucesión Austriaca*. Los ataques ingleses contra Cartagena de Indias, Portobelo, La Guaira o Cuba, así como las batallas en Georgia, son algunos de sus hitos.

En lo que incumbe a la relación de esos episodios bélicos con este estudio, tendríamos que destacar el segundo ataque contra La Guaira, el 2 de marzo de 1743. Tres horas y media

de bombardeo recíproco, entre las baterías de tierra y los navíos ingleses anclados en doble línea esperando desembarcar. Ante la imposibilidad de asalto, el comandante inglés Knowles parte hacia Puerto Cabello, otro enclave destacado de La Guipuzcoana. Tampoco aquí consigue quebrar la defensa, dirigida de nuevo por el gobernador nacido en Hondarribia Gabriel Zuloaga. Junto a él, destaca también el azpeitiarra Iturriaga, que ya había participado en la defensa de La Habana en 1741. La vinculación de Iturriaga con la Compañía es muy estrecha. No sólo fue su primer director; también asumió la defensa de la misma en Madrid tras el citado alzamiento de Juan Francisco de León. De igual modo, al margen de su actividad en la Compañía, lideró la Expedición de Límites, asentando y expandiendo la colonización hacia el Orinoco y también hacia La Guayana.

Como hemos dicho, tras repeler los ataques ingleses y hacer frente al intento encabezado por Juan Francisco de León, los estatutos de la Compañía son reformados, incluyendo la apertura de las acciones a capital venezolano. En realidad, apunta Ramón Aizpurua, habían sido los propios caraqueños quienes rechazaron y boicotearon esta participación local en La Guipuzcoana cuando está llegó a Venezuela. En parte por razones de prestigio, de orgullo, por no haber sido consultados para la formación de esta empresa comercial y en parte por desinterés, ya que mantenían bajo su control el no menos próspero comercio de cacao con Veracruz (Méjico).

El mencionado Iturriaga, en su defensa del modo de proceder de la Compañía<sup>XI</sup>, intenta demostrar que las acusaciones vertidas contra la empresa y que motivan esta reforma, son falsas. Para ello, resalta tres aspectos que, lógicamente, coinciden con los objetivos fundacionales de ella. Así, en primer lugar, habla de los notables ingresos que proporciona a la Hacienda Real; en segundo lugar, del reforzamiento territorial y estratégico frente a las potencias europeas con las que compete por el comercio colonial; y, por último, evidentemente resalta el éxito del negocio del cacao, pero también el de las minas de oro y plata. Compara la situación antes y después de 1728, explicando que entre 1706 y 1721 no salió de aquellos puertos ni un solo barco cuyo destino comercial fuese la península. De igual modo, calcula el volumen del cacao comercializado entre 1700 y 1730 en 642.023 fanegas, mientras que durante la actividad de la Compañía cuando él escribe (entre 1730 y 1748) esta cifra es notablemente superior, 858.978 fanegas. Por lo tanto, es mucho mayor el volumen facturado en 18 años que el conseguido en los 30 anteriores.

No obstante, la reforma de la Compañía es ya imparable y con su sede en Madrid se mantendrá operativa hasta 1784-1785, fecha de su disolución y fecha también del nacimiento de su sucesora. En ese año se constituye de forma legal la Compañía de Filipinas. Esta nueva compañía se hace con los bienes y deudas de la Guipuzcoana y añade al tráfico Pasaia-La Guaira el comercio con Asia. En su organización destaca la figura de Francisco Cabarrús, conocido personaje ilustrado que, entre otras iniciativas, fundó el primer banco

español, de dudoso resultado. El apellido es sobradamente conocido en Pasaia, donde la casa comercial familiar está perfectamente implantada.

¿Qué motivos hay para este cambio? Uno fundamental: La Compañía ya no reparte dividendos entre sus accionistas. ¿Cómo se ha llegado a este punto? El director de la Compañía en 1781, Juan Bautista de Goizueta, lo explica perfectamente en el descargo presentado en Junta Extraordinaria, motivado por la impresión que existe entre la opinión pública y el accionariado sobre la inviabilidad del proyecto<sup>XII</sup>.

En primer lugar, debemos hacer notar en qué contexto político internacional nos encontramos en ese momento: Inglaterra tiene que hacer frente a la rebelión de sus colonias en Norteamérica, en una guerra que pondrá los fundamentos para el nacimiento de los Estados Unidos de Norteamérica. Las potencias europeas actúan en la misma según sus intereses y alianzas. La Corona española apoyará a los norteamericanos, lo que le lleva a la guerra con los británicos.

Del periodo transcurrido entre 1730 a 1779, Goizueta califica 17 años como malos y 32 como buenos. Entre los malos sitúa los 5 primeros de la fundación y asentamiento en Venezuela y otros 10 por diferentes guerras entre 1740 y 1762, en los que La Compañía perdió hasta 14 navíos. Los dos restantes son los que corresponden a las revueltas señaladas, entre 1749 y 1751, que supusieron la expulsión de los factores y la total suspensión de comercio.

En tiempo de paz, por otra parte, se fueron a pique en naufragios otras 5 embarcaciones entre 1753 y 1767. Pero, sin embargo, en esos 32 años de bonanza, se llegó a reparar en dinero el 325% de lo invertido y más de 200% en la duplicación y triplicación de acciones en la ampliación de capital que se acometió. La tributación a la hacienda Real aumentó también en un 75%.

Pero esos tiempos han pasado también. El comercio ha caído por la bajada de los precios, motivada por el fin de los monopolios. Es decir, que además de las guerras y de la mano de estas, se han impuesto nuevas ideas sobre el comercio y la libertad de practicarlo en cualquier lugar y circunstancia. Los precios dejan de estar estipulados de antemano y esto afecta a los rendimientos que empresas como la Guipuzcoana obtenían. No obstante, Goizueta confía en la experiencia y organización de la Compañía: *como quiera que corran las cosas en adelante, las fuerzas de la Compañía es preciso sean superiores en muchos grados a la de los comerciantes particulares sobre su competencia en el comercio de que se trata; pues tiene este cuerpo en sus fondos y en su crédito en la América, en sus casas factorías y almacenes alla mesmo, y en el radical conocimiento de la substancia genios y conducta de los hacendados y naturales del País, unas disposiciones con las cuales ningun cargador particular podrá disputarle igualdad y mucho menos preferencia si la Dirección y empleados de la misma Compañía*

*se conducen como debe esperarse con el pulso, economía y acierto que pidan las circunstancias ocurrentes. Y cree que si los 6 barcos que tiene en Caracas regresan sin sobresaltos recuperará parte del vigor anterior.*

Goizueta no acierta en el diagnóstico. Además del peso de la guerra, las ideas sobre el libre comercio contrarias a establecimientos como el caraqueño llevan a la disolución de la Compañía. En su Junta de julio de 1784<sup>XIII</sup>, se presentan diversas alternativas a la misma, pues son ya cinco los años que llevan sin repartir dividendos; es decir desde el inicio de la guerra americana.

Las acciones, tan cotizadas hasta entonces que siempre encontraban seguro comprador, ahora están en venta sin que interesen a nadie. Se reconoce el papel la institución comercial en el desarrollo de Venezuela, pero se cuestiona la necesidad de continuar con este modelo. Los críticos con este sistema aseguran que las compañías comerciales son necesarias para organizar un territorio e iniciar allí el comercio, pero no luego, una vez creada la riqueza o el sistema que la genera. A partir de ese momento, según este punto de vista, las compañías deberían disolverse para dejar el negocio en manos privadas. Por lo tanto, una vez alcanzada una situación como la producida por La Gipuzcoana, lo ideal sería dedicar los esfuerzos a localizar nuevos territorios a organizar y explotar de manera combinada entre Estado y accionistas, en beneficio de ambos: *¿No hay inmensos dominios cuyo comercio no nació todavía, y necesita de la fuerza irresistible de una Compañía para criarle y formarle? No nos engañemos, esta perfección mercantil y política es objeto de nuestros deseos mas bien que de nuestras esperanzas, y son tantos los ramos que nos queda que emprender, que seria un error un desacierto indisculpable destruir una maquina de cuyo auxilio tanto necesitamos.*

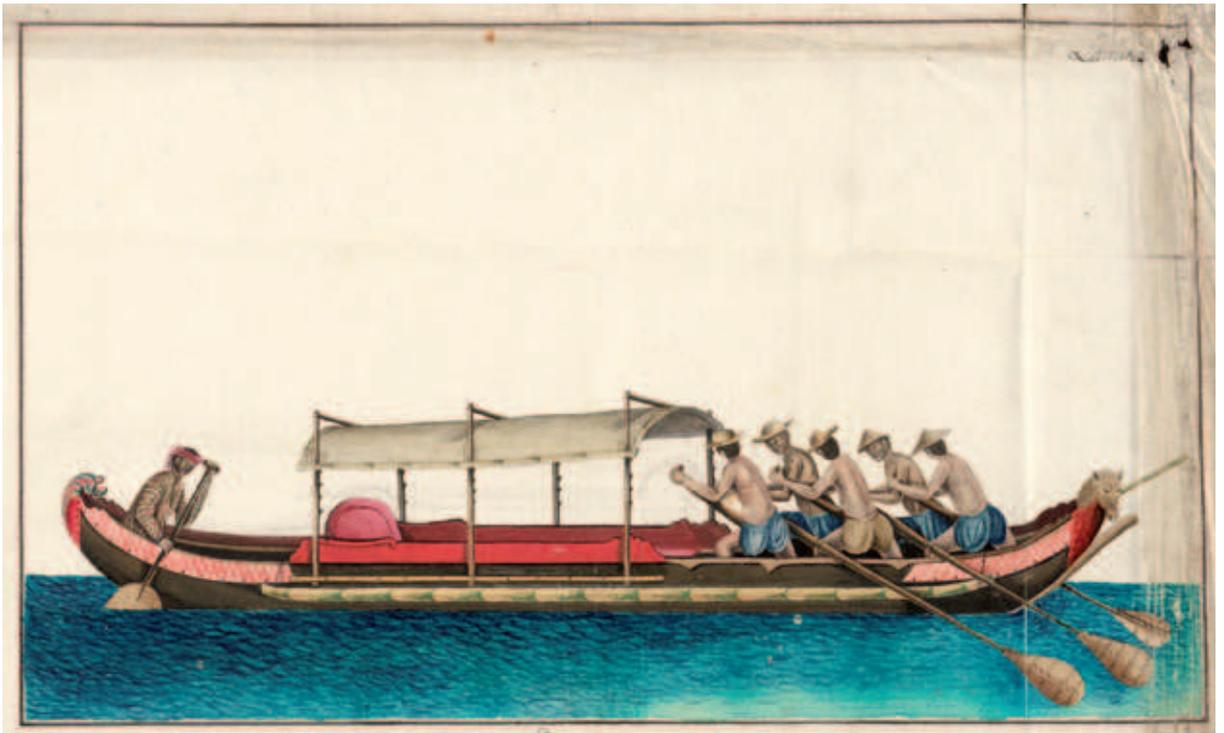
Precisamente, creemos que este punto de vista es el que hace comprensible que a la disolución de la de Caracas siga la creación de la de Filipinas, pues ésta se plantea recuperar las instalaciones y el circuito comercial ya existentes para prolongar este último hasta Filipinas. De este modo, este nuevo territorio se identifica como uno de esos dominios en los que no hay comercio organizado en favor del Estado y demás accionistas y en el que es posible poner en marcha una colonización comercial basada, nuevamente, en productos comercializables en Europa.

### 1.3 El impacto de la Compañía en nuestra sociedad

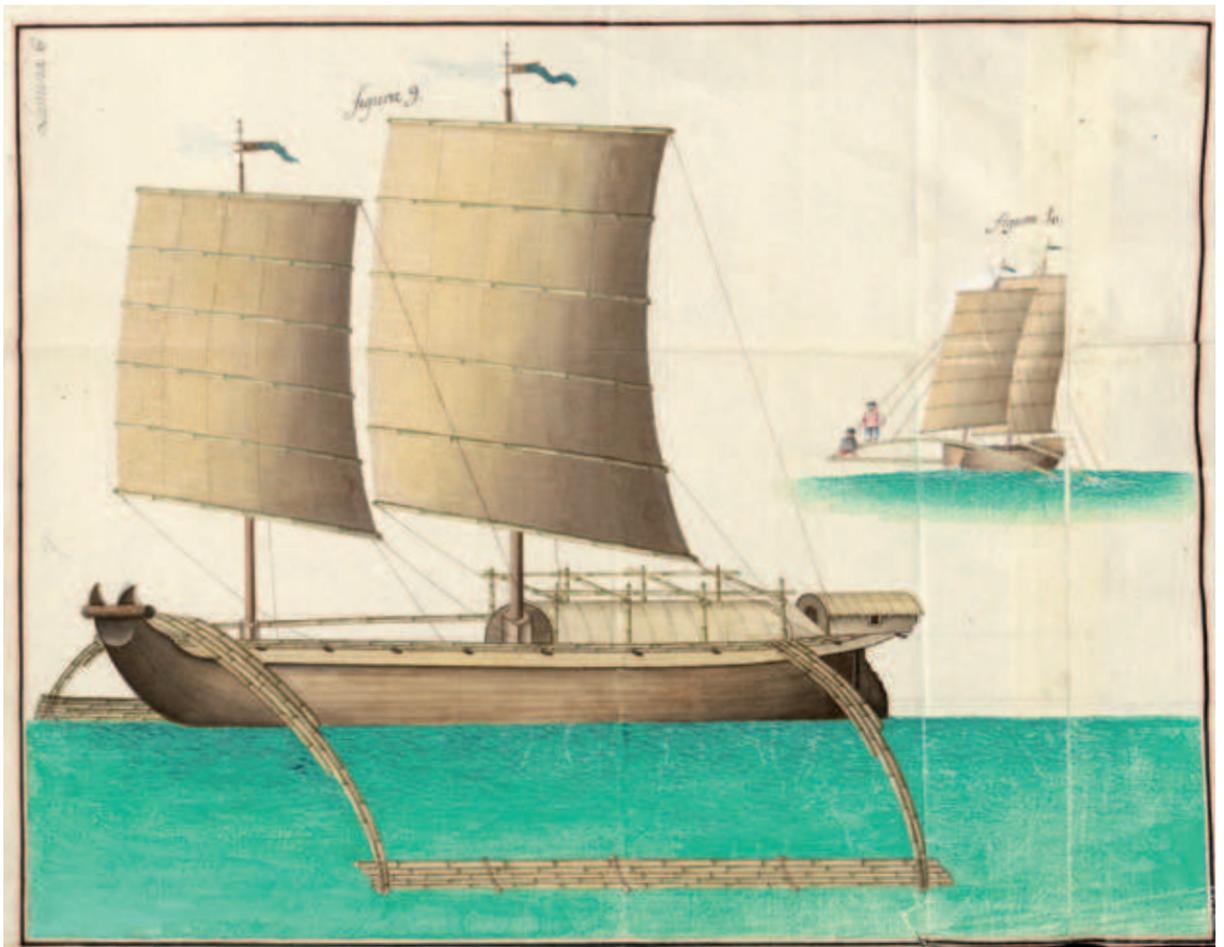
Una valoración de los resultados sociales de la Guipuzcoana nos la ofrece Manuel de Larramendi hacia 1756. Es decir, es un testimonio de primera mano, redactado por uno de los principales pensadores de la Gipuzkoa del siglo XVIII<sup>XIV</sup>. Escrito tras la reforma que aleja la dirección de la Compañía de la Provincia, Larramendi resalta el éxito comer-

Panga. Una de las embarcaciones utilizadas en Manila para el transporte de personas. Del diario de Manuel Agote, 1787.

*Untzi Museoa, Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.*



Parao. Una de las embarcaciones utilizadas en Manila y alrededores para el transporte de personas y mercancías. Del diario de Manuel Agote, 1787. *Untzi Museoa, Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.*



cial de la misma, alabando, por ejemplo, la calidad del cacao venezolano, que llega a Europa sin adulterar ni mezclar.

Repasa también el destino de los primeros protagonistas de los viajes. Así, de los directores, dice que no son ellos quienes se han enriquecido con este comercio, lo cual, por otra parte, le hubiera parecido perfectamente justificado dado el trabajo que realizaron y las trabas que tuvieron que superar, incluyendo la difamación de sus personas. Sin duda, al hacer esta valoración Larramendi tiene en mente acusaciones como las que se lanzaron contra los directores en 1733, es decir, desde la misma puesta en marcha de la empresa venezolana<sup>xv</sup>. Esas críticas parecen tener su origen entre los comerciantes asentados en Andalucía, quienes perciben claramente que el monopolio de la Guipuzcoana les va a afectar negativamente. Además de poner en duda la inteligencia de los directores o cuestionar la legitimidad de su autoridad, la denuncia resulta paradójica toda vez que se les acusa de revendedores, especuladores y careros. Y la solución propuesta, que no prosperó evidentemente, es igualmente sorprendente, pues solicitan que sea la Provincia quien nombre 4 o 6 caballeros que entiendan en el asunto, para evitar más quejas.

Larramendi admite que los factores sí se han enriquecido, y añade que legítimamente, pues no han ido allí para volver más pobres. Igualmente sostiene que este enriquecimiento no se ha producido en detrimento ni de la Compañía ni de la Provincia, por lo que pide a quienes les acusan de picardías y comercios ilícitos que lo demuestren. Defiende que la Compañía ha servido también para que capitanes, oficiales, marineros y trabajadores del sector naval salgan de pobres y se mantengan con decencia.

A este respecto podemos señalar, por ejemplo, que en 1791 la cofradía de pescadores pasaitarra afirma que los años negativos de la Compañía también lo son así para ellos, toda vez que sus destinos están unidos. Tanto que, cuando algún temporal amenaza la flota del comercio de altura o hace falta ir a rescatar y remolcar alguno de esos barcos, son los propios pescadores quienes se han comprometido a hacerlo, arriesgando vidas y material.

En cambio, si Larramendi muestra respeto hacia directores, factores y trabajadores, no tiene una opinión tan positiva de los accionistas, a quienes acusa de pretender que el valor de sus participaciones se doble sin cesar. Es decir, de no tener más preocupación que la económica, al margen de la ética o la moral tradicional. A esto habría que añadir que los accionistas ni se embarcan ni trabajan de un modo directo en la empresa. En el mismo sentido se había manifestado, como recoge de nuevo Astigarraga, el representante real en la Provincia, el Corregidor Pedro Cano. En 1756, Cano afirma que la riqueza caraqueña había quedado en manos de una docena de personas que vivían de rentas y que, por lo tanto, el comercio colonial había dejado de fomentar el comercio local y de fomentar la felicidad pública.



Estandarte que un gobernante rebelde del reino de Annam (Vietnam), concedió al capitán Mariano de Olea para comerciar en exclusiva desde Filipinas y China con la costa de ese territorio.

*Del diario de Manuel Agote, 1787. Untzi Museoa, Gipuzkoako Foru Aldundia. Donostia.*

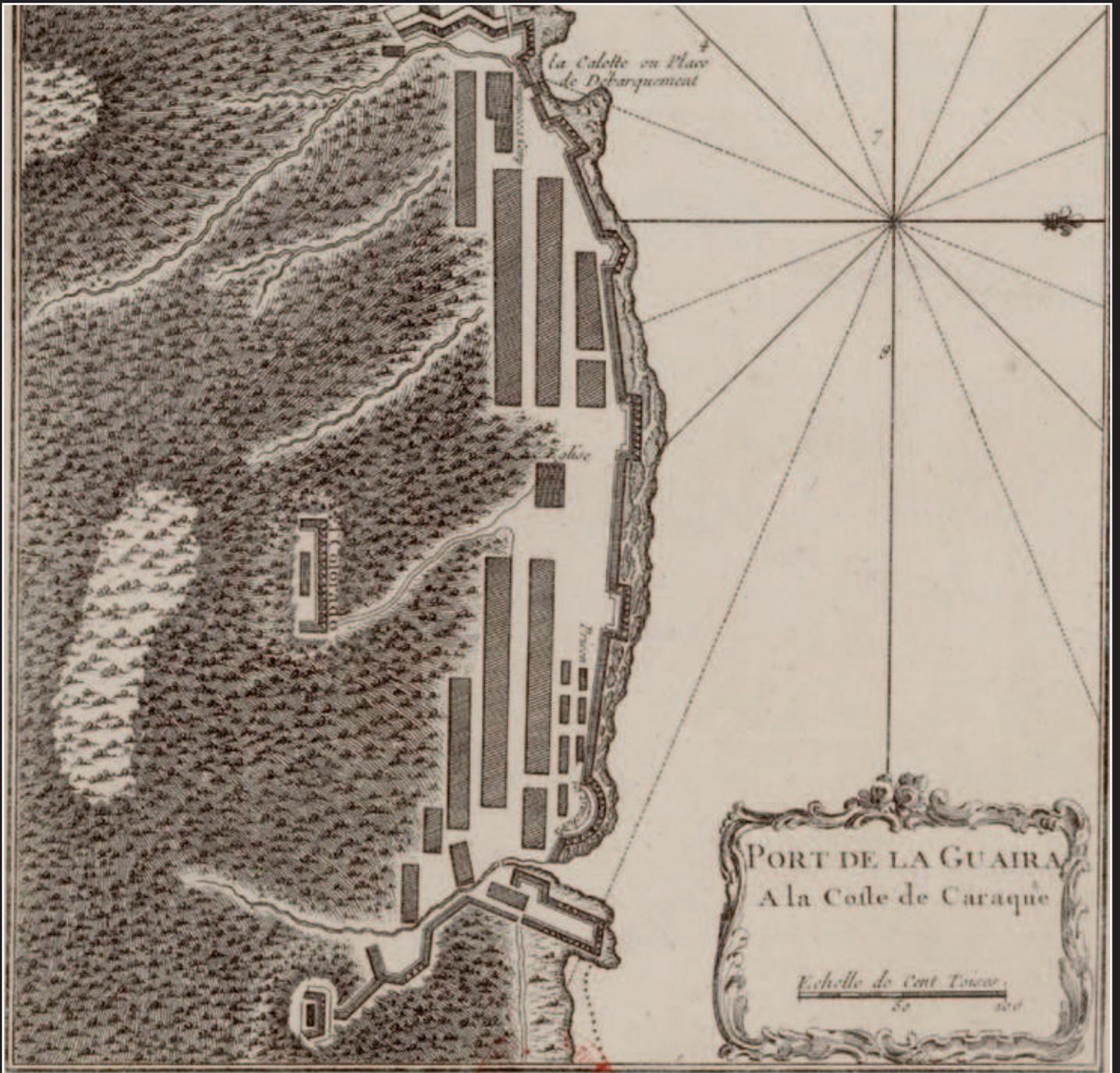
Por otra parte, Larramendi tiene también palabras para quienes piensan que la Compañía es la causa de que no se pesque bacalao o se cacen ballenas; les sugiere invertir en esos negocios, cosa que no hacen por temor a la bancarrota. Aún y todo, Larramendi reconoce que los pescadores de bajura han desaparecido y, por lo tanto, también el comercio y la exportación de besugo, congrio, merluza y otras especies. Del mismo modo, la ausencia de estos pescadores reconvertidos en marineros corsarios, acarrea largas ausencias y abandonos familiares. Además, al perderse el carácter temporal de la pesca, se pierden de igual manera otros oficios que los pescadores realizaban fuera de temporada. En cambio, dice, “metidos a caraqueños” se vuelven ociosos y holgazanes en tierra, lo que acarrea problemas.

Por lo tanto, para posteriores trabajos, insistimos en lo conveniente de rastrear en qué medida la riqueza generada fue suficiente para mejorar la vida en la bahía o si esta mejora se limitaba a procurar sueldos e ingresos que, si bien permitían mejorar en calidad de vida, no suponían una renta tan alta como para progresar en la escala social sólo con ella.

Volveremos más adelante a estas situaciones que apunta Larramendi, pero ahora es tiempo de ver cómo todo lo expuesto se fue materializando en Venezuela. Es decir, ¿cómo se organizó la sociedad asentada en torno a la bahía de Pasaia para participar en La Guipuzcoana?.



# EL VIAJE A VENEZUELA



**L**as consecuencias de las acciones humanas discurren entre lo predecible y lo impredecible, obviamente. Las consecuencias de las acciones de las “instituciones sociales-humanas” siguen, así mismo, tales inciertos derroteros. De tal circunstancia no se escapó la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, y menos quienes le dieron vida, especialmente los marineros que tripulaban sus embarcaciones, y los funcionarios que hicieron de ella una vibrante empresa comercial, única en los tiempos coloniales de toda la América hispana.

De la inmensa cantidad de gente que la empresa aglutinó y manejó, la mayor parte de ella era gente que viajaba a América y regresa de ella, con lapsos inciertos de tiempo, con vidas en ambas orillas pero esencialmente “asentadas” en Gipuzkoa, mientras que otra parte, menor pero amplia, terminó quedándose a vivir en América, particularmente en Venezuela, y de ella especialmente en ciudades y tierras de la Provincia de Venezuela, la más poblada y la que generaba mayor “riqueza”, tanto a la corona y la empresa como a la élite que en ella vivía y dominaba buena parte de los hilos que la hacían “moverse”. Es desde esta perspectiva que vamos a tratar de dibujar algunos rasgos y líneas, destacar algunas peculiaridades y rescatar algunos datos para retratar un poco la vida en dos orillas de estos “hombres de *Guipuzcoana*”<sup>4</sup>.

Para hacerlo, no nos valemos de un uso exhaustivo de la documentación, que, naturalmente y de entrada, es no sólo inmensa sino interminable; más bien, haremos un uso cuantitativo-cualitativo de los índices documentales y bibliografía poco utilizada a tal efecto, aunque revisándolas exhaustivamente, como se verá de seguidas.

## 2.1 Marinería y viajes de la Compañía de Caracas

Seguir la lógica de la navegación de la Compañía de Caracas es esencial para entender el asunto que acá que-remos tratar. A lo largo de sus 55 años de vida, la Compañía realizó alrededor de 270 viajes, ida y vuelta la mayoría; las embarcaciones salían de Pasaia en el viaje de ida, con destino La Guaira, y luego Maracaibo y Cumaná, y retornaban, pasando generalmente por Cádiz, para dejar allá parte de la preciada carga colonial, antes de terminar el periplo en Pasaia, donde descargaban el resto de los productos coloniales.

4 - Repetimos así el título de un libro de Vicente de Amézaga Aresti, *Hombres de la Guipuzcoana*, pero dándole una mayor inclusión al término hombre: aquél se refiere de ese modo a los que considera “hombres importantes”; nosotros lo utilizamos sin esa distinción. Y, como veremos, no limitaremos el estudio al género masculino.

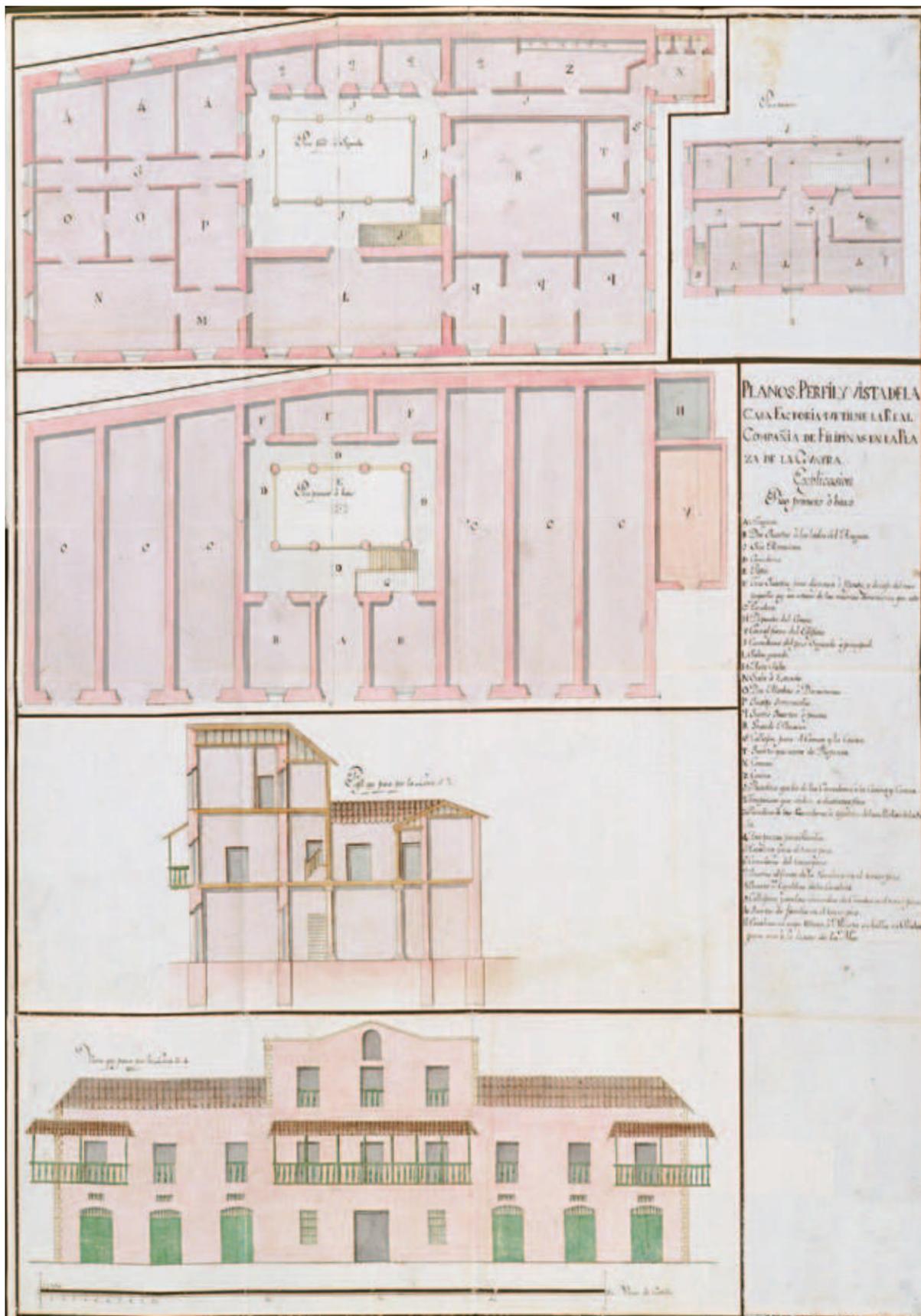


Factoría de la Compañía en Puerto Cabello.

La navegación supone, entre otras cosas, que en las naves se embarque gente diestra en su manejo, pero a esta gente se añaden tanto aprendices como el personal necesario para que la vida en el largo trayecto de un mes, o más, esté garantizada, es decir, cocineros, panaderos y un largo número de artesanos que deben cuidar la estructura de la propia nave, como carpinteros y otros técnicos.

El número de personas que viajaba en un barco de la Compañía excedía al de los propiamente marineros, fuesen oficiales o marinos y gente de mar, pues habría que añadir personal de tierra de la empresa y pasajeros que viajaban de un lado al otro del Océano. Y estos de diverso tipo: desde autoridades y comerciantes hasta familiares y sacerdotes, e incluso polizones, que viajan a escondidas de las autoridades, aunque probablemente no de la tripulación<sup>XVI</sup>.

Algunos de tales viajes fueron de pequeñas embarcaciones, jabeques y fragatillas, que tuvieron como destino el servicio de guardacostas en las aguas orientales del mar Caribe, entre las costas venezolanas y las del sur de Puerto Rico, más o menos. Pero de esa cifra de 270 viajes, la gran mayoría fueron embarcaciones comerciales, que, aunque armadas para defenderse de los problemas que podrían encontrar en el tránsito del amplio arco atlántico que suponía el trayecto de ida, o de vuelta, eran grandes almacenes flotantes de productos de consumo requeridos a ambos lados del océano. A Venezuela se llevaban vinos y aceite de la península; herrajes y clavazón de Gipuzkoa; y harina y textiles de diversa calidad, de la Europa atlántica. De la colonia americana venía especialmente, claro, elpreciado y caro cacao de Caracas, que era como se denominaba en el mercado internacional. Así como, adicionalmente, tabaco y cueros, el primero de éstos en buena parte remitido directamente a Holanda, el segundo con destino incierto. Así mismo, llegaban diversos productos tropicales, aunque en muy pequeña cantidad y mínima proporción.





El problema de la cantidad de marineros usados por la Compañía resulta algo bizantino: hay autores que, citando incorrectamente<sup>XXI</sup>, hablan de 12.000 marineros a lo largo de la vida de la empresa (1728-1784). Otros, refieren 2.500, sin mayores detalles. Tales cifras parecen difíciles de corroborar, especialmente la primera, pero si jugamos a los números, en caso de que la Compañía llevase un número entre 150 y 250 marineros por viaje, los 270 viajes reseñados hablarían de un total variable de 40.500 y 67.500 marineros viajando en las travesías atlánticas, lo que haría un promedio de 4 a 6 viajes por marinero, es decir, otros tantos años de vinculación de los marineros con la Compañía<sup>XXII</sup>.

Sin embargo, la otra cifra que podríamos calcular, correspondiente a los 2.500 marineros, casi llevaría a pensar que harían de 16 a 27 viajes con la empresa, y más o menos otros tantos años vinculados a ella, lo que a todas luces parece demasiado. Quizás una cifra intermedia, de 5.000-7.000 marineros sería una cifra más plausible (siempre dentro del campo de la ficción). Obviamente, también habría que tomar en consideración toda la estructura naviera y marinera que la Compañía debía utilizar tanto en los puertos como en el comercio: los compradores y vendedores de los productos que comerciaba, el manejo de los bateles en los puertos, así como los que se dedicaban a navegar el Cantábrico y el Atlántico europeo occidental, hasta puertos como el de Ámsterdam, en los diversos negocios que desarrollaba la Compañía.

Naturalmente, como empresa naviera que era, la mayoría de su personal fue "personal de mar", es decir, marineros y marinos, para diferenciar con ello la jerarquía que en las embarcaciones tenían los hombres, algo así como el alto mando eran los oficiales, y el cuerpo amplio de la tripulación, los marineros. Pero como empresa comercial también tuvo una gran cantidad de "personal de tierra", administradores, factores, representantes, por un lado, y asistentes, contables, almaceneros, etc., por otro.

Como empresa con dos polos, en Pasaia/Donostia (y en la península, Cádiz principalmente), por un lado, Caracas, La Guaira y Puerto Cabello (y algunas de las provincias españolas de lo que actualmente es Venezuela)<sup>5</sup>, por otro, las dualidades arriba mencionadas se repetían, por lo que se ampliaba "generosamente" el campo de acción de la actuación humana, singular, y la actuación institucional, colectiva. No acaba aquí esta compleja trama de situaciones: la marinería toda, para entenderla sectorialmente,

también mostraba una compleja situación pues así como la inmensa mayoría estaría dedicada a la navegación oceánica, la estrictamente relacionada con el "giro atlántico" (sobre todo en lo que tiene que ver con el comercio americano), una buena parte de ella (y a veces sucediéndose temporalmente) se dedicaba al combate del contrabando en aguas caribeñas, en un "giro caribeño", por medio de lo que tradicionalmente se entendía como el "corso de la Guipuzcoana".

De esa inmensa cantidad de gente que cruzaba el Atlántico, la mayor parte viajaba a América y regresa de ella, con lapsos inciertos de tiempo, con vidas en ambas orillas pero esencialmente "asentados" en Gipuzkoa, mientras que una pequeña parte, menor pero amplia, terminó quedándose a vivir en América, especialmente Venezuela, y de ella en ciudades y tierras de la Provincia de Venezuela, la más poblada y la que generaba mayor "riqueza", tanto a la corona y la empresa como a las élite que en ella vivía y dominaba buena parte de los hilos que la hacían "moverse".

## 2.2 La "vivencia" venezolana

Cuando las embarcaciones llegaban a puerto venezolano, especialmente La Guaira y Puerto Cabello (donde hacían la "invernada", mientras esperaban el viaje de retorno), y una vez descargas, una buena parte de la tripulación y oficialidad era destinada al servicio de guardacostas, navegando embarcaciones más pequeñas que recorrían trechos o porciones de la costa venezolana, en algo que podríamos llamar "giro costero"; también se adentraban en las aguas caribeñas, recorriendo, en un viaje circular, buena parte del Caribe oriental, en el ya señalado "giro caribeño". En tales viajes se apresaban barcos que traficaban de contrabando en las costas españolas del Caribe, por lo que la doble marinería y oficialidad era obligatoria a fin de poder garantizar poder llevarlas a los puertos donde podían reclamarlas como "buenas presas", o apresamientos legales.

Obviamente, en el primer giro, el costero, las embarcaciones eran pequeñas lanchas y jabequines, muchas veces movidas a remo y vela, y viajaban en conserva, como se decía en aquella época: varias juntas, para apoyarse y así mejorar el servicio de guardacostas. Naturalmente, en el segundo giro, el caribeño, lo hacían también "conservadas", pero con embarcaciones de mayor porte, jabeques y balandras. En estos viajes, como ya ha sido estudiado, las posibilidades de "enriquecimiento" eran elevadísimas: la cantidad de barcos apresados en el acto de contrabando, real o supuesto, motivado el reparto de su carga y el valor de la nave entre las partes, es decir, la empresa, los marineros y la Real Hacienda. Las más de 1.000 embarcaciones apresadas, algunas muy, muy "ricas", hicieron que el trabajo en la marinería corsaria fuese altamente buscado y gratificante, y suponía que el viaje del marinero vasco a

5 - El estado venezolano es una construcción político-administrativa del siglo XIX, cuando terminaron de integrarse, por la acción de las armas, las siete provincias que a finales del siglo XVIII, y sólo entonces (1776-1789), se reunieron en lo que se conoce como *Capitanía General de Venezuela*. Lo curioso es que, probablemente, la propia *Compañía Guipuzcoana de Caracas* haya funcionado como una de las *instituciones* que contribuyó a la inicial concreción.

Venezuela fuese no sólo rentable sino prolongado y repetido, y que la remesa del beneficio, en dinero contante y sonante o en especie, fuese permanente. Así, tanto las soldadas del trabajo en la marinería, desde el oficial hasta el panadero o el calafate, como los repartos de las presas declaradas buenas, supusieron un flujo de dinero y de "situaciones" que tuvieron expresión continua en Pasaia y en Gipuzkoa en general.

Pero otra faceta de la permanencia de los marineros y funcionarios de la Compañía tuvo que ver con el hecho que muchos de estos últimos, y algunos de los primeros, terminasen hundiendo raíces en la propia tierra americana, especialmente vinculándose con el comercio al detalle en los escasos puertos y ciudades de la colonia, amparados en el cobijo que la propia empresa pudiera darles, y algunas veces desarrollando lazos maritales con familias del lugar, a veces de las más "encumbradas". Buena parte del comercio a lo largo y ancho del espacio venezolano fue llevada a cabo por "vizcaínos", nombre genérico para referirse a los vascos, y éstos fueron llamando y llevando a sus parientes y conocidos a ayudarles en sus negocios, como veremos más adelante.

Lo cierto es que cuando los marineros se embarcaban a Venezuela, dejaban en Pasaia y Gipuzkoa tanto esposa como hijos, padres y parientes, a los que muchas veces debían garantizar su mantenimiento, por lo que debían dejar dinero y poderes para actuar en su nombre, especialmente en lo que tenía que ver con la recepción y manejo de las "remesas caraqueñas" que enviaban en los retornos de las embarcaciones, cuando no regresaban ellos en ellas; claro, también dejaban problemas, litigios y complicaciones que los familiares debían enfrentar o resolver, y para ello dispusieron de la figura del apoderado. Así, los apoderamientos se convierten en una herramienta legal indispensable para iniciar el viaje con cierta tranquilidad.

Con lo incierto que era el futuro de un navegante y lo larga que era la ausencia de su tierra, los marineros buscaban y utilizaban infinidad de vías y recursos para garantizar un mínimo de estabilidad a sus parejas o familias que quedaban en puerto, por lo que entablaban acuerdos y realizaban negocios a ambos lados del océano para ello, lo que en infinidad de casos ocasionaba largos y complejos litigios de diverso orden. Los litigios en los que se vieron envueltos los marineros de la Compañía, y sus familiares y apoderados, fueron tan abundantes, variados y complejos que darían pie a escribir, por lo menos, un par de "Los miserables".

Es decir organizar el viaje requiere de ciertos protocolos. Antes de embarcar hay que tomar medidas legales para intentar que, en caso de accidente o muerte, pero también en caso de disputa con intermediarios o con la Compañía, no sea necesario llegar a los tribunales; pero para que, en caso de llegar, los interesados cuenten con la debida documentación probativa. Sin embargo, será precisamente este

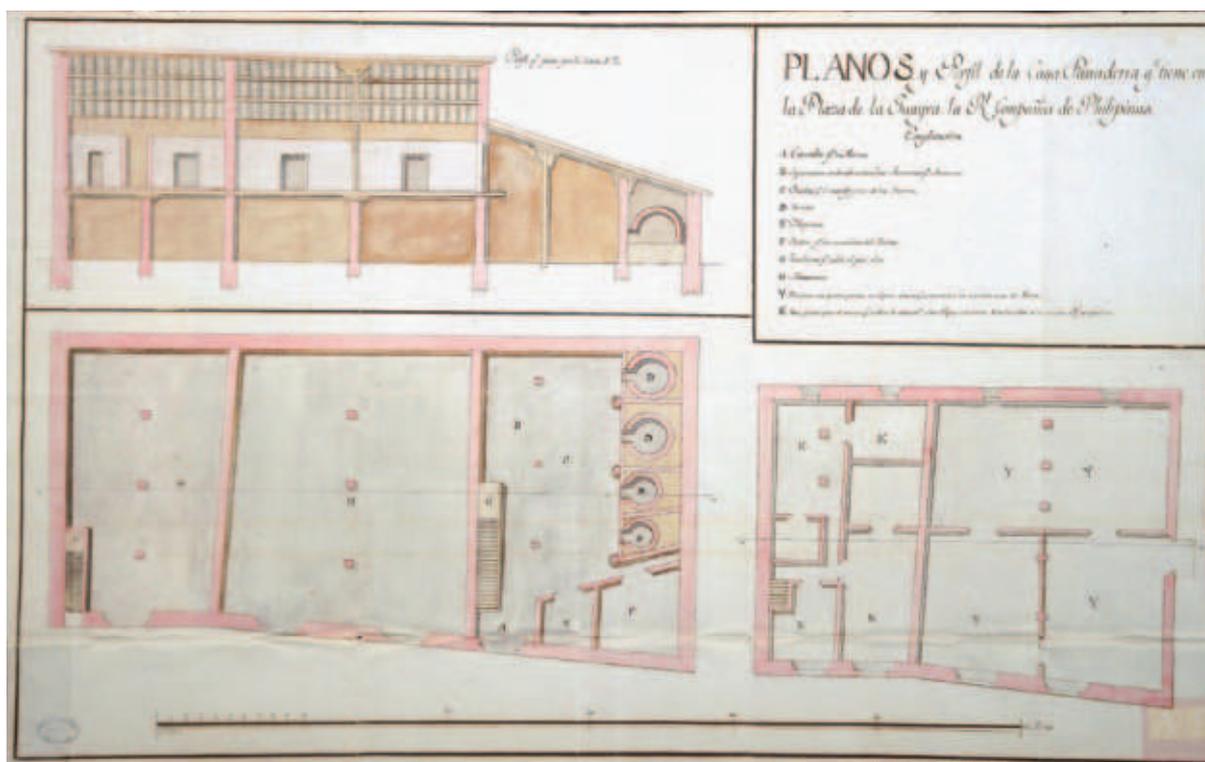
paso por tribunales el que nos indique qué tipos de conflictividad social se produjeron dentro la empresa comercial guipuzcoano-caraqueña. Del mismo modo, también el paso por el notario nos indicará qué tipo de disposiciones legales se tomaban con el fin de hacer la vida menos complicada a quienes se quedaban en tierra, en especial y dado el carácter masculino del viaje, a las esposas de los embarcados. Por supuesto, la documentación no se limita a apoderamientos a terceros, también es necesaria para justificar los actos propios más simple, como poseer dinero propio. Si no, se corre el riesgo de ser embargado y perder el dinero.

Como decimos, todo esto se plasma en una gran actividad ante notario en la víspera del embarque, víspera en la que suponemos superpoblada la bahía, con jóvenes alojados a modo de apupilos en las habitaciones y con necesidad de proveerse de lo más básico para el viaje. En todo caso, surgiría así un circuito de comercio y servicios que también forma parte del movimiento económico en torno a la Compañía.

Para recrear tanto este circuito como las condiciones en las que se preparan los viajes y la conflictividad derivada de todo ello, hemos recurrido a documentación judicial, a pleitos que consideramos de interés porque creemos que reflejan una situación general. Es decir, son válidos porque crean una narración común a la mayoría de los protagonistas que nos interesan. De ellos hemos seleccionado algunos casos ilustrativos, que muestran esa dialéctica que envolvió la trama vital de las personas involucradas en el viaje caraqueño, centrándonos en la medida de lo posible en los protagonistas pasaitarras, cuyas peripecias son perfectamente extrapolables al resto<sup>XXIII</sup>.

Por lo tanto, toda esta documentación nos sirve para ilustrarnos sobre el procedimiento a seguir para el embarque: dar poder legal a un familiar para los asuntos que queden pendientes; tomar medidas legales para garantizar que los pagos lleguen a la familia; apoderar a una persona para que cobre los adelantos; buscar a alguien de fiar para que haga llegar a casa dinero y regalos; otorgar poderes para ocuparse de negocios, préstamos, devoluciones, herencias... Y este procedimiento atañe a todo aquel que embarca, como demuestra el capellán de la iglesia de Ispaster, Juan Ziarda, que en 1763 dejó poder a su padre y a su hermano, para que se ocupasen de sus negocios mientras él estuviese embarcado (como capellán a bordo, se supone) en el navío *Santa Ana*, de la Compañía.

Cualquier incidente revela que estas precauciones documentales son necesarias pero a veces hasta insuficientes para evitar un pleito. A modo de ejemplo, el altzotarra Fermín de Iturregi consiguió realizar 3 viajes, si bien no regresó del último. Ya en el segundo fue capturado por los ingleses, en 1745, y, por si acaso, otorgó testamento durante su cautiverio, en la localidad inglesa de Exeter. De notario actuó el escribano de su navío, el bergantín *San*



Planos de la panadería de la Compañía de Filipinas en La Guaira. Archivo General de Indias: MP-VENEZUELA, 227.

José, donde Iturregi ejercía de artillero. Antes de embarcar, como medida de previsión, Iturregi dejó en manos de su tía, Magdalena Arruarte, cierta cantidad de dinero para su custodia. Tras su muerte, son los padres del artillero quienes reclaman esa cantidad. Sin embargo, Arruarte aduce que en diferentes momentos ha ido entregando tanto a Iturregi como a sus padres, diferentes géneros de ropa, botones de plata, escopetas, etc<sup>XXIV</sup>.

Si nos interesa este pleito es porque enuncia buena parte de los ingredientes del viaje: necesidad de recoger las voluntades por escrito no sólo antes sino también durante el mismo; intermediación de parientes como manera de financiar el viaje, sea este comercial o no; carácter no sólo comercial de la Compañía, por lo que se embarcan también, por ejemplo, artilleros; posibilidad de acabar como preso de guerra; necesidad de ajustes contables entre todos los participantes; necesidad de contar con un apoyo social y, sobre todo, familiar para organizar la expedición; contar con la muerte como una posibilidad asumida.

Y, como ya hemos visto, la distancia y los, digamos, malos entendidos con los intermediarios, generan continuas fricciones. Podemos tener la tentación de pensar que los asuntos que dan motivo para pleitear son muy pequeños. Sin embargo, la pequeñez o el poco monto de las cantidades o reclamaciones expresan sobre todo la fina línea que separa a muchas familias del empobrecimiento. Por ejemplo, 11 pesos y media fanega de cacao es lo que reclama Josefa Ignacia de Iñurrutun a Agustín de Alcaiga, cono-

cido como "Aficionado", y a José Ignacio de Etxeberria, apodado "Amurius", intermediarios a través de los cuales su marido, Pedro Ignacio de Iñigo, había enviado las mencionadas cantidades<sup>XXV</sup>. Iñurrutun presenta una carta de su marido, que reproducimos a continuación<sup>6</sup>.

*Esposa y querida mía. Me alegrare que al rezivo de esta le alle con la caval salud que io para mi dezeo. La mia a Dios gracias es buena para servirte en quanto me quisieras mandar, que lo are como me toca de obligación. Esposa mia, sabras como e echo diligencias posibles para yrme a casa y no e podido alcanzar porque nos azen de por fuerza quedarnos y asi tendras paziencia asta la primera ocasion. Esposa mia, ai te mando onze pesos con Agustin Alcaiga y sinco con Francisco aficionado y mandamos una fanega de cacao entre yo y Azcarate, la mitad para ti y la otra para Maria Migel de Falcorena, la taberera de bino [...] y la lleva Amurius el galafate de Santa Barbara y asi me encomendaras a la Birgen del Carmen y me pondrás a la obedizencia de mi padre y madre y le daras muchas memorias a mis ermanas y la sobrina y con esto y de rogar a Dios te guarde los años de mi deseo.*

6 - No deja de llamar la atención que todas estas cartas se redacten en castellano, si bien estamos seguros que la mayoría se dictaban en euskara. Contraste esto sobremanera con las cartas que se envían a Lapurdi, dictadas y redactadas únicamente en euskara, como lo demuestra el caso de la tripulación del "Dauphin". Estas cartas están recogidas en Otoi, çato etxera: *Le Dauphin itsasontziko euskarazko gutunak* (1757) . <https://lapurdum.revues.org/2528>

Las alegaciones de los acusados aclaran, a la vez que enredan, ese entramado de relaciones personales que hemos citado antes. Así, "Amurius" afirma que entregó el cacao no a la mujer, sino a la madre del remitente. Ésta, la pasaitarra Tomasa de Sein, entra al pleito, afirmando que la mayor parte de lo remitido no corresponde a su nuera, sino a ella misma. Sirve este pleito para adelantar un tema que enseguida retomaremos: el del papel femenino en el comercio local de la bahía.

Junto a estos casos generales, los poderes daban paso a infinidad de circunstancias, probablemente hoy día extrañas o difícil de comprender, como es el caso del que tiene que ver con la figura del matrimonio "por poder", a través del cual una persona era apoderada para contraer matrimonio de parte de un ausente, que en lo que nos atañe generalmente era un marinero en viaje o estancia en tierras venezolanas. Ya en 1730, el marinero Manuel Antonio de Inda (de San Pedro) dejó poder a nombre de Pedro de Larramendi (de Astigarraga) para que, en su nombre, contrajese matrimonio con María Luisa de Isasa (también de Astigarraga).

Pero no siempre los acuerdos de matrimonio que se firmaban llegaban a buen fin, como pasó en 1748, en un complicado caso que suma ambas circunstancias, poder a un tercero para casarse en su nombre, y oposición a tal acuerdo. Aquí volvemos a encontrar a una pareja que ya hemos presentado arriba, la formada por Pedro Ignacio de Iñigo y Josefa Ignacia de Iñurrutun, que habían planeado casarse, precisamente, por poderes al embarcar él a Venezuela. Sin embargo, Pedro Ángel de Iñigo, padre del novio, se opuso con la excusa de que tal vez su vástago había contraído matrimonio en Caracas, o ya no desease hacerlo; sin embargo, el esfuerzo del preocupado padre fue en vano, pues el vicario de Donibane recibió la sentencia de efectuar tal matrimonio sustituto y ya hemos podido ver que la pareja actuaba unida en el pleito anterior.

A veces, las palabras dadas o acuerdos celebrados no eran cumplidos, por lo que una de las partes reclamaba, como parece haber pasado en el caso de Ana Josefa Beloki (de Lesaka, residente en Donibane), que nombró como su apoderado a Juan Bautista Zarandía (factor de la Compañía en Caracas) para que siguiera juicio contra Manuel Antonio Aldako (de Donostia, residente en Caracas). Otras veces, el matrimonio pensaba reunirse en América, como fue el caso de otra Beloki, ahora Gabriela, quien autorizó a su marido, Juan Cruz Zatarain, a seguir viviendo en Venezuela mientras ella prepara su viaje en la siguiente embarcación de la Compañía destinada a Venezuela; Juan Cruz era comisionado de la Real Hacienda en la sureña provincia de Barinas, en la localidad de Barrancas, la principal zona de cultivo del tabaco que la Compañía llevaba a Holanda.

Otras veces, simplemente se daba (y asentaba notarialmente) la palabra de matrimonio, como pasó a mediados

de 1767, cuando José Ignacio Gamon y Teresa Ignacia Noblezia (de Donibane), lo hicieron antes de que José Ignacio partiese rumbo a Caracas en el navío *San Pedro y San Pablo*, pronto a salir de Pasaia, accediendo al futuro matrimonio. No debe ser el mismo Ignacio Gamón ("de nación Vizcaina, ignora el castellano"<sup>7</sup>, si hacemos caso a un documento de 1788), que viaja en 1783 con el famoso comandante corsario Vicente Antonio de Ikutza en el *Nuestra Señora de Coro*, con el cargo de calafate y carpintero y sueldo de marinero, a La Guaira; quizás pariente suyo fue otro Gamón, Juan José, que en 1766 aparece compartiendo el mando de los jabeques *Nuestra Señora de Aranzazu y San Antonio* junto al mismo Ikutza.

Otro aspecto a regular es el de la libertad que tenían marineros y oficialidad de la Compañía para llevar y traer mercancías de un lado al otro del océano, libremente o a escondidas en las embarcaciones, y organizados en macutos y anquetas de viaje, o cajas, fardos y bolsas. Los marineros de la Compañía tenían permiso para cargar en los viajes marítimos, cajas y baúles en los que llevar sus pertenencias personales, como es del todo natural. Sin embargo, en los reglamentos originales de la empresa se consideró el perjuicio que podría ocasionarle el que la tripulación llevase "mercaderías", es decir, que se dedicase a la pequeña reventa y negociase en ambos polos del trayecto, por lo que no solamente se prohibió este tipo de comercio menudo expresamente sino que se propuso la "peregrina" idea de ofrecer acciones de la Compañía de 100 pesos para los marineros que estuviesen interesados en los futuros beneficios, y alejar así el riesgo del fraude.

Como es natural, la idea de incorporar los marineros al capital accionario no prosperó (aunque algunos de ellos, los de mejor condición económica, sí lo hicieron, como por ejemplo los Arizabalo-Olaberriaga o los Noblezia), por lo que la práctica de trajinar géneros y frutos a escondidas de las autoridades reales y de personal directivo de la empresa no sólo fue común sino permanente, e ignorado intencionalmente por los superiores: lo hicieron, sobre todo, con telas y vestidos, en los viajes hacia América, y cacao y cueros, en los viajes de regreso, y muchas veces con plata acuñada.

## 2.3 Los que no regresan.

Este sistema de apoderamiento apenas esbozado, oculta en el fondo el miedo a no regresar. Es decir, tiene en cuenta la posibilidad no sólo de una ausencia larga, sino de una ausencia definitiva al morir en alguna de las etapas del viaje.

<sup>7</sup> - Esta situación ya se había dado anteriormente con dos hermanos, naturales de Hondarribia, Juan José y Nicolás Iriarte. El caso es que, de no ser la misma persona, o hermanos mellizos, pues ambos tenían 37 años y eran marineros en la fragata *San Miguel*, tuvieron que dar declaraciones en Puerto Cabello por medio de un intérprete, pues "ignoraban el idioma español"

Pero siendo nuestro objetivo en este apartado comprender cómo se desarrolla la vida en la orilla venezolana, otro de los interesantes aspectos a tener en cuenta en este intenso tráfico comercial, es el del asentamiento definitivo en América de algunos de los marineros, oficiales y personal de la Compañía. Bastantes de ellos casaron y tuvieron familia en Venezuela, de la misma manera que muchos, como pasajeros, viajaron en sus embarcaciones a establecerse allí, o reunirse con sus familiares ya establecidos, en general en el mundo del comercio.

Por cercanía, podemos citar como ejemplo el caso de Juan Bautista de Aranburu (de Altza), quien en 1763 otorga poder a favor de María Bautista Zurimendi para el cobro de 13 pesos entre sus deudores en Donibane, pues estaba pronto a embarcar a Caracas; todavía en 1772 es marinero pues hace el viaje de retorno de Venezuela a Cádiz (y Pasaia) en el navío *San Ignacio*, de la empresa. Curiosamente, seis años después, en 1778, hace un convenio con Manuel Iriarte, para sustituirlo en el servicio real como marinero, pero ya en 1807 tiene una hija, Juana Josefa, que es natural y vecina de Caracas, lo que sugiere que finalmente se habría asentado en tierras venezolanas.

Pensamos que este asentamiento voluntario en América, este no regresar al puerto de partida, está relacionado en gran parte con aquellos que prosperaron. Por ejemplo, en 1789, Ignacio de Etxagoien, de 24 años, procedente de Oiartzun, viajó a Maracay, donde se concentraba la producción *indiguera* venezolana, a recoger los bienes dejados por su difunto padre, relacionados con del cultivo y fábrica de tintes de añil, quedándose vecindado en el pueblo de Los Guayos, donde contrajo deudas, probablemente para continuar con el cultivo del añil. A su vez, un Gabriel de Etxagoien, posiblemente pariente, se dedicó en esos años al tráfico marítimo de tal producto hacia la península.

Otro que parece quedarse, pero no hay datos de generaciones posteriores, es Juan Bautista de Iturriza, natural de Mutriku. Ya aparece en la data venezolana en 1763, cuando gana una subasta por una canoa en Puerto Cabello; 11 años más tarde trabaja como dependiente en la Factoría de la Compañía en Caracas. Como apoderado de Juan José de Zuaznabar, da por cancelada una deuda que de la que éste era acreedor, a finales de 1778, mientras que en 1784 aparece informando en las averiguaciones que se hacen a causa de la muerte del factor de la Compañía, José de Amenabar. Perdida la pista, en 1802 aparece dando un poder para dar testamento habiendo fallecido ya para 1806.

Lo mismo pasa con Martín de Oskoz, natural de San Sebastián, quien ya en 1749 trabaja viaja como dependiente en la factoría de la Compañía en La Guaira. Años más tarde, en 1765, otorgó poder para testar; lo que ya había hecho el que sería su hermano, Manuel, dos años antes, en 1763. No hay noticias de su fallecimiento para esa fecha, más bien, un año más tarde, siendo factor de la Compañía



Casa Arrillaga en San Pedro.

en Maracaibo, recibió (junto a Manuel Suertegarai e Ignacio Gandarias) un poder otorgado por Manuel Arizabalo Orobio y Rosa Noblezia Etxabe, su esposa para cobrar lo que les correspondía, en herencia, de los bienes de Antonio Otaola en el propio Maracaibo<sup>8</sup>.

Nuevamente es necesario recordar la importancia de todo este entramado de amistadas, confianzas, poderes otorgados mutuamente, favores... que, si bien en ocasiones terminan en pleito, dejan al descubierto un entramado social y de ayuda mutua sin el que no hubiese sido posible la empresa americana. Del mismo modo, en muchos de los casos citados vemos cómo el viaje a América no requería sólo de marinos; también hay que incluir en él todo tipo de personal relacionado con el comercio. Y quizás sean estos quienes arraiguen definitivamente en el Nuevo Mundo, pues queda claro que alguna parte de los viajeros, difícil de cuantificar, terminó quedándose en tierras venezolanas, casándose con locales o juntándose allí con sus parejas originales. Lo más probable es que tales “mudados” fuesen personal de la administración de la empresa, vendedores, tasadores u artesanos de la amplia cantidad de oficios que la Compañía necesitaba, generaba y utilizaba. Y también

8 - De hecho, en esos años y hasta 1777, la provincia de Maracaibo formaba parte del Virreinato de Nueva Granada, más o menos la actual Colombia.

es cierto que, a su amparo, cobijados por el inmenso trajín comercial que generó, muchos viajeros fundaron sus casas comerciales, o abrieron lo que podríamos llamar sucursales, en tierras venezolanas, especialmente en las últimas cuatro décadas del siglo XVIII.

Varios casos hay que, incluso, dieron paso a sagas familiares totalmente imbricadas en la vida local, especialmente en algunas regiones, quizás por su la condición costera y marinero/comercial, quizás, posiblemente, por la ausencia de “oligarquías” locales que fuesen poderosas más allá del terruño.

Una de estas regiones fue la de Coro, antigua y primigenia capital de la Provincia de Venezuela, que subsistió amparada en el comercio de contrabando, haciendo de puerta que comunicaba la producción interior, especialmente cacao, tabaco y cueros, con el nódulo comercial holandés del Caribe, Curazao, que a su vez hacía de intermediario del comercio de frutos venezolanos con el mundo no-hispano, incluso muchas veces el mismo hispano.

De las varias familias que terminaron volviéndose “corianas”, hay un grupo que terminó uniéndose por lazos de parentesco e intereses, aunque probablemente no fuese un grupo monolítico: los Tellería, Arkaia y Urbina a veces formaron un bloque contra el de los Zarraga y Zabala. Parece ser que el primero que llegó a la región fue José de Tellería, pues ya en 1734 hacía de factor en la propia ciudad de Coro, actuando en una confiscación de una partida de tabaco que buscaba salida hacia Curazao<sup>9</sup>. Unos años más tarde, en 1742, solicitó una posesión de tierras en los términos de Coro. El primer Arkaia que aparece en la data consultada es Ignacio Luis de Arkaia, procedente de Matauko (cerca de Gasteiz), contrayendo matrimonio en Coro, en 1752, con María de Lezama, que podría estar emparentada con los Lezama vascos de Maracaibo, un poco al oeste de Coro, la ciudad más cercana y la ciudad portuaria de más envergadura del occidente venezolano, pero capital y parte de la provincia de Maracaibo.

Los Zabala comienzan a aparecer unos años más tarde y el primero del que tenemos noticia lo hace en Caracas, en 1760, donde Ángel Antonio de Zabala es dependiente de la factoría de la Compañía. Pudiendo ser del tronco familiar o no, unos años más tarde, en 1763, aparece el primer Zabala coriano, Juan Lorenzo, que actúa como Capitán y *Alcalde Ordinario* de Carrizal, una población indígena a menos

9 - En los primeros años de su funcionamiento, el personal de primer orden de la *Compañía de Caracas*, o sus vicarios, podía actuar en la práctica de “resguardo de tierra”, que era como se llamaba en la época al sistema de vigilancia y control de los contrabandistas en tierra, especialmente en el campo. Duró poco, quizás un año más, a causa del descontento generalizado de la población local por el “abuso” del personal de la empresa, pues los productores y comerciantes del cacao veían disminuido su negocio.

de una jornada al Este de Coro, y ya en 1767, un José Ignacio Zabala aparece registrado como cosechero de cacao. Como el negocio de la Compañía era fundamentalmente el comercio del cacao, había dispuesto que en puntos especiales hubiese lugares de acopio y depósito del fruto (así como de los otros pocos productos que recogía), que era luego enviado en lanchas a Puerto Cabello y La Guaira, de donde salían las embarcaciones en su viaje de retorno a la península, Cádiz y Pasaia, por ese orden. Así, encontramos ejerciendo de receptores de cacao a Juan Ignacio Ibáñez de Zabala y a Mateo de Zabala en 1767.

Unos años más tarde, en 1770, hay noticias de José Antonio de Zarraga, Maestre de Campo, vecino de Coro y apoderado de la Compañía. Por esos años, un Tellería debía ser factor de la empresa en San Felipe, la ciudad cacaotera por excelencia en el occidente venezolano, pues en unas averiguaciones sobre su hermana, María Eugenia, dan cuenta de ello.

De ahí en adelante, este núcleo de vascos en Coro empieza a cobrar más importancia en la vida de la ciudad, pues a partir de 1776 empiezan a ocupar cargos de alcalde (para ser uno de los dos *Alcaldes Ordinarios*, obviamente, había que ser vecino arraigado, en este caso de Coro, pues tales responsabilidades estaban reservadas a los “principales”, que era como en forma poco eufemística se autodenominaban los vecinos de importancia y riqueza en la época). Tal es el caso de, por ejemplo, José de Zabala, que es, al momento, yerno de Juan Antonio de Zarraga, en ese entonces factor de La Guipuzcoana. El mismo puesto de Alcalde lo ocupa el año siguiente José de Tellería, probablemente hijo aquel que ya en 1734 vivía en la ciudad como factor. Su hermano Pablo Ignacio ocupará también el cargo, alternándolo con los de *Procurador General* y *Alcalde de la Santa Hermandad*, entre 1778 y 1785, así como en 1795. Mientras tanto, José Antonio de Zarraga, hermano de Juan Antonio, actúa como *Alcalde Ordinario*, *Alcalde Provincial* y *Regidor Perpetuo* en 1778, 1787 y 1793. En 1778, José de Zabala ostenta los cargos de *Oficial Real Honorario*, *Sub-delegado de la Real Hacienda* y *Jefe del Resguardo* de la ciudad de Coro, a fin de combatir el contrabando en tierra.

Probablemente en lo que sería la tercera generación en algunos casos, y la segunda en otros, Ignacio Zabala Goiena es escribiente de la Real Hacienda mientras su progenitor, o tío, era Sub-delegado; los Arkaia, José y Juan Dionisio, son *Procurador General* y *Alcalde Ordinario* en el año 1787 y 1793, el primero, y *Procurador General* el segundo en 1793. En 1785, Diego Tellería actúa como *Procurador General* y *Alcalde de la Santa Hermandad* de la ciudad.

Es decir, nuevamente familia y gobierno político aparecen unidos, siendo imposible separar público y privado.

A todo esto, habría que añadir otras interesantes funciones y ocupaciones, como representantes del gobierno holandés para la captura de esclavos fugados de la vecina

isla de Curazao, o propietarios y dueños de embarcaciones dedicadas al comercio en el amplio mar Caribe. La historia de tales grupos familiares, grupos que se han integrado perfectamente con las familias más “importantes” Coro y su región, es fecunda en sucesos de primer orden, pero no interesan en este momento.

Esta situación de incorporación paulatina pero imparable de los vascos llegados a Venezuela con la Compañía, o a su amparo, se repite en todas las ciudades de la costa de Venezuela: los Ansoategi, en Barcelona, en la costa oriental; los Aizpurua en Maracaibo, en el otro extremo, al occidente de la actual Venezuela; o los Etxandia en Caracas y los Mitxelena en Valencia, la entrada a los llanos ganaderos del sur venezolano. La historia de Venezuela del siglo XIX está llena de datos respecto al papel de estas familias y sus miembros, tanto en las llamadas guerras de independencia como en los conflictivos 40 años siguientes, hasta 1870, terminada la llamada guerra federal.

Entre estos, hay vascos, y descendientes de primera generación, que llegan a protagonizar hechos de cierta relevancia más allá del propio negocio del cacao. En este sentido, es interesante el caso de los Ansoategi, cuyos vástagos tuvieron larga presencia en tierras venezolanas. Mientras en 1748, Agustín Ansoategi y su mujer Bárbara Barrol entablan un juicio por injurias contra María Antonia Gómez y su hija Agustina Abad, todos vecinos de Donibane, años más tarde, en 1754, Agustín de Ansoategi actuaba ya como factor de la Compañía, presumiblemente, en Caracas. En 1773, quizás su hijo, por la conexión laboral, de profesión comerciante, viaja a Cumaná, a ejercer su oficio, pero dos años después aparece como factor en Puerto Cabello, y ya en 1778 lo es en Cumaná, donde terminan asentándose. En 1784, Manuel de Ansoategi, seguramente familiar, trabaja como dependiente de la Factoría Principal de la empresa, en Caracas, pero ya en 1798, desaparecida la Compañía y radicado definitivamente en Venezuela, es Oficial Primero de los Oficios Generales de Ejército y Real Hacienda de la Provincia de Cumaná. En Barcelona (Nueva Barcelona, Venezuela) nace el que sería su hijo José Antonio, posteriormente famoso general patriota en las llamadas guerras de la independencia de Venezuela<sup>10</sup>.

Pero desde la óptica pasaitarra, y sin olvidarnos de los Arizabalo<sup>XXVI</sup>, merece la pena detenernos al menos en los Aizpurua, familia que tiene sólidas raíces en Pasaia, al menos en el siglo XVIII. Este es un caso parcialmente distinto al anterior, entre otras cosas porque no busca, o logra, enraizarse como grupo en Maracaibo. Pero sí posee un aspecto reseñable: la transferencia del saber. Los Aizpurua

de Pasaia fueron, ante todo, constructores navales y lo mismo terminaron haciendo en Maracaibo.

El primer Aizpurua que aparece en la data de la Compañía en Venezuela es Nicolás de Aizpurua, que entre 1736-1744 es factor principal. En esos años, y algo más adelante, en Pasaia Manuel de Aizpurua, maestro constructor de navíos de la Compañía se ve envuelto en varios pleitos con vecinos del lugar, de lo más diversos, pues tiene problemas, y juicios, por ejemplo, en 1759, con los herederos del presbítero Juan Antonio de Iriarte a cuenta del uso que aquél hacía de una habitación de una casa (en San Pedro), que originalmente era del vicario Juan Fernando Alduntzin, muerto *ab intestato*.

Más adelante, en 1761, es él quien demanda a Juan Francisco de Zabala (de Lezo) por el adelanto que le hizo de unos 110 pesos que, aparentemente, se comprometió a pagar en sidra, indispensable en la dieta del viaje oceánico. Ese mismo año sufre Manuel de Aizpurua una demanda por el pago de maderas y tablas para la construcción de navíos. El maderamen no era para su uso particular sino para la fábrica de navíos de la Compañía, pero parece ser que al haber sido él quien ordenó la compra, y el consecuente pago de acuerdo a los cálculos normales de la maestranza, sufre la demanda de ajuste de pago, demanda que finalmente Aizpurua gana.

Ya en 1763, Manuel está en Caracas, o eso parece, pues Manuel de Abad apodera a su hermano Domingo para que le cobre 110 pesos que aparentemente le debía el constructor naval. Sin embargo, no terminan ahí los problemas de los Aizpurua pues ese mismo año Felipe de Sistiaga demanda a Martín de Aizpurua, también constructor de barcos en Pasaia, por haber edificado una vivienda obstruyendo la bodega del primero.

Diez años más tarde, Manuel seguiría en Venezuela, bien fuese en Puerto Cabello, bien en Maracaibo, que era los lugares donde la Compañía de Caracas carenaba, reparaba y construía embarcaciones en Venezuela. En 1763 Manuel dio poder a su hermana Josefa Antonia para cobrar su parte de la herencia dejada por su madre al fallecer. Parece que había casado con Agustina Sánchez Agreda, natural de Maracaibo, pero ésta casa en segundas nupcias en 1775 con Ignasi Francisco Theodoro Baralt Torras, natural del Maresme de Barcelona y miembro de una de las más importantes familias marabinas (de Maracaibo) en la época.

En 1774, un José de Aizpurua aparece como dueño de una embarcación en Maracaibo. Todavía debería estar en Maracaibo (y casado con María Jesús Oa) en 1778 pues da poder a José Ángel Agiriano (Procurador del Corregimiento de Gipuzkoa) para demandar a Lorenzo Isasa (de Zizurkil) que le debe 240 pesos.

Los negocios debieron ir bien en Maracaibo pues Juan Antonio de Aizpurua recibió permiso oficial para comprar

10 - La actuación de José Antonio Ansoategi, nacido en Nueva Barcelona en 1789, de la provincia de Nueva Andalucía o Cumaná, fue tan destacada en las guerras de independencia que uno de los actuales estados (equivalente a la provincia) en el oriente venezolano se llama “Estado Anzoátegui”.



Casa Aizpurua en San Pedro.

una fragata en Curazao, en sociedad con Pedro Navarro y Francisco de Larrunbide, para llevar cacao a Veracruz, en la actual México, mercado al que, en esos ya, suplía prioritariamente.

Y la actividad trasciende a La Guipuzcoana, pues el que era hijo de Manuel, Ramón Aizpurua, es citado como constructor de navíos de la Compañía de Filipinas, vendiendo en 1786 un chequemarín, llamado *La Buena Unión*, a Cabarrús, del que conocemos su vinculación con la Compañía de Filipinas y otros negocios.

A finales de esa década, Ramón de Aizpurua se encuentra en San Pedro, pues en 1788 convino con José Antonio Altuna (de Herrera) a cuenta de 6.000 codos de madera de roble que reciben de Juan Antonio Apalategi (de Ataun) para la construcción de embarcaciones. Todavía unos años después, en 1793, lo encontramos en Pasaia pues compró, ahora, un quechemarín a Juan Ansaborno en unos 1.000 pesos.

Sin embargo, en 1799, tanto Juan Nicolás (en otro documento, de la misma fecha, lugar y autoría aparece nombrado como Nicolás Manuel) como Ramón de Aizpurua, hermanos ambos e hijos de Manuel (que ya es señalado como difunto, y probablemente nietos del primer Nicolás

se encuentran en Maracaibo construyendo 3 lanchas cañoneras, “trabajadas con un nuevo sistema que mejoraba sus cualidades”, para el gobernador de la provincia de Maracaibo.

Puede que hubiese más Aizpurua en Maracaibo pues el año siguiente, 1800, Nicolás de Aizpurua, del comercio de Maracaibo, vendió a Sebastián de Ezponda, de la misma profesión, y por la cantidad de 6.000 pesos, un bergantín nombrado *Nuestra Señora del Pilar*, alias *El Volante*, que había comprado en los Cayos de San Luis, en la colonia francesa de Saint Domingue (luego Haití).

Para finalizar, sabemos que en 1814 ya Ramón de Aizpurua había fallecido pues su viuda, Juana Rosa de Casamayor (de San Pedro), libró poder para cobrar en Madrid sueldos atrasados por su trabajo como constructor de navíos de la Compañía de Filipinas.

Si bien el caso de los Aizpurua de Maracaibo no es tan contundente como el de los vascos de Coro, el impacto que tuvieron en la industria naval de la primera no es sólo algo desconocido sino ilustrativo del hacer de los pasaitarras en ultramar.

## 2.4 Una nueva Venezuela

Este breve repaso al movimiento y actuación de algunos marineros y personal de la Compañía de Caracas en ambos polos de su negocio atlántico, Pasaia y la colonia de Venezuela, especialmente en los puertos de La Guaira, Puerto Cabello, Coro, Maracaibo y Cumaná, muestra una compleja y densa urdimbre de relaciones humanas: por el lado de Pasaia y su entorno, los marineros y funcionarios de la empresa tuvieron que prestar atención a varios asuntos de fundamental presencia en sus actividades, que podemos resumir en dejar a los que se quedaban, es decir, a sus familiares y allegados, una garantía de supervivencia pues la fuente fundamental de ingresos económicos viajaba con ellos. En este sentido, las licencias y poderes para gestionar y recibir sueldos, atrasados o vigentes, o envíos de productos coloniales, fueron uno de los más comunes instrumentos legales que aparecen en la data que revisada; pero también lo que tiene que ver con pleitos por deudas, promesas o poderes de matrimonio, o con negocios fallidos e insanos.

Al otro lado del eje comercial, Venezuela, el asunto es algo más complicado y sugiere ciertas ideas que queremos destacar: los marineros, esa “gente del común”, tuvieron buenas posibilidades de enriquecimiento (aunque en baja escala) gracias a que el producto que manejaba la Compañía, el cacao, era fuente de extremadas ganancias, y a que, además del sueldo lograban una buena partida gracias al producto de la actividad corsaria que la empresa, y sus marineros, desarrollaban en aguas de la costa

de Venezuela y el Caribe oriental. Sin embargo, los que “hicieron Indias”, en general, no fueron éstos sino algunos del grupo de funcionarios administrativos, especialmente factores de segunda línea y personal de los depósitos y comercio locales que, manejando el permanente flujo de productos coloniales y mercancías europeas, y los contactos personales por ello obtenidos, lograron transformarlo en su beneficio una vez que dieron el paso a radicarse en la colonia, bien llamando a esposas, hijos y/o sobrinos para ayudarlos en los negocios o reunificar familias, bien casándose con locales, en general de mediano o alto “rango social”, probablemente dependiendo ello del propio rango y aspiraciones del funcionario en cuestión. A su vez, amparados en el muy lucrativo negocio de la Compañía, son innumerables los que viajan a Venezuela y se dedican al comercio para, una vez más, llamar luego a sus familiares e incorporarlos a sus negocios. La mayoría de éstos viajeros casaron con hijas de importantes hacendados y comerciantes locales, forman-

do sagas que todavía subsisten en Venezuela y cuyos apellidos inundan su población actual.

Algunos de estos personajes y familias, lograron, como en Coro, formar parte de lo que podríamos llamar “oligarquía” del lugar, casándose entre ellos y con los “principales” locales, adquiriendo tal “calidad”, y manejando la vida civil, política y comercial de ahí en adelante.

Lo que sí parece claro es que habría una línea diferenciada de éxito: los marineros tuvieron una fuente de promoción y enriquecimiento, aunque fuese reducida y limitada a Pasaia y sus lugares de origen: “consumieron su riqueza”. Los funcionarios y artesanos que se radicaron en Venezuela y prosperaron lograron en buena medida escalar posiciones sociales y económicas de primer orden: “reprodujeron su riqueza”.

Obviamente, este es un asunto a estudiar, éstas son tan sólo unas líneas que invitan a ello.

Por razones obvias, en Pasaia el de Arrillaga es uno de los apellidos interesantes a rastrear. Nos da pie a ello José Bautista de Arrillaga. No obstante, su nombre supone ciertas dificultades, toda vez que no podemos asegurar con rotundidad que la información se refiera siempre a la misma persona o a diversas personas que se llamen parcial o completamente igual. En todo caso, José Bautista es uno de los que echa raíces y herederos en Venezuela. Ya en 1759 aparece un José Arrillaga, patrón de lancha corsaria de la Compañía, mientras que en 1764, aparece como apoderado de Gerónimo de Zelaia, en juicio contra Ignacio de Elizalde por las cuentas del envío de cacao a varias embarcaciones. Un año más tarde ya aparece como vecino de La Guaira, pero en 1776 actúa como factor de la Compañía en Santa Ana de Coro, en el occidente venezolano. Ese mismo año es nombrado apoderado por Josefa Antonia Olaziregi (de San Pedro, viuda del ya referido Vicente Beloki) para que pueda cobrar una deuda a José Venancio Garai, comerciante en Caracas, probablemente vinculado al comercio del índigo producido del añil, que en esos tiempos estaba empezando a destacar en el campo venezolano gracias al esfuerzo de técnicos/agricultores vascos (Antonio de Arbide, Domingo Barrutia y Pablo de Orendain).

En 1780 viaja a Caracas en el *Nuestra Señora de los Dolores*, Tomás de Arrillaga, de 30 años, de profesión “dependiente”, lo más probable a cuenta de José Bautista, pues un José Tomás Arrillaga aparece como padrino de un bautizo en Puerto Cabello. En 1786, Juan Bautista actúa como albacea de los padres de Juan Pedro Olarra (de San Pedro), fallecido en Venezuela,

en servicio de la Compañía de Filipinas; 3 años más tarde, en 1789, tras el fallecimiento del citado José Venancio Garai, lo hace como administrador de una casa que éste dejó en Venezuela-

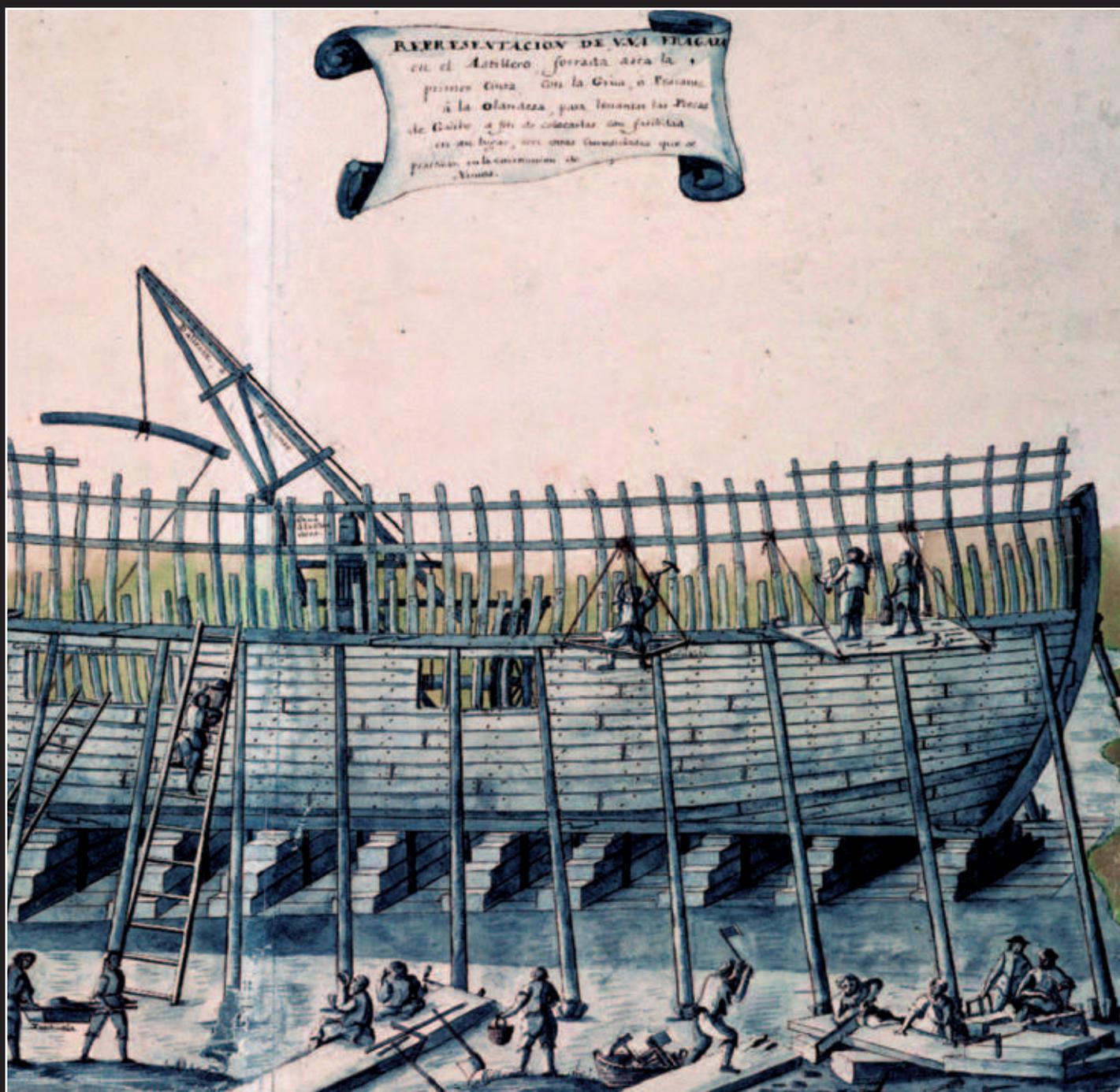
Juan Bautista de Arrillaga debió morir alrededor de 1790 pues Martín Goenaga, de Puerto Cabello, recibió poder de María Ana Josefa Zuloaga (viuda de José Arozena) para poner las demandas necesarias a fin de cobrar de sus herederos los 605 pesos que dejó debiendo a su marido. Hombre de negocios al fin, también se vio envuelto en litigios como demandado, bien fuese él o sus herederos, pues en 1790 Juan Bautista Laskurain recibió una carta de poder otorgada de José Joaquín Villamor (de San Pedro) para que cobrase de Juan Bautista Arrillaga 8.000 pesos, que no era pequeña cantidad.

En 1793 hay un Juan Bautista de Arrillaga, probablemente algún familiar, si no hijo, residenciado en Nueva Valencia, que funge como *Alcalde de la Santa Hermandad*, y dos años más tarde, en 1795, Juan Bautista de Arrillaga, soltero, de Elgoibar y empleado de oficio, viaja a ayudar a su tío, que sería el homónimo. Unos años después, en 1797, solicita licencia para exportar frutos a causa de las nuevas reglas de libre comercio, renovadas ese año. Parece que la familia terminó asentada en la región y dedicada al negocio del gran comercio. En 1807 ganó remate de tres leguas de tierras realengas en las cercanías del Valle de Mariara, en los alrededores de Nueva Valencia, pero unos años más tarde, en 1812, debe haber ya fallecido pues el contador Miguel Bazterra actúa en el reintegro de algunas obligaciones que había dejado a su muerte.





# LA COMPAÑÍA GIPUZCOANA EN LA BAHÍA DE PASAIA



**E**s tiempo de abandonar Venezuela y preguntarnos qué es lo que pasaba mientras tanto en torno a nuestra bahía. Nuestro interés se va a centrar en localizar testimonios que nos ayuden a comprender qué estrategias desarrollan los habitantes de la bahía para poder participar en la Compañía, o en la economía que ésta genera a su alrededor, qué coste social tenía esta participación y qué vestigios de esta actividad han perdurado hasta hoy.

### 3.1 “El dulce comercio” y sus amargos problemas.

Al recuperar los apuntes de Larramendi sobre la Compañía, adelantábamos ya otro de los puntos de nuestro estudio: el impacto social que produce la implantación de esta institución comercial en la bahía de Pasaia y alrededores.

La Compañía tiene su base en el dinero de los accionistas, pero estos, los que ponen el capital, no son quienes viajan en los barcos; ni siquiera quienes administran la empresa. Quienes van y vienen de Pasaia a Caracas son, precisamente, aquellos que no viven de las rentas, sino del trabajo. Y eligen este nuevo oficio no tanto llevados por el afán de aventura o por demostrar al mundo o a nosotros qué grandes marineros eran, sino llevados bien por la necesidad bien por el deseo de tener un trabajo mejor remunerado que, por ejemplo, el de la pesca. Una vez metidos en el viaje trasatlántico, y sobreviviendo al mismo, a las condiciones de vida y a las batallas navales, los implicados lo repiten de modo, parece, continuo. El beneficio, o las expectativas del mismo, parecen ser mayores que el peligro. Tanto que enrolarse en la Compañía se vuelve en el principal modo de vida de la población masculina de nuestra bahía... y de más allá de la misma.

En este sentido, desde nuestro punto de vista “la aventura” no fue el primer desencadenante del viaje. Pensamos que las oportunidades que daba Venezuela para iniciar una vida distinta a la que espera en Pasaia, así como el relato de un mundo y una naturaleza completamente distintos a los nuestros, irían ganando peso como factor de motivación, sobre todo al tratarse en gran parte de mano de obra joven. Al fin y al cabo, no serían motivaciones distintas a las que empujan hoy en día a, por ejemplo, aventurarse a cruzar el Mediterráneo, desde el Sur o desde el Este.

Recordemos que, precisamente, este es otro de los objetivos antes planteados: ilustrar, dibujar, el entorno particular en el que se mueven los habitantes de la bahía en su relación con la Compañía. Teniendo en cuenta que la misma bahía está marcada por su posición dentro de la planificación de la misma. Es esa recreación la que nos interesa, tanto por su valor histórico y cultural como por su capacidad de hacernos entender mejor nuestro propio mundo.

El sistema de compañías coloniales por acciones no escapa a la conflictividad común a las organizaciones capitalistas. No obstante, la conflictividad que vamos a analizar no es la que se produce directamente entre capital y trabajadores, pues ésta se daba sobre todo en Venezuela, sino la que se añade de un modo propio a la Compañía, sobre todo motivada por factores como la distancia y el sistema de pago. De esta manera, introducir la distancia como un factor de conflictividad puede ayudarnos a entender el tipo de problemas que se generaban en torno a esta empresa comercial.

Así, la ausencia que se perpetúa en el tiempo y se extiende al otro lado del Océano, puede adquirir tintes novelescos. La película *Sommersby* adaptó para Hollywood el caso del siglo XVI del hendaïarra Martin Dagerre (Martin Guerre). Dagerre se ausentó de su hogar y años después fue suplantado, en su propia casa, por otro hombre que se hizo pasar por él<sup>11</sup>.

Exactamente lo mismo intentó en 1750 el burgalés Francisco González. González, que recién se había hospedado en casa del cura de Zarautz a quien robó la capa y unas botas, llega a Pasaia haciéndose pasar por José de la Villa, sobrino del cura de Donibane, Francisco de la Villa. Éste cree que, efectivamente, el recién llegado es su sobrino, ausente ya 25 años en *Indias*, y lo acoge en su casa. González asegura que su aspecto “derrotado” es para disimular la fortuna que posee y que recibirá en breve, en forma de baúles, enseres, ropa y de más de 4.000 pesos. Será la sirvienta del cura quien descubra el engaño. Al parecer fueron las bateleras, *las barqueras*, quienes habían comentado el parecido de González con el ausente Francisco, comentario a partir del cual el impostor fraguó su historia<sup>xxvii</sup>.

La ausencia, la distancia, el habituarse a una vida en solitario, adquirir nuevos hábitos de vida durante la espera, la presión de tener que admitir un comportamiento social mientras dura la misma, la falta de recursos mientras llega el dinero desde América, las perspectivas sociales que no se cumplen a pesar de la migración... son temas y situaciones recurrentes entre las comunidades costeras cuyos elementos masculinos han partido por largas temporadas a la pesca o al comercio internacional.

La desestructuración social que ello acarrea o la falta de reconocimiento social de los comportamientos que quienes se quedan en tierra desarrollan durante ese tiempo, nos lleva a numerosos juicios en los que las encausadas son mujeres.

11 - Película protagonizada en 1992 por Jodie Foster y Richard Gere, que adaptan lo ocurrido a la guerra de secesión americana. El caso había sido también popularizado por Dumas (*Les Deux Dianas*, 1846) y más recientemente por la antropóloga Natalie Zemon Davis (*The return of Martin Guerre*, 1984).



Sede principal de la Compañía en La Guaira.

Un caso extremo pero que ofrece abundante información, tanto sobre esta conflictividad como sobre el modo de vida asociado a las compañías, es el pleito que en 1796 entablaron en Hondarribia Ramón Alardín y Josefa Ramona Suárez, marido y mujer. Alardín es capitán de guardacostas del resguardo de Caracas; Suárez es hija de José Suárez, oriundo de Galicia y capitán comandante de Hondarribia. Alardín acusa a su mujer de bebedora de vino y aguardiente, de abandono del hogar, de mal genio y de desobediencias. Suárez, por su parte, acusa al marido de maltrato y abandono. Las peleas entre ambos son conocidas en el pueblo; también los intentos por reformar a Josefa Ramona, incluyendo en ello el ingresarla en la Misericordia de Zaragoza o el tenerla presa y encadenada en casa. El matrimonio duraba ya 18 años y Ramona quiso separarse, para lo que pide le sean aplicados la mitad de los bienes gananciales, entre los que además de un batel de pesca se incluye, por ejemplo, el valor de la venta de un esclavo negro en Caracas.

Sin embargo, lo que nos interesa sobremanera es la razón que aduce Ramona para entender no sólo los disputas y peleas, sino también su estado de ánimo. De los 18 o 19 años de matrimonio, los 3 primeros los pasó su marido preso de los ingleses, al capturar estos el navío *La Concepción* (hacia 1778). Alardín pasó en América 8 años más, como guardacostas de la Compañía. Y apostilla: *su marido no cumple con las obligaciones de tal en el uso del matrimonio desde que volvió de la America, que fue ahora ocho años, que aumentando otros ocho que paso en las Yndias son diez y seis en los cuales ignora si aquel es hombre o mujer y sin que le haia dado la satisfacion en tal caso necesaria que llene el sentimiento que causa a la confesante tan extraño modo de proceder.*

A la frustración afectiva, se le une la situación económica que Ramona debe gestionar en Gipuzkoa mientras su marido está en América. Esta situación es común a todas las familias implicadas en el sistema. Así, para empezar, aclara que mientras duró el cautiverio del marido, tuvo que mantenerse sola, a base de créditos que pedía y pagaba su padre empeñando las alhajas de la familia. Luego, una vez embarcado ya Alardín como guardacostas, éste va enviando dinero y otros objetos mediante intermediarios que regresan en otros barcos. Por ejemplo, en el primer envío junto al dinero figuran dos pares de hebillas, para que su hijo las luzca en los zapatos, y... un loro. Este mismo método se mantiene en los próximos años: envío de ciertas cantidades de dinero y objetos que sirven tanto para marcar un estatus social como para su reventa. Señala también, para los primeros años, las dificultades en cobrar los sueldos que la Compañía debe abonar a las mujeres de los embarcados, cobro que los marinos y oficiales dejan ordenados por escrito antes de partir.

Queda claro que la situación que motiva el pleito es el maltrato a la pareja; nosotros hemos aprovechado los datos en que Ramona contextualiza lo que se ha convertido su vida para entender mejor las condiciones de vida de quienes se quedaban aquí: soledad, incertidumbre, deudas y dependencia de los intermediarios. Es ahí donde se nutre buena parte de la conflictividad en torno a la actividad de la Compañía en Gipuzkoa. Conflictividad que en la orilla de Gipuzkoa tiene nombre de mujer en una gran parte. No puede ser de otro modo, pues son ellas las que sostienen la casa en este lado. Además, como es de esperar, muchos de los marineros que viajaron en las embarcaciones de la Compañía a Venezuela, fallecieron bien en los propios



viajes (de ida o de vuelta), bien durante sus largas estancias en tierras y mares venezolanos y caribeños. Por ello, y como es usual en el sector, las viudas de los marineros fueron más que habituales. Ellas deberán sortear el enrevesado camino de hacer valer sus derechos sobre los sueldos atrasados y pensiones de sus maridos o familiares fallecidos, y también tuvieron que enfrentar las deudas que pudieron aquéllos dejar, o las que ellas mismas pudieron contraer para sobre llevar la ausencia de marido, familiar o sustento.

Por lo tanto, las esposas de los tripulantes de los navíos de Caracas, aparecen habitualmente adquiriendo dinero en préstamos. Lo más común es solicitar estos préstamos para hacer frente al descubierto generado por la espera en el cobro de los salarios. Estos atrasos pueden perdurar incluso hasta fallecido el marido, como le ocurre en 1764 a Rita Polonia Bonazategi (de San Pedro), quien se endeudó con Santiago San Martín (de Donibane) por diversos géneros, traspasándole los derechos sobre los salarios atrasados que se le debían a su difunto marido, José Antonio Errekalde, que había navegado en el *San Carlos*.

En otras ocasiones, en cambio, es para el cobro directo de lo dejado por el difunto para lo que se hace necesario el poder; como le sucede en 1785 a Josefa Madalena Etxeberria (de Donibane), que apodera a Agustín Sorondo para cobrar en Venezuela las cantidades allí dejadas por su marido José María Urigoitia, fallecido en servicio, y que habían quedado al cargo de Salvador Oronoz, pues Sorondo estaba por partir a Caracas como piloto de la fragata *Santa Teresa* de la Compañía de Filipinas.

Unos años antes, en enero de 1774, Angela Ignacia Juantxorena, madre de José Domingo Rodríguez, firmó poder a favor de Juan Bautista Arizabalo Orobio para que cobrase los sueldos devengados por su hijo José Domingo Rodríguez, fallecido en La Guaira. Lo curioso de este caso es que unos meses más tarde, Ángela Ignacia cambió el poder a favor de Juan Manuel Rodríguez (residente en Maracaibo). Probablemente, Juan Manuel fuese pariente de Ángela Ignacia pues sino no se entiende el cambio del poder: el viaje de Maracaibo a La Guaira suponía una semana, o más, fuese por tierra, fuese por mar, aunque cabría también pensar en que la situación personal de Arizabalo hiciese difícil su gestión en Venezuela. Pero, curiosamente, algo parecido, pero en sentido contrario, había pasado unos años antes, en 1767, cuando Josefa Antonia Enparan (de Lezo) firmó poder a favor de Juan Bautista Arizabalo para que cobrase en Venezuela los 386 reales que allí se le debían. Y para continuar con las curiosidades, aquel mismo año, 1774, Juan Ignacio Gamon, presbítero beneficiado de Orereta, el mismo Juan Bautista y su hermano Manuel Arizabalo Orobio, como acreedores que eran de la herencia de Domingo Abad<sup>12</sup>, otorgaron también poder, para el cobro de todos los bienes, efectos, cantidades o derechos que hubiesen quedado de dicha herencia en La Guaira.

Si bien hemos utilizado el termino curiosidades para calificar estas situaciones, la verdad es que sería más correcto hablar de una verdadera red de relaciones en torno a la Compañía, relaciones que garantizan no ya el éxito del viaje, sino la propia supervivencia dentro del nivel de la decencia de quienes forman parte de la misma, sea en América, sea en Pasaia, pues se depende de ellas para que el dinero llegue a su destino.

En este sentido es muy clarificador el pleito del año 1764 entre Santiago de San Martín y el matrimonio formado por Juan Antonio Riovaldés y María Catalina de Maritougartz, de Donibane<sup>xxviii</sup>. Riovaldés embarcó para Venezuela, en un viaje que se alarga 4 años y durante el cual él se instala en Puerto Cabello. Mientras dura su ausencia encomienda a su madrina, María Teresa Abad, que vele por su mujer e hijo, pero, de igual modo, esta manutención es parte del trato que tiene con San Martín. Éste, San Martín, envía a

12 - Este mismo personaje sigue viviendo en La Guaira a finales del siglo XVIII y se encuentra envuelto en una fracasada conspiración republicana que se gesta en dicho puerto (la puerta de Caracas) contra las autoridades reales en la provincia de Venezuela, y que incluye, en una compleja amalgama, a varios vascos comerciantes y oficiales reales del lugar, pequeños hacendados y militares "ilustrados", así como "artesanos ilustrados" "pardos" (como en aquella época eran conocidos los mestizos, la población mayoritaria, en general de escasos recursos); sobre el grupo de los vascos en este conflicto político-social, conocido como la *Conspiración de Gual y España*, puede verse, Ramón Aizpurua Aguirre, "La Conspiración por dentro: un análisis de las declaraciones de la Conspiración de La Guaira de 1797". *Gual y España. La independencia frustrada*. Fundación Polar, 2007, pp. 213-344.

Puerto Cabello, 8 de abril de 1761: *Señor Santiago de San Martín, mi señor mío. Deseo la continuación de salud de Vuestra Merced y mas individuos a cuya disposición ofrezco la que me asiste para que de ella disponga. Recivi las dos docenas de camisas y otros tantos calzones y los cinco pares de zapatos, cuyo importe no remito por no haberse vendido y es mucho la ropa que se halla; en el coro mandare su importe. Y por lo que es la deuda antecedente, remítase dos fanegas de cacao aunque parece mi comadre ha tomado la una, pero yo satisfaré su importe siempre. Mando ahora a Vuestra Merced un barril de tabacos con setenta docenas, su importe tres pesos y medio. Por lo que mira a ropa no me mande más al presente por no tener estipendio y estar próximo a irme en el mismo coro San Joseph, en donde como digo irán sus reales. Estimaré no olvide a mi mujer en favorecerla como siempre sin haber recibido en el menor beneficio mío, que a nuestra vista sere responsable a todo...*

Riovaldés sobre todo ropa para su venta en Venezuela; en pago, recibe zurrónes de cacao que este segundo le envía, así como otros productos coloniales; al menos, tabaco. A la vuelta, deben ajustar las cuentas.

Pero en otras ocasiones, la función de este dinero es bien tener un capital con el cual iniciar un negocio relacionado con el comercio. Así es en el interesante pleito entre Isabela Antonia de Sanzberro (Pasaia) y Juan Manuel de Ribera (Oiartzun). En esta ocasión, el pleito gira en torno a un préstamo realizado por Ribera a Sanzberro y que ésta no habría devuelto. Sin embargo, el dinero prestado no tenía por fin los gastos de Sanzberro, sino financiar el viaje a Caracas de Vicente Benito Ribera, sobrino común a ambos. Por lo tanto, nos encontramos aquí con varias de las características de estos viajes, características que no son más que requerimientos de obligado cumplimiento para que muchos de aquellos jóvenes pudieran realizar su “sueño americano”. Y otra vez nos asalta la duda sobre hasta qué punto nuestro pasado puede servir para ayudar a entender a los migrantes actuales y sus motivaciones y dificultades para progresar en el “sueño europeo”. En todo caso, lo que no deja lugar a la duda es el papel de las mujeres en esos planes de viajes ni su papel como agentes económicos.

En el caso que nos ocupa, Sanzberro ve en el viaje a Caracas no sólo una oportunidad de negocio, sino, sobre todo, una manera de sacar a su sobrino del estado de indisposición en el que se encuentra. Para ello, tras tantearle por medio de terceras personas y acompañada de

testigos, acude donde Ribera, para discutir la cantidad de dinero que le haría falta al sobrino común para el viaje. Ribera propone prestar 500 pesos, para que los negocios sean mínimamente relevantes; Sanzberro opina que 200 son suficientes, dado el carácter primerizo del sobrino. Al final, son 300 los prestados. Y deberán ser devueltos al 28%. Cabe preguntarse en qué consistía el negocio que iba a emprender el primerizo Ribera. Pues bien, esos 300 pesos se emplean en adquirir distintos géneros en Baiona, que luego serían revendidos en Venezuela. A esa reventa se fía el beneficio del préstamo y del negocio en 1768, beneficio del que no nos consta ninguna noticia. De ahí, precisamente, la denuncia de Ribera contra Sanzberro<sup>XXIX</sup>.

### 3.2 No sólo bateleras

Por lo tanto, el papel de las mujeres en la economía generada en torno a la Compañía no se limita a reclamaciones y apoderamientos. En los pleitos constantemente asoma el activo papel femenino en el pequeño comercio en torno a la bahía.

En ello suponemos inmersa a la pasaitarra Brígida Abad, si bien demostrando una iniciativa quizás demasiado arrojadiza que acabará con ella envuelta en un pleito con el cirujano hondarribitarra Antonio de Silva<sup>XXX</sup>. Silva había encargado a Abad que fuera a recibir de manos de Miguel de Idiazabal, maestre del navío *Nuestra Señora del Coro*, dos fanegas de cacao. Y, por lo que parece, también otras mercaderías como pieles, paños y una frasería. Abad se habría hecho cargo del envío, pero sin hacérselo saber a Silva, vendiéndolo, además, por su cuenta. Para hacer frente a la demanda, se embargan los bienes de Abad. Junto a las sillas, mesas, platos, tarros, calderas, sartenes, y ropa y enseres de cama, destacan dos chocolateras, una cafetera de cobre, espejos, cuadros y, especialmente, una vasija china. Conjunto que nos sugiere cierto confort y que situaría a las revendedoras al por menor también como consumidoras de productos de la economía mundo.

Por lo tanto, el protagonismo femenino en los negocios relacionados con Caracas adquiere múltiples rostros. Las bateleras, por ejemplo, están en una buena posición para participar en este otro comercio. Así, María Cruz de Adad, de 21 años, casada con uno de los marineros enrolados en la Compañía y con la excusa de embarcar la ropa de su marido, consigue la llave del candado del batel de Juan Bautista Iriarte y acompañada por otras dos jóvenes y el tamborilero del pueblo, intentan introducir 4 barriles de aguardiente y vino en dos de los navíos de Caracas.

Una de las maneras en que los zurrónes de cacao llegan a tierra sin pasar aparece ilustrada en el pleito entre María Francisca de Aldai y Gabriel de Aurizenea, más conocido como “Arretxe”. Arretxe había recibido en

Caracas un zurrón de manos de Ramón Mateu, marido de Aldai. Los zurrones se marcan con las iniciales del dueño; el de Mateu RM; los de Arretxe, ARE. En algún momento del viaje, parece que esta marca se convierte en ARMACHE, y acaba en manos de la revendedora de Donibane Josefa Antonia de Cerezo, dicha "Basate". Cómo se hacen llegar los zurrones es lo que nos interesa en este caso, toda vez que todavía hay más personas que intervienen en la intermediación. Así, Arretxe había pasado los zurrones a Miguel de Agirre antes de desembarcar; éste narra así el traspaso: habiendo salido el declarante en compañía de doce compañeros a pescar, se encontraron con dicho navio tres leguas de este puerto y ... *haviendo recibido de diferentes que venian en dicho navio diferentes cosas y ... Gabriel de Arreche, marinero que estaba en el citado navio, vecino de la ciudad de Fuenterabia, grito y dio voces altas al declarante haziendole señas con los tres dedos de la mano derecha diziendo en esta forma: Miguel, halla van tres mias; a lo que comprendió el testigo heran tres surrones de cacao. Y habiendo llegado a este puerto con dicha lancha la noche del día siguiente a las tres de la mañana ... y rexistrado dichos surrones encargados no encontro el declarante mas que dos, los quales vio y observo solo por el un lado hallarse marcados claramente en esta forma: ARECHE, sin haver reparado los otros lados y dichos dos surrones, de los quales entrego el uno a las dos hixas solteras de la dicha Josepha de Cereso por encargo que ambas dixeron al declarante tenían para llevar a la casa y havitacion suia.*

Junto a la afirmación de Mateu sobre la expresa prohibición de regresar a pesar de haberlo solicitado formalmente lo que no deja de poner en cuestión la "libertad" del embarcado, nos ha llamado la atención el encuentro entre el navío y la lancha de pesca antes de entrar a puerto, y el consiguiente trasvase de zurrones del barco que llega de Caracas a la txalupa, hecho que se podría explicar fácilmente si ése fuera uno de los métodos elegidos por el contrabando a pequeña escala para pasar la mercancía sin declarar<sup>13</sup>.

De hecho, la práctica de desembarcar antes de arribar a puerto ya había sido prohibida en 1749, dado que favorecía la entrada de productos sin declarar y creaba dudas sobre la licitud del comercio de la Provincia<sup>XXXI</sup>.

13 - El "contrabando" suponía un alivio económico para los marineros y sus familias y pronto se convirtió en una pesadilla para los oficiales reales encargados de supervisar el "justo" pago de los derechos reales, señalados a todo producto de comercio. Pero también lo fue para los directores de la Compañía pues tan exagerado fue a veces que puso en riesgo la seguridad de las propias embarcaciones. Es decir, el peso de todos los productos embarcados como contrabando era tan alto, que dificultaba las maniobras y la misma navegación. Para todo este asunto puede revisarse el referido trabajo de Gerardo Vivas Pineda, La aventura naval..., especialmente el capítulo IV, "Las cuentas que saben sacar los tripulantes".

Entre los productos citados tenemos azúcar y dulces de Portugal, cacao de Marañón, tejidos de algodón, lienzos pintados, sedas y tejidos de China y de Asia. Es decir, un perfecto catálogo de productos que unen Gipuzkoa con la economía-mundo.

Por supuesto, este sistema de mercancías no declaradas funciona también al revés, es decir, sobre las mercancías que en Pasaia se embarcaban de modo fraudulento para ser revendidas en América, también encontramos datos<sup>XXXII</sup>. Nuevamente, podemos ver estos sucesos como hechos menores, que lo son, pero es precisamente ese tamaño el que los hace indicadores de esa economía sumergida practicada en la bahía al amparo de la actividad de la Compañía. Un ejemplo de ello lo tenemos en los 4 barriles que intentó introducir en los navíos *Santo Cristo* y *San Sebastián* el pasaitarra Fermín de Etxarri. Etxarri es uno de los aprovisionadores de los barcos, es decir, uno de los encargados de proveer a los barcos de alimentos para el viaje. Nos interesa el pleito por varias razones. La principal: que sirve para ilustrar la cantidad de pequeñas tareas necesarias para que los viajes pudieran producirse. En este caso nos encontramos con la siguiente cadena: Etxarri compra 11 quintales de abadejo en la tienda de Felipa de Argote; hace trasladar la mercancía al almacén de su casa; allí, los embarriladores Felipe de Arritegi y José de Arkaia se encargan del envasado, llenando cada uno 6 barriles; a continuación, su amanuense rotula los barriles con las marcas y firma de Etxarri; por último, la mercancía se lleva a bordo y se almacena. En este proceso, se cuelan 4 barriles llenos de aceitunas que se camuflan entre el resto de barriles de bacalao y habichuelas.

Precisamente una actuación similar se recoge en 1787, con motivo del embarque en el San Antonio de un fardo que contiene 42 sombreros negros, piezas de hilo y cintas con destino a La Guaira<sup>XXXIII</sup>: *Ilegó al costado de dicho navio en un batel una muger llamada Bautista, por apodo Calbo, vecina de esta ciudad, preguntando por el mencionado articulante, quien a la sazón estava ocupado en el entrepuente del mismo navio gobernando o colocando su equipage, [...] y habiendo subido al punto sobre la cubierta le espreso dicha Bautista que dicho don Juan Daubagna, parte contraria, la havia dado un fardo o paquete arpillero que tenía en dicho batel para hacerle su entrega a el mismo, y dicho Noel la respondió que mediante a que no tenía noticia de semejante fardo o paquete no quería recibir, en cuia vista la insinuada muger Bautista le importuno a que lo recibiera pues que no havia de volver otra vez con el a esta ciudad, y dicho Noel enfadado de tanto que le importuno la dijo que dejase alla, y tomando dicho fardo tiro con mucha colera al entrepuente, por cuias razones se persuade el testigo ignorava el articulante el contenido de dicho fardo o paquete".* El mismo fardo aparecerá días después entre los confiscados por el agente de adunas.

Por lo tanto, barriles de aguardiente, vino, aceitunas y otros géneros similares serían el objeto de este contrabando de



El cacao se obtenía moliendo las semillas de los frutos que brotaban del tronco y ramas de la mata de cacao, una vez limpiadas y secadas al sol. Para llenar un zurrón de tales semillas se necesitaba el producto anual de unas 50 tales matas, que cuidaban y cosechaban los esclavos de las haciendas cacaoteras.

El zurrón de cacao, de unas 90-110 libras, se podía comprar en las costas y puertos de Venezuela entre 10 y 20 pesos, y se podía vender en la península en unos 80, o más, pesos, por lo que la ganancia que los marineros obtenían de sus “trapicheos” podían ser extraordinarias para sus horizontes económicos: un par de zurrones podían generar el dinero necesario para vivir un año.

*Keith Weller, USDA ARS [Public domain], via Wikimedia Commons*

pequeña escala, pero muy numeroso y permanente. La escala técnica que nada más levantar anclas realizaban algunos barcos en Baiona no sería ajena a este comercio paralelo. De hecho, para hacer creíble su versión el sastre de Erreterria, Félix Zapiain, intenta explicar que los géneros que le han sido incautados provienen de Baiona y que se ocupa en ello durante los últimos ocho años, pero ni su oficio ni el local que ocupa parecen ajustarse a estas actividades<sup>XXXIV</sup>.

Por supuesto, el contrabando de mayor envergadura sería el practicado por los oficiales y armadores. En este sentido, nos podríamos preguntar por las razones de Esteban Cabarrús, miembro de la influyente y poderosa familia Cabarrús impulsora de la misma Compañía de Filipinas y a su vez él mismo su Inspector de Marina, para pagar las fianzas de toda una cuadrilla implicada en tráfico prohibidos<sup>XXXV</sup>.

Es posible seguir enumerando pleitos similares, pero consideramos que a través de estos ejemplos se pone de

manifiesto, en primer lugar, el papel activo desarrollado por las mujeres de la bahía y alrededores en torno a la actividad comercial que propiciaba la Compañía. No es necesariamente un volumen de negocio de alto nivel, pero sí forma parte, y no pequeña creemos, de la economía local. Es decir, forman parte de la economía emanada desde Caracas, aunque no hayan embarcado en aquellos navíos.

En segundo lugar, hemos querido ilustrar el complicado y necesario mundo de las relaciones familiares. Por un lado, para conseguir medios con los que embarcarse y negociar; por otro, para continuar con la cadena comercial. Igualmente, incluimos en este apartado el sentimiento de confianza, necesario para hacer llegar el dinero y los artículos de venta de un continente a otro, así como la conflictividad ligada a esta transmisión.

De igual manera, hemos atisbado también lo complicado de conjugar todos estos elementos (familia, confianza, negocios, distancia) con una vida afectiva.

Por último, nos preguntamos hasta qué punto los mecanismos que se ponían en marcha a este nivel social no estaban sino replicando los que utilizaban los grandes comerciantes e inversores, pero sin disponer, claro está, ni de los medios ni del capital de aquellos<sup>xxxvi</sup>.

### 3.3 Compañía contra Armada.

La conflictividad que se refleja en los pleitos nos ofrece también algunas pistas sobre el ardor guerrero y la fidelidad de los guipuzcoanos a la corona castellana. Precisamente sobre estos conceptos se han levantado no pocas calles y estatuas en nuestra Provincia y, a su vez, sobre todas ellas se fundamentan no pocos mitos políticos. Sin embargo, es evidente que esa lealtad no obedece a las causas patrióticas mitificadas con posterioridad, especialmente desde el siglo XIX, sino que tienen un carácter más pragmático. Durante la vida de las compañías, es constante la competencia entre éstas y la Armada por hacerse con los servicios tanto de marineros como de todo tipo trabajadores del sector naval. Hasta el punto que los viajes a América son un medio efectivo a la hora de no servir al Rey. De hecho, esta tensión intenta regularse mediante listas en las que es indispensable figurar para poder embarcar a América, o facilitando el embarque a quienes hayan servido con anterioridad en la Armada<sup>xxxvii</sup>.

Tras la revolución francesa y la inmediatez de la guerra entre el reino de España y la república francesa en 1793, embarcar en los navíos de la Compañía de Filipinas, por ejemplo, es una buena alternativa. Así parecen pensar los jóvenes de Mutriku, prestos a zarpar hacia Cádiz y Manila en la fragata "Placeres", hecho con el que el alcalde del pueblo no parece estar de acuerdo. Sugiere que si fuesen 4 o 5 no pondría impedimento, pero que al ser más de 20, puede haber problemas ante cualquier necesidad, bélica o no. Entendemos, por tanto, que era una práctica habitual y permitida, pero que en esta ocasión, al tratarse de un número relevante y difícil de ocultar, las autoridades locales intervienen para frenar el éxodo. Finalmente, tras intervenir el director de la Compañía, Ignacio Antonio Lopeola, serán 15 los que consigan embarcar y alejarse de la guerra en ciernes<sup>xxxviii</sup>.

El desinterés en el servicio real no afecta sólo a los marineros, también a los carpinteros. Bernardino de Corvera, Comisario de Marina encargado de aprestar el navío "San Fermín" en Pasaia, no entiende la negativa y el desinterés de los carpinteros, no ya de la bahía sino de la Provincia, en participar en la construcción de este navío de 76 cañones. Y eso, a pesar de haber establecido el mismo salario del que estos profesionales disfrutaban cuando trabajan para la Compañía. Por eso, Corvera no entiende que no abandonen de inmediato sus trabajos para particulares para acudir a su llamada. De hecho, tras contar sólo con tres carpinteros voluntarios y otros ochi que le cede Juan

Miguel de Zatarain, está dispuesto a aceptar a cualquiera sea cual sea su cualificación<sup>xxxix</sup>.

Precisamente, en 1782 la misma idea, repugnancia<sup>14</sup> a servir al rey, se recoge al elaborar la lista de los marineros que embarcan en la fragata "Santa Teresa", propia de la Compañía de Caracas. El informe, firmado por Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, da por probada la validez profesional de los enrolados, pero resalta su nulo interés por trabajar bajo órdenes ajenas, tal y como ha podido comprobar él mismo al no poder contar con los naturales para reflotar un barco varado en Pasaia, pues la única autoridad efectiva que reconocen es la de la Cofradía marinera pertinente. Además, se permiten el lujo de elegir los trabajos que quieren hacer, siendo la de remolcar la única tarea que aprecian. La descripción que realiza Gutiérrez de Rubalcaba completa el punto de vista recogido con anterioridad por Larramendi: *la gente de mar de este pueblo apenas reconoce superior; el mas inmediato suyo es el mayordomo de la Cofradía. Y, en este punto, esta dicho todo con decir que habiendo tenido éste, dos meses ha, que hacer una faena para desencallar un navio que varó cerca de este muelle, no pudo lograr en muchos días, a jornales de precio bien alto, un marinero de los suyos propios, que quisiese trabajar y hubo de valerse de los forasteros. Esta misma gente que mira con tanta indolencia hacer los trabajos de la mar a jornaleros campesinos, porque frecuentemente no se hallan otros, pasa regularmente el dia en las tabernas en pura ociosidad, aguardando el momento de que uno u otro que circula de atalaya en el monte avise que se acerca embarcación que deba tomar remolque o atoage, única faena que reputan de su profesión. Y esa revistiéndola de abusos muy introducidos [...] cuya odiosa esclusiba sobre darles una injusta superioridad de ganancias sobre sus pobres compañeros que no son culpados por habitar puertos de menor comercio, fomenta la ociosidad de estos, porque en la seguridad de que nadie les disputa los remolques o atoages, pasan como he dicho la vida en la taberna, pudiendo estar como antiguamente pescando en la mar y atendiendo a las señas de sus atalayas para acudir a donde se descubriese embarcación. De aquí nacen dos perjuicios, el uno es la escasez de pescado que ordinariamente se experimenta, y el otro la tardanza con que acuden las mas veces al remolque de las embarcaciones que frecuentemente salen a recibir bajo el tiro del cañon. Prescindo de otros abusos en orden a empeñar a los navios en que tomen mas lanchas de las necesarias y en sacarlos de noche pudiendo de día, con el objeto solo de ganar doble jornal [...]. No ha mucho tiempo que habiendose necesitado fletar una lancha para ir del Pasage a Santander en faena del servicio del rey, costo muchos pasos en persona a uno de los mas respetables alcaldes de esta Ciudad el conseguirlo, quando en qualquiera otra parte a la voz de un alguacil de matricula*

14 - No entendida estrictamente como "asco", sino como falta de interés.

acuden como si fueran soldados, y quando aquí mismo para la propia faena y viage los hallo prontos un comerciante. De este pasage se infiere que si generalmente repugnan el trabajo, repugnan mucho mas el servicio del rey, y asi se nota la facilidad con que se ausentan al menor rumor de que se busque gente.

Remolcar y pescar como antes. Parece ser que el paraíso prometido a muchos de los colonos de las compañías podría encontrarse también en casa.

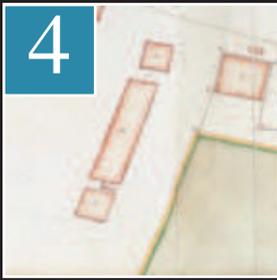
#### CENSO DE CARPINTEROS NAVALES OCUPADOS EN ENCARGOS DE PARTICULARES.

- **Altza:** Pedro de Elizalde, José de Laratxao, Manuel Etxarri, Marcial de Zapiain, Manuel de Anabitarte, Pedro Gorostiaga.
- **Lezo:** Estevan de Echegarai, Rafael de Agirre, José de Arretxe
- **Oiartzun:** José Ignacio Legia, Francisco Sorondo, Fermin Sorondo, Antonio Minondo.
- **Zarautz:** Francisco Albizu, Joaquin Letamendia.
- **Orio:** Xavier Antonio Lertxundi, Sebastian Manterola, Nicolas Beraziartu, Francisco Illarramendi, Andres Iturraeta, Baptista Berride, José de Okosta, Ignacio Allurralde, Baptista Allorta, Baptista Azkue, Baptista Arostegi, José Manuel Arostegi, Domingo Olaizola, José Agustín Manterola, José Eskorta, José Ignacio Ago, Ignacio Aiestaran, Francisco Ignacio Txanka, José Itxaspe, Joseph Antonio Solazabal.
- **Errenteria:** Manuel Mitxelena, Juan Antonio Txipres, José de Mitxelena, José de Otamendi.
- **Aia:** Francisco Alkorta, José Antonio de Olaskoaga.
- **Ocupados en el puente de Santa Catalina por don Juan Miguel de Zatarain:** Pedro Arbiza, Baptista Ugalde, Gabriel Lertxundi, Juan de Zatarain, Joaquin de Zatarain Manuel Aldasoro, Jerónimo de Arrillaga, Francisco Azkue.
- **Ocupados por don José Nicolás de Aizpurua en Usurbil:** José Antonio de Iparragirre, Juan de Galarraga, José Antonio Azkue, José Alzua, Agustín Zumeta, José Elgarresta, Juan Antonio Balerdi, Alexo de Atxega, José Zumeta, Felipe de Atxega, Pablo de Aldasoro, Juan el de Eitza, Juan de Arriola, Matias Maestroarena.

Las propias listas que las cofradías redactan para controlar los embarques y dar prioridad a quienes hayan servido al rey no dejan dudas y corroboran estos testimonios, que apuntan a un distinto orden de preferencias entre la autoridad y los interesados. Consultando el "Libro de matrículas de mareantes" de Errenteria<sup>XL</sup>, leemos por ejemplo que, en 1772, exceptuando uno que se encuentra en Ferrol, todos los artilleros, marineros y grumetes localizables, todos, se encuentran en Caracas. En 1781 se repite la situación: *no hay en esta villa marinero, artillero ni grumete de profesión, a lo menos apto y libre para el real servicio. Todos los hombres de mar de esta jurisdicción están ausentes...* En esta ocasión hay que incluir en las causas de la ausencia la captura a manos del almirante inglés Rodney, algo que también recordó el alcalde de Mutriku en el caso arriba citado. Fuese en barcos de la Compañía, fuese en barcos de guerra, el peligro acechaba igual, pero si hay oportunidad, parece clara la opción preferida. En la Compañía se servía al Rey, pero de un modo indirecto, puesto que el interés principal era el de cada uno. En la guerra, no.



4



# LA HERENCIA MATERIAL DE LA COMPAÑÍA EN LA BAHÍA



El puerto de La Guaira no reunía condiciones para la invernada, su única virtud era la de servir de entrada-salida de Caracas al Sur, tras sortear la cordillera de montañas. En cambio, Puerto Cabello y su dársena interior eran ideales para resguardar a las embarcaciones a la espera del retorno a Europa. En sus riberas, se asentaron los diversos talleres y depósitos de la Compañía.

Uno de los aspectos más llamativos de la historia de La Guipuzcoana en nuestra bahía es la falta de testimonios materiales de la misma. Es duro de aceptar que una empresa que tuvo repercusión mundial y que fue parte de la vida social y económica de nuestro entorno de un modo tan profundo no haya dejado ninguna huella o testimonio de su actividad. Es cierto que si sumamos todos los elementos arquitectónicos (casas, iglesias, palacios, obras...) y de ornato (equipamiento de las iglesias, por ejemplo), no tenemos ninguna dificultad en encontrar el rastro de la riqueza americana en Pasaia. La iglesia de San Pedro, el altar de Bonanza, los túneles de la calle de San Juan, las casas y palacios barrocos, buena parte de la desecación de las orillas... no se pueden comprender sin la riqueza que llega desde Méjico, Perú, Buenos Aires y Venezuela.

Pero nos referimos, claro, a que no contamos con restos de los astilleros ni de la industria auxiliar de La Guipuzcoana. Y tampoco en esta ocasión hemos encontrado documentos que atestigüen o describan obras de cierta magnitud para acondicionar toda esta actividad naval, mercantil y marinera en las orillas de la bahía. Sólo gracias a grabados de la época podemos ubicar en el espacio de la bahía dónde se situaban los mismos. Existen también otros dibujos que, si bien no tenían como objeto ilustrarnos sobre esta actividad, nos ayudan a comprender cómo se realizaba el trabajo de construcción naval. Por ejemplo, la cordelería que tanto asombró a Victor Hugo un siglo después, justo asoma en algunos grabados.

Bien pensado, las mismas líneas son válidas para nuestro pasado industrial más cercano, del que tampoco hemos conservado apenas restos materiales.

Por otro lado, tampoco podemos olvidar que las necesidades prácticas de los pasaitarras del siglo XVIII no tienen por qué coincidir con las nuestras, ni mucho menos con nuestra curiosidad. De hecho, parece que la principal preocupación de entonces no era otra que mantener la totalidad de la bahía practicable también con marea baja. Los testimonios sobre el lamentable estado del puerto son conocidos, pero no por repetitivos dejan de asombrar, toda vez que La Guipuzcoana vive su apogeo rodeada de lodo.

Limpiar la bahía de todos los derrubios y residuos que la hacían cada día más inútil para el tráfico marino se convierte en un problema mayor. Precisamente, como ya es sabido, esta falta de mantenimiento y las consecuencias negativas que esto acarrea, unido a la falta de un gobierno propio, será uno de los detonantes de la independencia de Donibane, primero, y de la formación de Pasaia como municipio soberano, después. No es casualidad que todo ello ocurra entre 1770 y 1805.

Ya en 1733, es decir, cuando la jurisdicción del puerto se la reparten Donostia y Hondarribia, la rivalidad por el con-

trol de la bahía se puede seguir al mismo ritmo con el que la Compañía crece. Por ejemplo, ese año, un grupo de carpinteros dirigidos por Tomás Allo (San Pedro) había iniciado los trabajos para construir el timón nuevo de una de las galeras para La Guipuzcoana. Estos trabajos se realizaban en la plaza de Donibane. Esta plaza era de reciente construcción, en concreto data de 1694, pues hasta entonces el agua llegaba hasta las fachadas (recordemos que el acceso a pie se realizaba desde Santa Ana por el monte). Este hecho denota en primer lugar que el espacio de construcción de las piezas de estos navíos no es muy sofisticado; práctica y simplemente, buscan un espacio ancho y seco. Pero la actuación de los carpinteros no es del agrado del regidor de Donibane (que es lo mismo que decir Hondarribia) quien ha desmontado y tirado al agua las piedras instaladas para trabajar. Hondarribia tendrá que aclarar ante la Compañía y ante Donostia que está de acuerdo en usar la plaza para estas labores, como otras veces, pero defiende su actitud aduciendo que esta vez los carpinteros no habían solicitado permiso para trabajar. Es decir, podría interpretarse que, siendo como eran vecindados en la jurisdicción de Donostia, el no pedir permiso pudiera confundirse con algún tipo de derecho sobre el lugar<sup>XL1</sup>.

La tensión que produce la presencia de la Compañía en el puerto y el lastimoso estado en que se ve enfangando el mismo, quedan recogidos en un largo expediente que acumula más de 20 años de quejas. Queda patente que nuevamente se enfrentan jurisdicciones distintas: los inversores de la compañía, los intereses reales, Diputación... se entrecruzan reproches sobre responsabilidades en la recaudación y reparto e inversión de los fondos destinados a limpieza del puerto<sup>XLII</sup>. Aquí se hace necesario nuevamente recordar lo dicho por Astigarraga sobre el origen de la Compañía, ligado éste al comercio donostiarra cuyos intereses no coinciden necesariamente con los de la Provincia.

La situación más incomprensible, a nuestros ojos, es la que se da en 1747, cuando la Diputación retiene el proyecto del ingeniero Frosne para mejorar las orillas y contener la caída de arena y materiales pesados, a pesar de la insistencia de La Compañía, que se aviene a contribuir en la financiación de las obras. Precisamente un año antes ya había planteado ella misma la obra en Kodemasti (Ondartxo), como medio necesario para evitar la pérdida del puerto<sup>XLIII</sup>.

Los sueldos de los aproximadamente 30 trabajadores destinados a la limpieza del fondo, los proyectos para evitar que por las *errekas* y calas de Ondartxo y Alaburtza caigan piedras, la dejadez de todos los usuarios que echan sin parar lastres de piedra al fondo, los sembrados cercanos al agua de donde cae tierra, los navíos hundidos que nadie retira... los problemas son múltiples, pero no hay una solución global.

Del citado expediente se desprende que Donostia refuerza su posición en el puerto a través del torrero y de la publicación en 1751 de una normativa de uso (que

recogemos a continuación a modo de apéndice). Pero esto no significa que el proceso de encenagamiento se detenga.

Así, en 1757, desde Pasaia se comunica a la Diputación que la situación es ruinoso, nada que ver con la de un siglo atrás, cuando parece había fondeados más de 100 barcos, teniendo en sus orillas arsenales y astilleros con naves de 50 a 100 toneladas. Si bien aún se conservaban los rastros de los astilleros de Bordalaborda y Basanoaga, en este segundo lugar ya no hay posibilidad de construir en línea, pues sólo tiene capacidad para una fragata. Lo mismo vale para los astilleros reales de Pasaia, en el Salbio – San Pedro- que hasta hace poco eran capaces de fabricar navíos de 70 cañones. Las avenidas del Oiartzun, pero sobre todo lo que cae por las dos calas arriba señaladas, serían las causantes de esta situación.

No sólo los astilleros o las orillas se ven amenazadas. El mismo tránsito por el canal y la bahía se ve impedido según las mareas mueven lodos y bancos de arena hacia el centro del canal, o hacia la zona de Bordalaborda, a lo que se añade la presencia de barcos hundidos sin retirar: *mas es tan general esta desgracia que trasciende hasta los amarraderos mas prezisos, de suerte que adonde ahora treinta años surgían los navios puestos quatro en fila aun a la bajamar, oy se advierte que en la de aguas vivas se descubre tanto la playa que se puede caminar por ella, comenzando por esta causa la primera hilera de las naves como quarenta codos mas al centro del Canal, qual en el dia se ve con las dos fragatas menores de “San Juan” y el “San Sevastian” de la Real Compañía.*

Garantizar la navegación independientemente de la marea es lo que solicita, entre otros, Diego de Otazu, precisamente uno de los principales protagonistas en la independencia de Donibane. En esta queja hay una crítica no solo a la dejadez de la Diputación sino también a la propia Compañía, a cuyos representantes no parece importarles el estado global del puerto siempre y cuando tengan acceso a sus instalaciones con la marea alta. De hecho, la respuesta a Otazu proviene de la propia Compañía quien concede que el estado no es bueno, pero no tan malo como se quiere hacer ver, achacando los barcos hundidos a la impericia de los pilotos y la presencia de lodos y tierra en el agua no a la falta de mantenimiento, sino a los sembrados de en torno a la bahía, que la lluvia arrastra al agua.

En lo que respecta a las instalaciones de la Compañía de Caracas en Pasaia, debemos recurrir una y otra vez a las imágenes de época para reconstruir aquel paisaje. Efectivamente, todas estas discusiones han producido una rica cartografía del puerto y su situación durante el siglo XVIII. Estos planos reproducen una y otra vez los límites de la bahía en marea baja, que deja una superficie de fango en el interior de la bahía hasta prácticamente la Torre. Esto supone que los astilleros y almacenes, por ejemplo, quedan



En Puerto Cabello, la Compañía tenía factoría, horno, herrería, hospital, oficinas y depósito. Más adelante, la Aduna ocuparía esos locales. *Henrique Neum. Album de Caracas y Venezuela. (1877 -1878).*

constantemente en seco, accesibles a través de unos estrechos canales. Pero gracias a estos planos, y otras imágenes que se usan para ilustrar pleitos y que afectan a las zonas cercanas a los astilleros, podemos situar y conocer la evolución en los usos portuarios que la instalación de La Compañía de Caracas, primero, y la de Filipinas, después, fueron produciendo en nuestras orillas. Así, y ciñéndonos a los textos que acompañan estas imágenes<sup>15</sup>, podemos establecer esta secuencia:

En 1617 (plano de Villalobos y de Olariaga) se citan los astilleros reales, emplazados en Bordalaborda, y los municipales de Rentería, a la altura del actual puente de Iztietia. En 1636 (Gandolfo, Soto, Texeira) la actual plaza de Donibane es un lugar de atraque de navíos y el único astillero reseñado es el de Basanoaga.

En 1744, en el plano levantado por el delineante de la Armada Vicente Giner, el detalle es mayor, la infraestructura de la Compañía está perfectamente señalada, convive con instalaciones dirigidas por empleados del Rey y existe alguna duda sobre la titularidad de algunos de los espacios. Así, leemos al respecto:

- en la zona de Koxtape donde se encontraba la térmica: *casa propia de su majestad que servía de cordelería; otra... que fue Fábrica Real de Anclas.*
- en Bordalaborda, zona que hoy ocupa el astillero de Zamakona: *casa que la Real Compañía de Caracas está construyendo a tejavana sobre 18 pilares para resguardar del sol y agua llovediza; casa propia de su majestad en que vivió el constructor Martin Boyer; estacadas que ha hecho la misma Real Compañía para resguardas los maderos de construcción (se refiere a que la madera para los barcos la dejaban flotando en el agua, rodeándolas con un vallado o redes).*
- entre Bordalaborda y Bizkaia: *sitio en que se construyó la fragata del Rey nombrada Santa Teresa.*
- Bizkaia: *astillero en que se construyó los navíos del Rey nombrados el Ruví y la Gipuzcoana.* También aquí la madera de construcción se “guarda” en el agua.

15 - Todas ellas recogidas en los anteriores volúmenes de esta misma colección, a los que nos remitimos.





“Plan de los muelles de Puerto Cabello según se hallan en el estado presente, levantado y delineado por don Ignacio Xavier de Emasavel, Teniente en los Reales Guardacostas de la Provincia de Caracas”. 1784.

Archivo General de Indias.  
MP-Venezuela, 194.

**Plan**  
de los Muelles de Puerto Cabello  
según se hallan en el estado presente  
levantado y delineado por  
don Ignacio Xavier de Emasavel  
Teniente en los Reales Guardacostas  
de la Provincia de Caracas  
Año de 1784

Nomenclatura

El Puerto de Cabello	
1.º	Caño de Cabello
2.º	Caño de Cabello
3.º	Caño de Cabello
4.º	Caño de Cabello
5.º	Caño de Cabello
6.º	Caño de Cabello
7.º	Caño de Cabello
8.º	Caño de Cabello
9.º	Caño de Cabello
10.º	Caño de Cabello
11.º	Caño de Cabello
12.º	Caño de Cabello
13.º	Caño de Cabello
14.º	Caño de Cabello
15.º	Caño de Cabello
16.º	Caño de Cabello
17.º	Caño de Cabello
18.º	Caño de Cabello
19.º	Caño de Cabello
20.º	Caño de Cabello
21.º	Caño de Cabello
22.º	Caño de Cabello
23.º	Caño de Cabello
24.º	Caño de Cabello
25.º	Caño de Cabello
26.º	Caño de Cabello
27.º	Caño de Cabello
28.º	Caño de Cabello
29.º	Caño de Cabello
30.º	Caño de Cabello
31.º	Caño de Cabello
32.º	Caño de Cabello
33.º	Caño de Cabello
34.º	Caño de Cabello
35.º	Caño de Cabello
36.º	Caño de Cabello
37.º	Caño de Cabello
38.º	Caño de Cabello
39.º	Caño de Cabello
40.º	Caño de Cabello
41.º	Caño de Cabello
42.º	Caño de Cabello
43.º	Caño de Cabello
44.º	Caño de Cabello
45.º	Caño de Cabello
46.º	Caño de Cabello
47.º	Caño de Cabello
48.º	Caño de Cabello
49.º	Caño de Cabello
50.º	Caño de Cabello

La Carta de la Armada de Cabello, Armada de guerra  
y de Guardacostas, destinada a servir en el  
puerto de Cabello, Armada de Guardacostas,  
destinada al Puerto de Cabello, con la casa principal y  
los dos muelles para cada uno de los puertos  
y de uno de la capital, para servir a  
los usos de guerra y de comercio, con los que se  
debe de servir a las necesidades de los puertos  
de Cabello para servir a las necesidades de los puertos  
y de uno de cada uno de los puertos de Cabello.

· Salbio: *Astillero en que actualmente construye la misma Real Compañía y en que se fabricaron los navíos del Rey nombrados la Andalucía y la Castilla; casa que está en el mismo astillero cuyo costo con el de las herrerías adyacentes y el de el mismo astillero se cree a cargo de su majestad en las cuentas que dio el constructor Simon de Celarain*<sup>16</sup>.

En 1760-61, el espectacular plano del ingeniero Felipe Crame<sup>17</sup> vuelve a referirse a la situación de los astilleros. Así, coloca en Salbio una gran plataforma en la que sitúa *muelle y astilleros en que se fabrican los navíos de la Compañía de Caracas; casa del constructor; Fraguas*. Coincide esto, pues, con la descripción de 1741 para la zona, si bien ahora añade, en texto aparte, *En los astilleros antiguos y en Bordalaborda se han construido 45 años hace diferentes navíos de línea* [por lo tanto, coincide con la época de Simón Zelarain] *lo que al presente no se pudiera sin abrir canales por faltar el agua*.

Por otra parte, marca en Bizkaia toda una serie de astilleros antiguos, situando los que están en activo en Bordalaborda y utilizados por la Compañía, así como también el resto de edificios que completan la instalación. En el plano, señala toda esta zona con un color diferente, haciendo referencia a unos mojones que lo limitan y que presentan las letras “RI”, por lo que se entiende que era un terreno del Rey.

Como vemos, las descripciones colocan siempre los astilleros en los mismos lugares: Basanoaga, Salbio, Bizkaia, Bordalaborda. Pero, según el año, varía su titular, o, al menos, el constructor: la Armada Real o la Compañía.

De hecho, los astilleros que Crame da por abandonados en Bizkaia en 1761, aparecen en activo en una preciosa acuarela inserta en el pleito entre Arizabalo y Gilisasti por la reforma de una casa en la zona y en el cual se hace referencia a los astilleros reales, dibujando anclas y maderas para ilustrar el lugar.

En 1766 se menciona una Real Orden concediendo, precisamente a la Compañía de Caracas, permiso para construir un dique en el puerto de Pasaia... pero no consta ni el emplazamiento ni las características del mismo<sup>XLIV</sup>.

16 - En Historia de San Sebastián a través de sus personajes, Javier Sada se refiere a un Zelarain que suponemos ser éste, toda vez que estaba construyendo 6 barcos en 1719, cuando el puerto y las poblaciones de sus orillas fueron arrasadas por el Duque de Berwick. Es posible, por tanto, que las cuentas a las que se refiere el texto sean las que corresponden a los daños causados en ese ataque. Por su parte, Serapio Mujica sitúa (El libro de los fueros) a Zelarain como armador en Pasaia ya en 1697.

17 - No confundir con el también ingeniero Agustín Crame. Agustín actuó en toda la costa venezolana desde 1776, particularmente en La Guaira y Cumaná, es decir, en el epicentro de la actividad de La Compañía.

Por su parte, el plano firmado por Odriozola en 1777 no es tan cuidado como los anteriores en cuanto a color y dibujo, pero nos deja bastantes detalles interesantes, tanto en el mismo dibujo como en la leyenda. En primer lugar, habla de dos gradas para la construcción en el astillero del Rey en Salbio. Así mismo, Bordalaborda sigue siendo el espacio donde trabaja la Compañía sus barcos, donde sitúa un tinglado levantado. Este mapa recoge también varias propuestas de obra, como canalizar el flujo de agua, levantar escolleras, caminos... y proteger con una pared el astillero de Bordalaborda hasta Bizkaia, levantando en la zona terraplenada un tinglado para trabajar la arboladura y almacenes. Este nuevo espacio se uniría al astillero municipal de Donibane (ya independiente) que se usaría para carenar y que en ese momento ya existía.

Giraud no apunta nada nuevo en 1776. Tampoco lo hace a nivel gráfico Exarch en 1788, pero este apunta entre las causas del mal estado las virutas, basuras y demás materiales que los trabajos, no sólo de construcción sino también de limpieza de los barcos de Caracas, vierten en el agua.

Por contra, con la sustitución de la Compañía de Caracas por la de Filipinas, cambian nuestras fuentes de información. En este caso, no contamos con tanta producción gráfica pero sí escrita, puesto que la de Filipinas sí realizó una obra de cierta envergadura para asegurar la construcción de sus barcos. Esta obra se produjo en el barrio de Bizkaia y supuso la ampliación de la superficie de tierra. Así, con fecha de 11 de diciembre de 1785, ayuntamiento y Compañía de Filipinas llegan a un acuerdo para el uso del terreno en cuestión. En la medición común que ambas entidades realizan del terreno, se cita expresamente la ejecución de gradas para la construcción de navíos y demás faenas. Entre ellas, el mantenimiento y el calafateo (impermeabilizar las juntas con estopa, cáñamo y alquitrán) de las embarcaciones. El área a ocupar se extiende desde Arizabalo hasta el puente de madera frente a la casa Bordalaborda, que en ese momento ocupa Manuel Suertegarai como guarda-almacén de la compañía. En total, el terreno ocupa 8 yugadas, alrededor de 256 hectáreas: *sobre los verdaderos linderos de todo el relacionado sitio son: por la parte de la mar hasta todo lo que ésta coge en seco en el flujo y reflujo de las mareas; y por el frente, toda la cera de casas del difunto don Matheo Martiarena del Barranco, que existen en el idéntico barrio, y manzanal de la casa de Bordandia, hasta el paraje del mismo Bordalaborda. El trato entre Compañía y Ayuntamiento se cierra en enero de 1786, pagando la primera un arrendamiento anual de 450 reales*<sup>XLV</sup>.

Esta aparente buena sintonía entre el ayuntamiento de Donibane y la Compañía da paso en 1793 a una tensa situación entre ambas instituciones. Efectivamente, durante un reconocimiento de la plataforma se constata que está amenazada de ruina. Peritos de ambas partes coinciden en que la obra de ampliación fue, no cabe otra palabra, una

chapuza, motivada bien por falta de capacidad técnica de los operarios, bien por la dejadez de los mismos. El muelle se había apoyado de mal modo sobre una roca; el peso de petriles y gradas lo habían hundido y ahora el agua entraba hasta el camino adyacente, inundándolo: *la cierta y verdadera causa del movimiento y los sucesos acontecimientos, porque entendieron y operaron oficiales poco versados y que quisieron trabajar por entonces a la ligera, sin prever los inconvenientes que oí se descubren y no menos el camino que se dirige al mirador y fuente pública que ba inundándose por el defecto del significado vicio.*

El enfrentamiento se agrava al no pagar la Compañía la renta por el terreno, por lo que el ayuntamiento le retira las llaves de las instalaciones por la fuerza.

Sin embargo, parece que en 1797 han reconducido la situación, al presentarse un proyecto para una gran cordelería bajo tinglado corrido, que iría desde la casa de Martiarena Barranco (el palacio desmontado hace unos años más o menos a la altura de la actual rotonda) hasta Bordalaborda. Nos parece un indicador fiable para medir la actividad de los astilleros en ese momento, toda vez que las cuerdas de cáñamo son indispensables en el proceso de construcción naval. Además, con esta nueva disposición, se ordenaría el espacio permitiendo el paso de viandantes con mayor comodidad<sup>18</sup>.

No obstante, entre 1801 - 1806 los muelles del astillero aparecen como desmoronados, la calle intransitable, las vallas que separan astillero y calle desmontadas, las quejas de vecinos aumentan... en lo que no deja de ser un anuncio de tiempos venideros y los problemas que acarrea conciliar industria y habitabilidad-vecindario en un espacio tan limitado como el pasaitarra.

A su vez, esta estrechez de terreno y lo ligero de las infraestructuras levantadas contribuyen de manera definitiva a borrar los testimonios materiales de la cultura de Caracas en la bahía.

18 - Y es posible que este edificio sea el mismo que vió Víctor Hugo el pimer día que llegó a Pasaia, motivando una divertida anécdota.



5



# LA GUIPUZCOANA Y PASAIA



Coen fue el gobernador de la VOC (Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales). En su ciudad natal, Hoorn, se levanta una estatua en su memoria. Hace unos años se desató un debate sobre el significado de este reconocimiento público así como sobre la obligatoriedad de loar y recordar de un modo positivo la Historia de esta Compañía en Asia.

Tras el debate público, la estatua no fue retirada, pero se le añadió una placa en la que se cuestiona su idoneidad.

Este tema, el de la interpretación del patrimonio y la realidad ideológica que creámos a través del mismo, ha sido tratado por Lisa Johnson: "Renegotiating dissonant heritage: the statue of J.P. Coen". *International Journal of Heritage Studies*. 20-6 (2014).

*Jan Pieterszoon Coen*. GerardM at Dutch Wikipedia.

**E**n el siglo XVIII la bahía de Pasaia recupera en buena parte el esplendor comercial perdido a finales del XVI y vuelve a ser un eslabón importante en los circuitos marítimos internacionales. Como entonces, otra vez la guerra condiciona esa situación favorable, pero ya hemos visto cómo comercio y guerra son dos caras de la misma moneda en el orden de las compañías.

Somos conscientes de haber puesto el foco en aspectos muy concretos de la historia caraqueña y filipina pasaitarra. Por un lado, porque consideramos que muchos de los aspectos generales están ya trabajados y, además, en ellos Pasaia no ocupa un lugar destacado, a pesar de su indudable protagonismo en la planificación de las compañías. Por otro, porque no sólo la bahía y su comarca están desaparecidos de la historia de estas empresas; también lo están los pasaitarras y, en general, todos los habitantes de la bahía. Qué decir de las pasaitarras.

Además, hemos priorizado la documentación jurídica como modo de acercarnos a una problemática que suponíamos existía, pero cuya mención tampoco ha sido prioritaria hasta ahora, toda vez que, también en este tema, nuestra Historia es presentada habitualmente como una historia lineal. Lineal, en el sentido de que siempre avanza sin altibajos; y lineal también por la ausencia de problemas. Y también lineal

porque pareciera estar siempre representada por el mismo tipo de protagonistas, esos “grandes hombres”.

Por todo ello, nuestra intención no ha sido nunca la hacer pasar este trabajo como “la” historia de la Compañía(s), sino la de añadir algunos aspectos que echábamos en falta, pero que tienen una relación directa con Pasaia. Y esperamos haber separado bien los hechos históricos de las lecciones o lecturas que de ellos se pueden extraer para comprender mejor nuestro propio mundo.

Quien desee conocer más en profundidad esta historia apasionante encontrará en los apéndices de este libro un listado de obras para poder hacerlo.

Así las cosas, el recibo que la mujer y la madre de José de Aranburu firman testimoniando haber recibido de manos de Gabriel de Elizabera y Francisco de Azaldegi las pertenencias que fueron de Aranburu, nos pone ante una realidad muy concreta. ¿qué queda tras una muerte en el viaje? ¿qué había conseguido el citado Aranburu en su esfuerzo? Aranburu falleció en Cádiz a la vuelta de Caracas y sus propiedades se resumen en: dos chupas (chaquetas) un solape, cinco pares de calzones, seis camisas, dos pares de medias, un par de polainas, un par de zapatos, un capote, una hamaca, dos cepillos, una gurbia, dos trinchas de hierro, cuatro besamanos y 148 pesos<sup>XLVI</sup>.



El abordaje era práctica habitual en la actividad de los corsarios, y en muchas ocasiones verdaderas acciones de piratería y guerra. Abordaje del “Tritón” por el corsario Hassard. Autor, Ambroise Louis Garneray (1783-1857), corsario y pintor.

¿Es mucho?, ¿es poco?, ¿es más o es menos de lo que estábamos imaginando al leer el libro? En todo caso, éste es el resultado de su “aventura” americana. Claro está, se trata de un ejemplo aislado, no de un estudio estadístico. Pero creemos que el grueso de aquella sociedad se correspondería mejor con ejemplos como éste. El triunfo del viaje bien podía ser ganar lo necesario para sacar una vida normal adelante. A menudo, solo guardamos el testimonio de los que volvieron triunfantes y con dinero. De hecho, en este trabajo ya hemos reseñado casos y testimonios de caraqueños que triunfan y se establecen permanentemente en América. De ahí el interés que le damos a esta otra visión, porque aquellos nuestros viajeros pueden ayudarnos a ser más humanos con los viajeros migrantes actuales. Y, además, nos recuerdan sobremanera a la historia de las familias que fraguaron el Pasaia del siglo XX.

Consideramos que invitar a estas reflexiones es parte del trabajo del historiador, más aún cuando las habituales lecturas de nuestra historia acaban siempre convirtiendo los hechos pasados en hechos sobresalientes, irrepetibles, únicos, sin tener en cuenta que la historia vasca es universal no por ser la más rara, sino porque forma parte de un modo identificable en hechos históricos como el de las compañías por acciones.

Entre esas reflexiones tendríamos, por ejemplo, el presentar el viaje a América no como una aventura casi digna de un cuento de hadas, sino como una migración o una oportunidad de cambiar la vida de la gente humilde a mejor.

De igual modo, la empresa comercial caraqueña siempre ha sido tenida por un oficio masculino; así es en los barcos, pero hemos querido recuperar también la memoria femenina como parte inseparable de la economía pasaitarra ligada a La Guipuzcoana. Otra vez, oficios y vicisitudes todos alejados de esa imagen romántica y plana. Y en este apartado de los aspectos olvidados, creemos también interesante el colocar a la bahía como punto de interés no sólo para los pasaitarras sino, en primer lugar, para toda la comarca y para las ciudades que lo flanquean: Donostia, Hondarribia y Baiona. Por un lado, no contamos sólo con dos orillas, San Pedro y San Juan. Hay otra tercera, física o imaginaria, que en esta época llegaba de Lezo a Errenteria; por otro, el control de las rentas que genera este comercio internacional tiene mucho que ver en las peleas judiciales por el control del puerto y, por lo tanto, con la misma formación del municipio entre 1770 y 1805.

Por último, la representación tanto de casas comerciales de Baiona como de marineros de Lapurdi en los barcos y el que esa ciudad sea habitualmente una etapa más del viaje, nos lleva a reflexionar sobre la complementariedad de ambos puertos y la rica relación de nuestro puerto con toda la costa de Lapurdi. Como apunte curioso, es Baiona y no Pasaia quien sigue siendo hoy un referente chocolatero.

Desde el punto de visto del patrimonio material, a pesar del esfuerzo no hemos localizado nueva documentación sobre el gran astillero que ocupaba Salbio. Sí, en cambio sobre el polémico astillero de la Compañía de Filipinas e el barrio de Bizkaia. No obstante, resulta sugerente interpretar el patrimonio arquitectónico de Donibane y San Pedro desde la óptica americana. Es decir, entre las reencarnaciones históricas de nuestro pueblo, la que se produce gracias a la riqueza americana es una de las más espectaculares. De hecho, es la inversión de esa riqueza en urbanismo, iglesias y casas la que ha caracterizado ese Pasaia tradicional que sigue resultándonos tan querido y admirado. Además, como ya queda dicho, es en esta misma época cuando los habitantes de las dos orillas, apoyados por esa tercera orilla que hemos mencionado, deciden formar un municipio común moderno.

Desde una visión general, la Compañía nos ha mostrado su capacidad de organizar una política económica de corte colonial orientada únicamente a la producción de bienes de lujo o casi de lujo, para los que va induciendo una demanda propia. Y también nos introduce en la organización de una sociedad pre-estatal, una sociedad en la que las jurisdicciones y la legitimación para ejercer el poder no permanecen en una sola soberanía (el Estado), sino que puede ser ejercida por varias partes. Es decir, la Compañía despliega en Venezuela un sistema de gobierno propio; lo hace como instrumento del poder real, pero eso le lleva a enfrentarse con las instituciones tradicionales coloniales. Y su actuación es percibida por estas como un poder paralelo al que ya existía.

Es ahora, con nuestros propios criterios políticos, cuando ese entramado nos podría parecer “extraño”, puesto que en teoría las corporaciones comerciales o militares no pueden actuar al margen del Estado en cuanto a regulación del empleo, condiciones de trabajo, calidad del producto etc. Ocurre que en aquel entonces no era así. Ocurrió también que quizás ahora esa norma esté siendo desartculada, toda vez que el incipiente capitalismo de la Compañía guarda gran similitud con los tiempos actuales neoliberales, en los que el interés comercial de un grupo (empresa, agencia, accionistas...) tiene preferencia sobre el bien común. Y, en buena medida, también sobre las regulaciones estatales.

De la misma manera, de un modo general y con todos los matices que los estudios más especializados y concretos añaden al tema, podemos decir que esa separación entre administración colonial tradicional y administración de la Compañía, se mantendrá hasta la extinción de esta segunda. Entonces sí, los miembros de ambas oligarquías venezolanas se mezclan de un modo más decidido mediante alianzas matrimoniales, dando lugar a una nueva élite que, ahora sí, formará un nuevo sujeto político al margen de la Corona hispana: el estado venezolano.

Curiosamente, en ese nuevo escenario americano, entre las fuerzas que harán frente al proyecto de Bolívar, estará un personaje que conoce de primera mano la Compañía, pues no en vano, además de pertenecer a una familia de accionistas, barcos, almacenes y astilleros de ésta se encuentran junto a la casa familiar (actual ayuntamiento). Nos referimos, claro, a Juan Bautista Arizabalo<sup>19</sup>.

Este apellido es válido también para recordar que, si bien hemos centrado este estudio principalmente en la gente que no ha trascendido a los libros de Historia, a pesar de ser parte del movimiento de las compañías, no hace falta aclarar que otros de los protagonistas de esta empresa presentan biografías conocidas o, al menos, más fáciles de reconstruir.

Precisamente ese puede ser uno de los retos pendientes en la bahía: reconstruir sagas familiares locales y unirlos con sus parientes, con sus corresponsales, con sus asociados fuera de nuestro entorno cercano. Algo hemos avanzado sobre los Aizpuru. Casi nada sobre los Abad. De igual modo, también nos viene a la mente la familia Cabarrús, de sólida raigambre ilustrada y con gran proyección en la historia de la revolución francesa, que en nuestra comarca encabeza Esteban de Cabarrús, uno de los principales actores de la Compañía de Filipinas y que ha sido ya citado en estas páginas<sup>XLVII</sup>.

Tampoco, creemos, ha sido puesto suficientemente de relieve el aspecto científico de estos viajes. Es decir, la preparación técnica que requerían. En este sentido, es imposible no destacar la obra del médico Vicente de Lardizabal "Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes...", trabajo patrocinado por la Compañía destinado a prevenir las enfermedades en los viajes y a proporcionar un manual a los cirujanos que forman parte de las tripulaciones caraqueñas. Y, en este sentido, nos parece necesario recuperar la memoria del astrónomo pasaitarra Joaquín María Ferrer, científico de renombre mundial en su época ligado también al mismo destino que muchos de sus vecinos: el mundo de las compañías comerciales.

Precisamente, incorporamos su biografía en los apéndices del presente libro, toda vez que en la necesaria búsqueda de nuevos ejemplos con los que soñar y proyectar una nueva bahía, vemos en Ferrer una figura inspiradora.

De este modo, intentamos que la historia de la Compañía en Pasaia no sea sólo un ejercicio nostálgico, sino que se convierta en una lectura sobre nuestra propia sociedad y sus nuevas necesidades.

19 - Este Arizabalo capitulará ante Páez Bustillos en 1829, solicitando que se respeten los derechos de sus hombres, específicamente de 600 que se dedicaron al cultivo y ganadería para alimentar al resto de su tropa, dándoles el permiso de formar pueblo (de negros, mulatos y pardos) libre de persecución. Hecho que resulta inédito.

# APÉNDICES

**CONSIDERACIONES  
POLITICO-MEDICAS  
SOBRE LA SALUD  
DE LOS NAVEGANTES,  
EN QUE SE EXPONEN LAS CAUSAS**  
de sus mas frecuentes enfermedades, modo  
de precaverlas, y curarlas.

CON LAS CONDUCENTES INSTRUCCIONES  
para el mejor régimen de los Cirujanos de Navíos, que  
hacen viage à la América, especialmente para los de  
la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, à fin de  
que con mayor acierto se conduzcan, asi en el método  
curativo de los enfermos, como en el manejo de  
los Botiquines de su cargo.

SU AUTOR

EL DOCTOR D. VICENTE DE LARDIZABAL,  
*Medico de la Ciudad de San Sebastian.*



QUIEN LAS DEDICA  
**A LA DIRECCION  
DE LA MISMA REAL COMPAÑIA.**

CON LAS LICENCIAS NECESARIAS.

EN MADRID : Por Don Antonio Sanz, Impresor del Rey nuestro Señor,  
y de su Real Consejo. Año de MDCCCLXIX.

## 1: el astrónomo Ferrer<sup>XLVIII</sup>.

El astrónomo José Joaquín Ferrer (Pasaia 1763 – Bilbo 1818) encarna una buena parte de la Historia de Gipuzkoa en el siglo XVIII, al menos de la Historia de las élites de nuestra Provincia. Es también un magnífico ejemplo de la época en que se fragua la Compañía de Caracas y las circunstancias políticas, económicas e ideológicas que la rodean.

A lo largo de los últimos años hemos reiterado la necesidad que, a nuestro modo de ver, tiene Pasaia de contar con ejemplos, con referencias, no para el mero ejercicio de la recreación de supuestos hechos históricos o el lucimiento de quien la "descubre", sino para imaginar cómo puede ser el futuro de esta bahía y sus habitantes. Es decir, por un lado, están los hechos históricos; por otro, cómo nos vemos reflejados en ellos según los interpretemos. En este sentido, el astrónomo Ferrer es un sujeto histórico de primer orden que bien podemos proponer como ejemplo o mito de Pasaia. Guarda directa relación tanto con La Guipuzcoana como con el mundo de las compañías, pero su fama internacional está ligada a su actuar científico, en muchos sentidos único y pionero.

La presencia de los Ferrer en Pasaia está ligada a los astilleros reales, es decir, a los situados en la zona del Salbio en San Pedro, y a la propia Compañía. En efecto, el padre de los hermanos Ferrer desempeña desde marzo de 1781 las labores de *Guarda, Almacén y Alistador de los Pertrechos y oficiales de la Maestranza y construcción de los Bajelos Reales en el astillero de San Pedro*; y también es citado como *Alistador* de la Compañía en 1791. Alcalá Galiano, por su parte, habla de él como *Contador de la Armada*, y coloca en ese hecho buena parte del interés del futuro astrónomo por los números y la ciencia, como parte de una sólida formación que también incluye letras e idiomas.

Con 16 – 17 años, a la hora de decidir su futuro, José Joaquín es reclamado por un pariente asentado en Caracas. Por lo tanto, en 1780, se hace a la mar en la fragata "Asunción", formando parte de un convoy que incluye siete naves de la Compañía a las que la propia fragata debe escoltar. La fecha tiene su importancia, toda vez que la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos se halla en su apogeo, como hemos referido antes y, de facto, la corona española apoya a los americanos, como medio de debilitar a los ingleses.

Según su biografía oficial, el viaje dura escasamente una semana, pues el convoy es interceptado por el almirante Rodney. José Joaquín Ferrer queda prisionero de guerra. De entre sus compañeros fue uno de los pocos que sobrevivió a la primera epidemia mortal que se desencadenó en la cárcel donde se amontonan los prisioneros. Por lo tanto, volvemos a encontrar otra referencia más a este hecho que, desde luego, causó un gran impacto en la Provincia. La

mayor parte de los pasaitarras y guipuzcoanos embarcados en ese viaje fueron tragados por la Historia, sin más rastro de ellos. El número de muertos es tan alto que se encarga al Convento de los Capuchinos (situado en Matxingo, de él sólo conservamos el nombre que ha sustituido a este otro) la notificación a las familias.

Vicente Ferrer, padre de nuestro futuro astrónomo, reacciona contactando con el importante comerciante Nicolás Gandasegi, a la sazón diplomático encargado de mediar por los prisioneros de guerra. Gandasegi estaba emparentado con Manuela Cafranga Villabaso, madre de nuestro protagonista José Joaquín. Las negociaciones llegan a buen puerto y el joven prisionero es trasladado del infecto presidio a un colegio. Así, cambiando el encierro en la cárcel por la vida en la ciudad, si bien limitada y seguramente bajo fianza y promesa de no fugarse, habría prolongado su presencia en Inglaterra durante seis años de estudio en los que, además de añadir el inglés a su cuenta de idiomas, continúa profundizando en las matemáticas y en su aplicación a la astronomía. Evidentemente, también en la creación de nuevos lazos sociales con sus compañeros de estudios.

Por otra parte, estas vicisitudes sirven como ejemplo de la importancia de la red social familiar en el siglo XVIII. Independientemente del nivel económico, recurrir a familiares y amigos es básico para moverse por el mundo. Son ellos, y no el Estado, que aún no existe en la forma de Estado-Nación ni mucho menos Estado del bienestar, quienes pueden garantizar la integridad de la persona.

No obstante, si bien esta narración sobre la juventud del astrónomo tiene visos de ser coherente, hemos encontrado un dato que no casa con ella, toda vez que en el rol de los marineros embarcados en la fragata "Santa Teresa" en 1782 consta la presencia de José Joaquín Ferrer, de 19 años, como marinero raso con sueldo<sup>XLIX</sup>.

Es decir, o bien su hermano y su biógrafo no recuerdan bien las fechas y la prisión en Inglaterra duró menos de lo que ellos dicen, o bien optan por alargar la duración de la misma como modo de adornar y mitificar la juventud de nuestro protagonista o de justificar su presencia en "suelo enemigo".

En cualquier caso, tras el fin de la guerra y la independencia de las colonias americanas, los lazos familiares de los Ferrer, inseparables de los negocios, dan una nueva oportunidad a José Joaquín: embarcar hacia Perú vía Cádiz, en 1787. En este viaje, además de levantar el plano del aún hoy importantísimo puerto de Arica (Chile), investiga enterramientos incas, iniciando una manera de actuar que siempre le acompañará: la de conjugar negocios y ciencia.

Su solvencia le vale ser contratado por la *Casa de Comercio Torre Hermanos y Compañía*, con el fin de dirigir los negocios que esta empresa quiere emprender en Veracruz

completed. I have seen the First and Second parts, which were printed at Petersburg, in 1786, and 1789. Neither the African nor American languages have any place in these volumes. My own labours have now put me in possession of good specimens of at least one hundred American dialects, and several African ones. These may, at some future period, be offered to the public, as a supplement to the work begun by Catherine and Pallas.

---

No. XXIX.

*Astronomical Observations made by Jose Joaquin de Ferrer, chiefly for the Purpose of determining the Geographical Position of various Places in the United States, and other Parts of North America. Communicated by the Author.*

Translated from the Spanish, and read at different times.

GEOGRAPHICAL POSITIONS  
ON THE ATLANTIC BORDER OF THE UNITED STATES.

	Latitudes.			Longitudes W. of Greenwich.		
	°	'	"	°	'	"
Cape Hatteras. . . . .	†	35	14 30	75	38	15
Cape Henlopen light-house. . . . .	†	38	47 16	75	10	03
Cape May. . . . .	†	38	56 46	74	56	54
Germantown market-house. . . . .	*	40	02 29			
Coast to the North of Cape-May. . . . .	†	39	39 00	74	16	35
Idem. . . . .	†	39	52 40	74	12	15
Idem. . . . .	†	40	07 30	74	12	15
Highlands. . . . .				74	07	24
Town of New-Haven. . . . .	†	41	17 07	73	4	53
Town of Guilford. . . . .	†	41	18 16	72	51	00
(Falcon) Fal-land-Island. . . . .	†	41	14 50	72	50	15
New-London, Light-house. . . . .	†	41	21 08	72	12	15
Light house, on the Easternmost point of Long-Island. . . . .	†	41	04 30	71	53	39
E. Hampton, in Long-Island. . . . .	†	41	00 00	72	15	50
Rocky Way in Idem. . . . .	†	40	28 00	73	12	55
Battery at New-York. . . . .	*	40	42 06	74	07	43

† Latitude observed at sea, at some distance from the parallel, and calculated from a course of 4 or 5 hours from the time of observing.

† Latitude observed at sea, upon which dependence may be placed, and not differing  $\frac{1}{2}$  of a minute from the true lat.

\* Longitude determined by astronomical observations; by the emersions of the first satellite of Jupiter compared with the corresponding ones made in Europe, and by the occultation of stars by the moon's disk.

§ Longitude as referred to New-York, by a chronometer of Arnold.





¿La mención de un "observatorio" en San Pedro puede hacernos pensar que Ferrer trabajaba en el mismo.?

(hoy Méjico). La dualidad de hombre de ciencia y negocios hace que, según su biógrafo, sea también incluso el responsable técnico de la expedición por mar desde la península a América. De su trabajo allí, las crónicas lo presentan como un eficiente responsable empresarial que dedica su tiempo libre a la investigación: altitud de montañas, situación geográfica de puertos y puntos de interés, tablas de distancias...

De regreso a Cádiz, colabora con el departamento de la marina real, participa en el traslado del observatorio astronómico a San Fernando... y rechaza el ingreso en la Armada, pues prefiere seguir unido a *Torres Hermanos*. Su próximo destino... Nueva York, 1799. De ahí, Cuba y Centroamérica. Todo ello sin dejar de investigar. Así, en 1801 es nombrado miembro de la *Sociedad filosófica de los Estados Unidos*<sup>20</sup>. Esta *American Philosophical Society* fue fundada en 1743 por Benjamín Franklin y podemos considerarla el germen de la ilustración y, en cierta medida, de la independencia norteamericana. Si la Guerra de la Independencia de las 13 colonias llevó indirectamente a Ferrer a la cárcel en Inglaterra, ahora ingresa por méritos propios en un grupo estrechamente relacionado con aquellos hechos.

Ferrer goza ya del reconocimiento de la comunidad científica internacional: Estados Unidos, Alemania, Francia, Italia, Inglaterra... tanto que, en 1805, otro astrónomo, y no cualquiera, puesto que se trata de Jérôme Lalande, no duda en calificarlo como el astrónomo de referencia de Estados Unidos. De hecho, Lalande confía a Ferrer que gracias a sus cálculos él ha corregido la medición del radio de la Luna.

Lalande no es el único corresponsal de Ferrer: Delambre, Arago, Volney, Humboldt, Zach... también se cartean con él. Además, publica sus datos y memorias del observatorio de París gracias a que Ferrer tuvo la precaución de dejar sus documentos en manos de Francisco Arago. De igual manera, también es citado por el marqués de Laplace en su obra *Mecánica celeste*, obra que completa a Newton y abre nuevas áreas de investigación.

Centrarse en la ciencia le evitó, seguramente, el destino de destierro que por razones políticas sí afectó a sus amigos y también a su hermano.

Siguiendo otra vez a Alcalá Galiano, encontramos también notas sobre el modo de vida del astrónomo: *sin tener inclinaciones sórdidas, y prefiriendo el adelantamiento intelectual al regalo físico, no era hombre desordenado ni descuidado en punto su lícito y decoroso provecho. Así, que sin aflojar en sus estudios, atendió a sus intereses hasta tener un caudal moderado tal que asegurase un buen pasar a un hombre por un lado de hábitos parcos y modestos, y por otro no igno-*

20 - Alcalá Galiano indica que sus trabajos dentro de esta Sociedad están publicados en el Tomo VI de las Transacciones filosóficas de la misma, en 1809. Accesibles, por ejemplo, a través de: [www.biodiversitylibrary.org/item/80827#page/222/mode/1up](http://www.biodiversitylibrary.org/item/80827#page/222/mode/1up) (pg 158).

*rante de las comodidades y decencias, y aun de las elegancias de la vida que ha de pasarse en una sociedad culta.* Con la vida resulta, es entonces cuando se dedica a la publicación de sus trabajos científicos. De esta época es, por ejemplo su trabajo sobre el "Gran Cometa" o "Cometa de Napoleón" que él avistó en La Habana en 1811.

Aprovechando la travesía que desde Veracruz vía Habana hacia Cádiz realizaba en 1813 el *San Pedro de Alcántara*, Ferrer regresa a Europa en esa fecha. El comandante del navío, sabedor de la calidad de este ilustre pasajero, le cede incluso la dirección del mismo.

En 1815 está otra vez Ferrer embarcado, esta vez hacia Inglaterra en la corbeta *Diana*. Es en esta embarcación donde conoce al que será su futuro biógrafo, Alcalá Galiano, con cuyo padre había también colaborado. Esta travesía resultó algo accidentada y aunque Ferrer, apoyado en su saber y en sus instrumentos, intentó corregir las maniobras del capitán, éste se negó a hacerle caso, estando a punto de irse a pique.

Este viaje a Inglaterra le lleva, claro, al observatorio de Greenwich, en esta ocasión para trabajar con Troughton. De allí, pasó a París, donde fue recibido en la *Junta de longitudes* por Arago, Dalambre, Laplace... siendo nombrado también corresponsal del Instituto *General de Francia*.

Finalmente, tres de los cuatro hermanos Ferrer deciden establecerse juntos. Junto al astrónomo, tenemos a Juan Bautista y a Joaquín María. De los tres, Juan Bautista es el menos conocido, si bien había ejercido como "Ministro principal de bajeles del apostadero del Río de la Plata". Joaquín María, por su parte, llegará a ser jefe del gobierno español (Presidente del Consejo de ministros) en 1841. Además, como senador, había conocido también al mismo Alcalá Galiano y a Vargas Ponce, con el que seguía consultando proyectos para hacer de Pasaia un municipio viable. Conoció el exilio y fue amigo y mecenas de Goya, además de socio de la *Real Compañía de Minas de Asturias*, con sede en nuestro puerto. El cuarto hermano, Juan Manuel, se encontraba entonces en Sombrerete (Zacatecas, Méjico), localidad conocida por sus importantes minas de oro<sup>21</sup>.

La primera intención de los hermanos parece haber sido establecerse en Donostia, pero la ciudad acababa de ser arrasada por sus liberadores en 1813, así que optan por asentarse en Bilbo. En Pasaia este hecho no pasa desapercibido y el 8 de febrero de 1818 el pleno municipal solicita que José Joaquín Ferrer sea alcalde de primer voto. Cargo que él acepta, si bien disculpa su ejercicio hasta que pueda trasladarse a nuestra villa. Esto se produce en abril de ese mismo año, acompañado por su hermano Juan Bautista. Sin embargo, la muerte le llega escasamente un mes después, en Bilbo, rodeado de sus hermanos y cuñada<sup>22</sup>.

21 - A él debemos el popular culto a Santa Faustina en Donibane.

A sus 55 años, la muerte le sorprendió, por tanto, lleno de proyectos. De hecho, se estaba ocupando entonces de la geografía de la costa vasca, trabajo que fue remitido tras su fallecimiento al observatorio de San Fernando. Su afán científico le sobrevive en una detallada autopsia que Alcalá Galiano incluye en la biografía citada.

El impacto de su muerte fue grande entre sus amigos y colaboradores, varios de los cuales trasvasaron su amistad con el astrónomo a su hermano Joaquín María. También en Pasaia este fallecimiento es muy sentido. La decisión del astrónomo de tomar sepultura en su villa natal supone una reorganización de las sepulturas en la parroquia de San Juan, con el fin de construir un panteón en el que poder honrar la memoria del astrónomo, adornándolo con sus útiles de trabajo: astrolabio, telescopio, globo terrestre, brújula...<sup>23</sup>.

La memoria del astrónomo, y en gran medida de los demás hermanos, sigue presente en Pasaia. Así, en 1858, su hermano remite al ayuntamiento, precisamente, la publicación de la biografía que hemos usado como guía en estas líneas, así como notifica la exhibición en el Museo Naval de Madrid, del retrato del astrónomo. El ayuntamiento agradece el gesto y recuerda el gran honor que supone para el pueblo el que los restos mortales del astrónomo descansen en el municipio que le vio nacer.

Por otra parte, en 1963, a raíz de un artículo publicado el 20 de agosto en el periódico "Unidad" con motivo del 200 aniversario del nacimiento del astrónomo, el pleno municipal retoma la posibilidad de celebrar algún tipo de acto cultural para festejarlo, hecho que no hemos podido constatar se realizase.

No podemos imaginar mejor manera que cerrar este repaso biográfico y también este trabajo con una curiosidad que une a la misma familia con Filipinas. Y es que, curiosamente, una de las sobrinas del astrónomo, hija de Joaquín María, Flora Ferrer Álvarez, será la mujer del político y militar José Nicolás Francisco Pablo Lemery é Ibarrola Ney y González, gobernador de Filipinas en 1862. Así, la familia Ferrer nos ayuda a comprender la intensidad y complejidad de la época de las Compañías, empezando con la de Caracas y siguiendo con la de Filipinas.

22 - Le sucederá Juan Bautista en ese cargo honorífico. Y posteriormente Juan Manuel. En 1819, Pasaia decide honrar públicamente a los cuatro hermanos, que han iniciado ya una relación protectora hacia su villa natal. Dado que no hay fondos para realizar sus retratos, y mientras intentan reunir ese dinero, acuerdan encargar unos escritos loando sus figuras y exhibirlos en las dos sedes municipales. En cambio, en 1820, aparecen pasquines ofensivos contra Joaquín María, ya destacado político liberal.

23 - Tras la muerte de Joaquín María, se erigirá en San Pedro una capilla adyacente a la iglesia, la misma que, con la construcción de muelles y carretera, será trasladada al cementerio.

## 2. Lafayette: héroe de dos mundos.

¿Cómo se despierta un joven de 19 años la víspera de embarcarse hacia la liberación de un continente? ¿Qué espera encontrar en el puerto de partida? ¿Tiene tiempo de admirar el paisaje, la bocana, la Torre, los astilleros? ¿Puede deambular por la calle única del pueblo, esa que luego otros visitantes definirían como “calle morisca”? ¿Llega a admirar siquiera algunas de las casas blasonadas de la villa? ¿o intuye que, como él, los nobles del lugar son... distintos?

Ciertamente, no podemos saber si alguno de estos pensamientos pasó por la cabeza de Gilbert du Motier, mundialmente conocido como Lafayette, aquel 26 de abril de 1777. Lafayette preparó concienzudamente su viaje. Conocía la causa a la que se unía y hasta se permitió viajar previamente a Londres para codearse, no sin gran regocijo interno, con quienes iba a enfrentarse en breve. Sus planes no pasaron desapercibidos por lo que Lafayette embarcó por primera vez a nuestro puerto, donde dejó preparado su barco con una ligera tripulación pero bien repleto de fusiles, y luego volvió a Burdeos. De allí, partió hacia Marsella, volvió sobre sus pasos, se disfrazó de correo, estuvo a punto de delatarse en su última etapa en Lohitzune y finalmente llegó a tiempo de recuperar su navío y embarcarse en Pasaia. “La Victoire”, nombre premonitorio, espera a quien tras participar activamente en la Guerra de Independencia Americana (1775-1783) sería conocido en los próximos años como “héroe de dos mundos”.

Así es; Lafayette puso en práctica sus ideas en ambos lados del Atlántico. En Francia se sumó a las fuerzas antimonárquicas y tomó parte por las ideas progresistas por encima de su título nobiliario. Conoció la Revolución, la Contrarrevolución, Napoleón, la Restauración, guerras e intrigas. Salir vivo de todas ellas no fue su logro más pequeño. Aun marginado de la dirección política, durante la mayor parte de su vida se mantuvo como activista de una u otra manera.



Cuando le situación en Francia amenazaba con supe-  
rarle o defraudarle, no dudó en volver a América, dónde  
siempre fue bien recibido. Su correspondencia con el  
mismo Bolívar acentúa su papel de mediador entre esos  
dos mundos.

El primero de sus tres viajes a América no fue, por tanto,  
un capricho de niño rico, sino que obedecía a un ambien-  
te ideológico muy concreto en el que se estaban fraguando,  
entre otras, la causa anti esclavista, los derechos de las  
personas...

Tampoco fue casual la elección de Pasaia como punto  
de embarque. A pesar de que en 1777 la marea baja deja-  
ba la mayor parte de la bahía convertida en lodazal, las  
relaciones de nuestro puerto con toda la Europa Atlántica  
y con América eran de sobra conocidas. Relación que ha  
dejado su rastro en el patrimonio de nuestra bahía. Así, el  
puerto más seguro entre Ferrol y Cherburgo era el punto  
de partida natural hacia el Nuevo Continente y contaba  
con la nueva tradición de la Compañía Guipuzcoana de  
Caracas en la travesía intercontinental. Sin embargo, no fue  
el cacao lo que le atrajo a Pasaia, sino las armas que a  
través de la Real Fábrica de Soraluze gestionaba la misma  
Compañía de Caracas.

Aunque seguro que intuyó que la riqueza americana  
estaba siendo invertida en palacios como el de Arizabalo  
(actual ayuntamiento), Martiarena-Barranco, o en obras  
civiles y religiosas (iglesia nueva de San Pedro, dorado de  
los altares de San Juan...) seguramente Lafayette no llegó  
a saber que embarcó junto al palacio y casas de los Villa-  
viciosa, donde hoy se encuentra la placa que le recuerda.  
Ni tampoco que sólo 7 años antes los habitantes de la bahía  
se habían embarcado en su propia aventura para indepen-  
dizarse de las villas de alrededor y gobernar esta bella y  
formidable rada sin intermediarios.

De este modo, curiosamente, la villa de Pasaia y el  
marqués héroe de dos mundos emprendían caminos simi-  
lares. Lafayette, además, servía de precedente a otro ilus-  
tre francés, con preocupaciones sociales y políticas: el  
escritor Víctor Hugo, quien enamorado de nuestro pueblo  
tan honda huella dejó en el mismo (recordada en su casa-  
museo).

El debate constante de las ideas, el choque entre las mis-  
mas, teoría y práctica, contradicciones, encarnizadas batallas  
(también sangrientas)... Lafayette fue uno de los precursores,  
cuando no fundador, de nuestro mundo actual. Un símbolo,  
por tanto, tanto válido para imaginar un nuevo Pasaia como  
para posicionar nuestra localidad en el mundo.

No es sino con orgullo que Pasaia puede recordar el  
haber sido escala de tan ilustre persona y haber contribui-  
do de ese modo al progreso de las ideas.

### 3: Ordenanza de uso del puerto, dictada por Donostia a 21 de octubre de 1751.

Bando y providencias de la ciudad de San Sebastián para la el cuidado y limpieza del puerto que deben observar los vecinos de San Pedro y navíos. Con oposición del regidor de Donibane por los perjuicios que ocasionaría.

1. *Que los dueños de las casas y areas o terrenos vacios intermedios de ambos lugares del Pasage dentro de seis meses de la publicación de estas reglas, haian de cavar un pie de profundidad y dos estados de distancia desde la pared firme hacia la canal los parage respectivos al frente de sus propiedades y que las piedras, cascajo, pedazos de teja y ladrillo y otros despojos que se hallaren los haian de pasar a donde el Regidor Alcaide lo dispusiese, porque sin preceder esta previa precaucion y diligencia no seria fácil reconocer y averiguar quienes de día o de noche hubiesen hechado a la mar y sus orillas escombros y otras bascosidades en contravención a esta disposición. Y al que resultare culpado multara el Regidor Alcaide en quatro ducados aplicados a las obras de aquella Canal.*
2. *Que en las fraguas vecinas a la voca de aquel Puerto no pueda trabajar algún herrero porque siendo muy estrechos sus muelles y no teniendo sitio en que poner los escombros la za(bo)rra y ceniza bajan de precisión a la canal con grave riesgo de deteriorarse aquel Puerto.*
3. *Que por quanto se ha reconocido que los poleeros, carpinteros y ensambladores que en sus oficios trabajan en las cercanías de aquella torre y fortaleza por la estrechez del sitio no tienen donde poner los despojos que si bajasen a la Canal formarían banco, por escusar el grave detrimento que resultaría se manda y ordena que en dichos parajes no se trabaje en estos oficios ni en acerrar madera.*
4. *Que ningún herrero ni otra persona con pretesto de que necesita para sus fraguas ni con otro motivo alguno pueda sacar barro ni remover tierra desde la boca del puerto hasta la vuelta y espaldas de la Torre y fortaleza por una parte; y por la otra hasta la Parroquia de San Juan Bautista, pena de diez ducados aplicados a veneficio de aquella Canal.*
5. *Que por quanto barrios muelles de ambos lugares de el Pasage se hallan arruinados, otros expuestos a caerse y algunas piedras desencajadas y sueltas en la Canal, se manda a sus dueños que recojan las asi esparcidas y reparen los muelles a satisfacción del Regidor Alcaide, con apercibimiento de que no cumpliéndolo en el termino de un año desde la publicación de estas reglas, perderan la acción y derecho de posesión en que se hallan, pues son aquellos sitios concedidos por esta Ciudad con el fin de que sus usufrutuarios los tuviesen mirados, para que no resultase perjuicio a la Canal.*
6. *Que con señalamiento del mismo plazo, se requiera a los cargo havientes del lugar del Pasage de la parte de Fuenterrabia para que recojan no solo las piedras sueltas esparcidas en la Canal (y son de las que sirvieron a la Torre que intentaron fabricar, y que por no tener derecho a ello y por las malas consecuencias que se siguieron se embarazo), sino también las que se hallan en su cimientto por estar situado este en el parage mas comodo y único donde navios de mucho porte pueden estar fondeados, y donde en ocasiones de resaca recoge la mar arenas que forman banco, y todo ello lo ejecuten dichos cargo havientes dentro de un año de la publicación de estas reglas, pena de cien ducados aplicados a la limpia de dicha canal y de que se procederá contra ellos por todo rigor de derecho.*
7. *Que hallándose la Plaza del lugar de los Pasages de la parte de Fuenterrabia, jurisdicción privativa de esta Ciudad de San Sevastian, en sus dos extremos con dos callejones en que de todas aquellas vecindades se arrojan muchos escombros y otras bascosidades con pretesto de deposito para en barcos sacados a la mar, y que la experiencia enseña que ya el agua llovediza, ya también la mar en su creciente, los arrastra y lleva a la Canal, para en adelante escusar este tan notable perjuicio se manda que los dueños de estos sitios dentro de tres meses contados desde la publicación de estas reglas levante muelles a continuación y en la misma línea de el que tiene aquella Plaza, y al tiempo de abrir cimientos avisen al Regidor Alcaide para que con perito de su elección se halle presente a tirar cordel, y si el tiempo señalado no lo ejecutaren pasara dicha Justicia y Regimiento a celebrar por si la venta de aquellos terrenos imponiendo al comprador la obligación de trabajar luego los muelles que se manda.*
8. *Que hallándose muchos de los muelles de ambos dichos lugares sin unirse por dejar calle para que la mar en sus crecientes llegue a los comunes de las casas de que con este pretesto arrojan todo genero de escombros y despojos, para en adelante evitar el perjuicio que puede seguirse, se manda que dentro de un año de la publicación de estas reglas, los dueños de las casas que confinan con estas areas o terrenos vacios, cierren a su costa los tales callejones intermedios con apercibimiento de que si en el termino señalado no lo cumplieren, se les obligara por justicia y demás se sacara de cada uno de los interesados cinco ducados de multa aplicados en la forma que va referida.*
9. *Que ningún vecino, morador ni otra persona alguna de las eminencias y montes que de ambos lados abrigan y defienden aquella Canal, pueda sacar piedra desde el bocal del Puerta hasta la casa llamada Salinas, por una parte, y por la otra hasta el paraje llamado Bordalaborda, pena de cincuenta ducados. Bajo la misma pena se manda que ningún propietario de jurisdicción pueda en los mon-*

*tes que circumbalan aquel Puerto y Canal abrir cantera sin que preceda expresa licencia de esta Ciudad y reconocimiento de sus peritos, así seguirá o no perjuicio.*

- 10.** *Que en el espacio que ay desde la boca del Puerto hasta la Torre y fortaleza por esta parte, y por aquella hasta la Parroquial de San Juan Bautista nadie pueda cultivar tierras ni beneficiarlas en las faldas de los otros montes confinantes con la Canal en distancia de catorce estados, a excepcion de parages murados que contengan las tierras que pudieran bajar a la Canal.*
- 11.** *Que en parage intermedio al fondeadero de navios nadie pueda tener maderos en la Canal por escusar los riesgos de que el resaque los arrastre a la Canal o que crien broma, que se comunique a los navios que aportaren.*
- 12.** *Que los maestros de chalupas de ambos lugares que para atuages y pescas suelen llevar lastre de piedra, a su vuelta lo haian de dejar sobre muelles y no al agua y sus orillas, pena de quatro ducados por cada vez que contravinieren.*
- 13.** *Que los Capitanes y Maestres que obtenida licencia (como se practica) de la Ciudad, quisieren ordear sus embarcaciones, si estas tuvieren lastre de arena, haian de pasar aviso al Regidor Alcaide, que en este caso a costa de los tales Maestre y Capitanes, pondrá persona que cuide que al tiempo de la descarga no caiga parte de dicha arena al agua y después se conduzca y se arroje fuera de las puntas a la parte nordeste en mar franca, al fin de que no vuelva al bocal como antes esta mandado y se observa y en caso de contravención el Regidor Alcaide multara en veinte ducados por cada vez a los tales Capitanes y Maestres, y procederá contra ellos por todo rigor de derecho.*
- 14.** *Que todo genero de lastre precedido consentimiento del Regidor Alcaide y en presencia de persona que pusiere, se devera descargar en cestas o copas, pasando estas de mano a mano de la embarcación que deja a la que recibe el lastre, sin admitir el resguardo de la vela que para maior precaucion se acostumbra poner entre ambas embarcaciones. Y que si el lastre fuere de sola piedra sin mezcla de arena, se pueda llevar al parage llamado Molinau, de donde con permiso y licencia del Regidor Alcaide, lo podrá tomar otra embarcación que necesitare.*
- 15.** *Que ningún vecino ni morador de ambos lugares pueda desde sus casas sítas a la orilla, sacar fiemo, escombros, tierras o otras cosas de este genero a embarcación alguna, ni recevir teja, ladrillo, cal ni piedra, si que preceda aviso al Regidor Alcaide que cuidara que la carga y descarga se ejecuten sin perjuicio de la Canal, pena de diez ducados de multa al que contraviniere.*
- 16.** *Que ningunos navios ni embarcaciones sean de extranjeros, de naturales de estos Reinos ni vecinos y moradores de esta Ciudad y su jurisdiccion puedan ponerse en carena sin que preceda expresa licencia del Regidor Alcaide, que a costa del capitán o dueño pondrá persona de su elección que cuide no sobrevenga incendio ni caiga a la canal argoma brea, broza ni otros escombros que se deveran conducir a donde el Rexidor Alcaide dispusiere.*
- 17.** *Que el Regidor Alcaide por medio de sus Ministros cuide que después de anochecido hasta que amanezca no se encienda candela en las embarcaciones y navios y que a su bordo en ningun tiempo se caliente brea, y que en las ocasiones que la necesitaren se lleven las calderas a proporcionada distancia de los navios y de las casas para así evitar todo incendio, pena de diez ducados por cada vez que se contraviniere.*
- 18.** *Que dicho Regidor Alcaide cuide y cele que de dia y de noche haia guarda en cada una de las embarcaciones surtas en aquella Canal, y que si en alguna faltare ponga a costa de los interesados o dueños y en los casos de ausencia o poco cuidado, lo multe en diez ducados aplicados a las obras de aquella Canal.*
- 19.** *Que dicho Regidor Alcaide cele y cuide que en aquella Canal no ymberne ni se mantenga embarcación inapta o condenada a navegar y que luego que tuviere noticia de haver alguna de esta calidad, la haga conducir al parage llamado Sableo, y en el se deshaga o queme, de forma y manera que las casas y puerto no reciban perjuicio. Y si hallan que algunas embarcaciones en mucho tiempo no han sido carenadas disponga que la maestranza del Consulado de esta Ciudad las reconozca y si las condenase ejecute con estas lo mismo que queda dicho.*
- 20.** *Que si en aquel Puerto y su Canal alguna embarcación por algún fortuito accidente fuera a pique el Regidor Alcaide obligue a su Capitan o Maestre a que (sin abandonarla por perdida) entera o en piezas la saque para que no ofenda la Canal en grave perjuicio de otras embarcaciones y del comercio.*
- 21.** *Que por quanto alguna bez se ha experimentado que al llegar con temporal algunos navios y embarcaciones los guardas de las que antes están fondeadas repugnan aloagar o correar las amarras, se manda y ordena que al acercarse las que vienen de fuera el Regidor Alcaide (como antes esta mandado y se practica) obligue con apercevimiento de prisión y multa a los guardas de las que antes están fondeadas a que aloaguen o correen las amarras y en el caso que para esta faena les falte la gente necesaria, la ponga el Regidor Alcaide a costa del Capitan o Maestre de la que toma Puerto.*

22. *Que el Regidor Alcaide de quando en quando haga reconocer las amarras de los navios que estuvieren fondeados y no hallándolos bien asegurados, los obligue a poner nuevas amarras, pena de diez ducados sino lo ejecutare promptamente.*
23. *Que todas las barcas que se emplean en conducir gente y pasar de el uno al otro Pasaje, Herrera, Combento de Capuchinos, Renteria y Lezo, haian de llevar un arpeo o arzon que las sirva de argolla para la amarra en la orilla, respecto a haverse observado que para asegurar dichas barcas en cada viage buscan piedra que dejada a la orilla la resaca las arrastra a la Canal.*
24. *Que el Regidor Alcaide y los que en este empleo le subcedieren cada uno en su respectivo tiempo hagan cumplir, observar y ejecutar puntual y imbiolablemente lo contenido en estas veinte y tres reglas después que a son de caja y pregon se hubiere publicado en ambos lugares del Pasage, y que para mas individual noticia se hubiere entregado copia a sus cargo-havientes y si por su omisión o descuido resultare algún daño o perjuicio a la Canal, será responsable de ello suspenso de su empleo y se procederá contra el en quanto hubiere lugar de derecho.*

- I Linebaugh; Rediker: *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona, Crítica, 2005.
- II Archivo de la Casa de Zavala. Olaso. Velez de Ulibarri. Administración del patrimonio- 265- 5.
- III El valor de este comercio inglés con la América española lo comenta perfectamente Gonzalo Pontón. Su obra, además, es indispensable para entender los fundamentos económicos e ideológicos tanto de la época como, por ende, de nuestro tiempo. Pontón, Gonzalo: *La lucha por la desigualdad*. Barcelona: Pasado & Presente, 2016.
- IV Astigarraga, Jesús: "Sociedades económicas y comercio privilegiado. La Sociedad Bascongada, la Compañía de Caracas y la vertiente marítima de la ilustración vasca". *Itsas memoria*, 6 (2009). 669-688.
- V Para 1745, son 558 las haciendas destinadas a la producción de cacao, contabilizando 5.132.921 árboles.
- VI Langue, F: "Orígenes y desarrollo de una élite regional. Aristocracia y cacao en la provincia de Caracas, siglos XVI-XVIII". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, <http://nuevomundo.revues.org/769> (2005ean saretua, 2017ko apirilaren 3an kontsultatua).
- VII Para la discusión en la Provincia en torno a la caracterización de los delitos y las penas en Gipuzkoa: Zapirain Karrika, David: *Mikeleteak eta bidelapurak: gizarte kontrolaren aldetak Gipuzkoa tradizionalen, 1688-1808*. Deustuko Unibertsitatea, 2007.
- VIII Archivo Histórico Nacional (España) (AHN): Suprimidos, Causas civiles y criminales, 6145-6; Expedientes de gobierno y oficio, 49990. Archivo Municipal de Azkoitia (AzUA): Subfondo histórico – Zavala. Papeles tocantes a la villa. Papeles de la provincia. Leg. 30, nº 41.
- IX El juicio contra Miguel de Larrazabal fue el desencadenante de la petición en 1732. No obstante, Larrazabal pasa cuatro años en el calabozo sin que se le aplique otro destino, y, finalmente, en 1737 se acepta que cumpla los años que le quedan de castigo en uno de los navíos de la Compañía.
- X Gipuzkoako Artxibategia Orokorra - Archivo General de Gipuzkoa (GAO-AGG): JD IM 2 21 49.
- XI Biblioteca Nacional de España: VE/1617712.
- XII Gipuzkoako Protokolo Historikoen Artxibategia-Archivo de Protocolos Históricos de Gipuzkoa (GPHA-APHG): AU18/20.
- XIII Pasaia Udal Artxiboa (PUA): 1629, 1.
- XIV Larramendi, Manuel: "Real Compañía de Caracas". *Euskal Erria*. <http://meta.gipuzkoakultura.net/handle/10690/73435> (2017ko apirilaren 7an kontsultatua).
- XV Fundación Sancho el Sabio. Archivo del Marqués de la Alameda. Urbina. C.54 - N. 27: D. 19, leg. 01363; D.9, leg. 01353.
- XVI En gran parte de las reflexiones generales sobre este asunto, nos remitimos a los varios y magistrales trabajos de Gerardo Vivas Pineda, especialmente a *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.
- XVII "Reglas que se discurren favorables...". GAO-AGG: JD IM 2 22 72.
- XVIII Puede verse, por ejemplo: *Ramón Aizpurua: Curazao y la Costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando en la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana, 1730-1780*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993.  
---;"El curso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aránzazu". *Itsas Memoria*, 5 (2006). 379-392.
- XIX Para el caso venezolano, hay algunos datos sistematizados que ya hemos utilizado en un trabajo previo. Ramón Aizpurua: *Los viajeros vascos a la Venezuela colonial: algunos comentarios. 50 aniversario*. Centro Vasco de Caracas, sin fecha, pp. 44-49.
- XX En la citada *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas* comenta dos casos. Uno de 1763, cuando fueron encontrados trece polizones en la fragata *San Judas Tadeo*, y otro de 1766, cuando se descubrió que el capitán del navío *San Ignacio* había desembarcado ochenta de ellos en varias barcas pescadoras, en aguas de A Coruña.
- XXI Vicente Amézaga y Aresti, en *Vicente Antonio de Icuza...*, p. 10, da tal cifra, citando a Joseph Townsend, *A journey through Spain in the year 1786 and 1787*, pp. 401-405, quien en realidad apunta la de 2.500 marineros; éste, a su vez, remite el dato al señalado por José de Campomanes, *Educación Popular...*, dato que, a pesar de buscarlo en varias ediciones, no hemos podido encontrar.
- XXII La propia Compañía, cuando hace los cálculos iniciales para ver cuánto debía embarcarse en los navíos en viaje a Venezuela, a fin de planificar el funcionamiento de la empresa, usa el número de 250 tripulantes para hacer su cálculo. "Reglas que se discurren favorables...". GAO-AGG: JD IM 2 22 72.
- XXIII Entre otras, hemos usado como fuente de información una base de datos-índice de los archivos guipuzcoanos elaborado por *Ereiten* para el Ayuntamiento de Pasaia en la que se recogen las incidencias documentales en tales archivos. Además:  
- Archivo General de la Nación, Caracas. Colección Colonia: Sección Compañía Guipuzcoana; Sección Intendencia del Ejército y Real Hacienda; Sección Diversos.  
- Archivo del Registro Principal, Caracas: Colección Civiles; Colección Judiciales.  
- Los censos en la Iglesia colonial Venezolana, Recopilación de Emilia Troconis de Veracoechea, Gladis Veracoechea y Euclides Fuguett. Caracas, 1982.  
A todos los cuales nos remitimos en los casos de ausencia de signatura concreta.
- XXIV ARChV: Pleitos. Civiles. Escribanía Quevedo. Fenecidos. C 2366/3. L 517.

- XXV GAO-AGG: CO MCI 3276.
- XXVI Mora Afán, Juan Carlos: *La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2008. Otras familias como los Abad deberán esperar nuevas investigaciones.
- XXVII Hondarribiko Udal Artxiboa (HUA): E 7 II 38-12.
- XXVIII GAO-AGG: CO MCI 3862.
- XXIX ARChV: Pleitos. Civiles. Escribanía Zarandona y Wals. Olvidados. C 2760/6. L 1042.
- XXX HUA: E 7 III 14 1.
- XXXI GAO-AGG: JD IM 1 7 82.
- XXXII Para tratar el tema del contrabando con la debida profundidad es indispensable acudir a los trabajos del profesor Alberto Angulo. Por ejemplo: «El sistema aduanero y el contrabando en el País Vasco: entre la negociación y el conflicto (siglos XVI-XVIII)», *Notitia Vasconiae* 2, (2003), 97-129; *Las puertas de la vida y la muerte: la administración aduanera en las Provincias Vascas (1690-1780)*. EHU, 1995.
- XXXIII ARChV: Pleitos. Civiles. Escribanía Zarandona y Wals. Olvidados. C 2984/4. L 1114.
- XXXIV GAO-AGG: CO UCI 1631.  
AHN: Agrupación de Fondos Consejos Suprimidos. Consejo de Hacienda. Escribanías. Escribanía de Abuin. Leg. 34258. Exp. 8.
- XXXV APHG-GPHA: 3-3465 (1799); 67, 73.
- XXXVI Por supuesto, la conflictividad que se plasma en los pleitos no se limitaba a los pequeños negocios ni al entorno familiar. Se da también entre quienes comercian a gran escala. Pleitos como el entablado en 1776 entre el comerciante Diego Gertan contra los oficiales del "San Miguel y Santiago" por géneros valorados en más de 37.000 reales no entregados en Cádiz a "Cosme Pierini y Compañía", expresan otra magnitud de negocio. ARChV: Pleitos. Civiles. Escribanía Zarandona y Wals. Fenecidos. C 3219/4. L 686.
- XXXVII GAO-AGG: JD IM 2 13 34, 42, 48, 52, 66, 85, 92, 93.
- XXXVIII GAO-AGG: JD IM 2 12 114.
- XXXIX GAO-AGG: JD IM 2 13 66. También solicita a la provincia que dé un ultimatum de 24 horas y se castigue a los no presentados.
- XL Errenteriako Udal Artxiboa (EUA): E 6 1 2.
- XLI HUA: C 5 I 25 3.
- XLII GAO-AGG: JD IM 2 8 31. Ver también: Zapirain Karrika, David: *200 años de unidad*. Pasaia: Udala, 2005.
- XLIII PUA: 1684-2.
- XLIV GAO-AGG: JD IM 2 13 54.
- XLV GPHA-APHG: 3/3461, 93; H346, 86v.
- XLVI GPHA-APHG: 3/0686, 46-52. 1738.
- XLVII Resulta muy interesante la lectura que sobre Esteban de Cabarrús realiza Pontón en la obra antes citada.
- XLVIII Lo más cercano a una biografía es el emotivo opúsculo escrito por el político liberal, diplomático y escritor Antonio Alcalá Galiano en 1858, trabajo en el que nos basamos para esta glosa. Alcalá Galiano compartió política y amistad con el hermano del astrónomo, el político liberal Joaquín María Ferrer y también tuvo trato directo con el propio José Joaquín, como veremos.  
Más información sobre la familia en: Iranzo Comas, Álvaro de: *Joaquín María de Ferrer y Cafranga: un liberal vasco en la España del siglo XIX*. Madrid: Sílex, 2015.
- XLIX GAO-AGG: JD IM 2 11 96.

## Bibliografía

- Aizpurua, José María. *Relaciones de trabajo en la sociedad colonial venezolana*. Caracas: Centro Nacional de Historia, 2009.
- Aizpurua, Ramón. "Movimiento contra la Guipuzcoana". *Diccionario de Historia de Venezuela*. Caracas: Fundación Polar, 1988.
- : "El siglo XVIII en la Venezuela colonial: la sociedad colonial y su crisis."
- : Curazao y la costa de Caracas. Introducción al estudio del contrabando de la Provincia de Venezuela en tiempos de la Compañía Guipuzcoana 1730-1780. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1993.
- : "El comercio curazaoño – holandés, 1700 – 1756". *Anuario de estudios bolivarianos*, 11 (2004). 11-88.
- : "El curso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu". *Itsas Memoria*, 5 (2006). 379-392.
- : "La Conspiración por dentro: un análisis de las declaraciones de la Conspiración de La Guaira de 1797", en Gual y España. *La independencia frustrada*. Fundación Polar, 2007, pp. 213-344.
- : "Esclavos, cacao y contrabando: la hacienda de la Obra Pía de Chuao". *Sociedades diversas, sociedades en cambio: América Latina en Perspectiva histórica. Ponencias presentadas al XII Encuentro-debate América Latina ayer y hoy (Barcelona, 2009)*. Barcelona: Universitat de Barcelona, Sección Departamental Historia de América y África, 2011. 123-142.
- : "Los viajeros vascos a la Venezuela colonial: algunos comentarios", en 50 aniversario. Centro Vasco de Caracas, sin fecha, pp. 44-49.
- Alcalá Galiano, Antonio: *Biografía del astrónomo español don José Joaquín de Ferrer y Cafranga*. Madrid: Imprenta de J. Martín Alegría, 1858.
- Amezaga Aristi, Vicente: *Hombres de la Compañía de Caracas*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1979.
- : *Vicente Antonio de Icuza*. Ediciones del Cuatricentenario de Caracas, 1966.
- Amezaga Iribarren, Arantzazu: "La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años aúricos y las rebeliones (1728-1751)". *Boletín Sancho el Sabio*, 23 (2005). 167-208.
- Arraiz Lucca, Rafael: "La Compañía Guipuzcoana". *Venezuela: 1728-1830*. Guipuzcoana e Independencia. *Breve historia política*. Caracas: Alfa, 2011.
- Arrue, Antonio: "San Sebastián y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas". *Idatziak eta Hitzaldiak. Escritos y Conferencias*, Antonio Zabala (ed.). Bilbo: Euskaltzaindia, 2008. Jatorrizkoa: *Curso breve sobre la vida y milagros de una ciudad*. Donostia: [s.l.], 1965.
- Astigarraga, Jesús: "Sociedades económicas y comercio privilegiado. La Sociedad Bascongada, la Compañía de Caracas y la vertiente marítima de la ilustración vasca". *Itsas memoria*, 6 (2009). 669-688.
- Basterra, Ramón. *Los navíos de la ilustración: una empresa del siglo XVIII, Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América*. Madrid: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1987.
- Blanco Mozo, Juan Luis: *Orígenes y desarrollo de la Ilustración vasca en Madrid (1713-1793). De la Congregación de San Ignacio a la Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Madrid: RSBAP, 2011.
- Borja, Marciano R. de: *Basques in the Philippines*. Reno: University of Nevada Press, 2005.
- Cardozo, Alejandro U.: "Del poder en los mares al poder en tierra firme: los oficiales de la real compañía guipuzcoana de Caracas y el nacimiento de una nueva élite". *Tiempo y espacio*, XXXIII-64 (2015). 94-113
- Carmagnani, Marcello: *Las islas del lujo: productos exóticos, nuevos consumos y cultura económica europea, 1650-1800*. Madrid: Marcial Pons, 2012.
- Crespo Solana, Ana: *América desde otra frontera: la Guayana holandesa (Surinam): 1680-1795*. Madrid: CSIC, 2006.
- Dávila, Dora: "La Compañía Guipuzcoana entre un virreinato y un juez de decomisos". *Revista Montalbán*, 25 (1994). 11-22.
- Díaz-Trechuelo, Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla : Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1965.
- : "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa". *Itsas Memoria*, 4 (2003). 369 – 381.
- Elmqvist, Jönsson, Langemar, Rydberg: *Libro de Historia*. Barcelona: César Viguera, 1977 (2. ed.)
- Felice Cardot, Carlos: *La rebelión de Andresote (Valles del Yaracuy, 1730- 1733)*. [Discurso de la recepción del doctor Carlos Felice Cardot ], Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1952.
- : *Rebeliones, motines y movimientos de masas en el siglo XVIII venezolano (1730-1781)*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1977.
- Garate Ojanguren, Montserrat: "Las cuentas de la Real Compañía de Caracas". *Moneda y Crédito*, 153 (1980).
- : *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Donostia: Sociedad guipuzcoana de publicaciones y ediciones, 1990.
- : *Comercio marítimo e Ilustración: La Real Compañía de la Habana*. Donostia: RSBAP, 1993.
- Gasparini, Graziano: *La Guaira, Orígenes Históricos : morfología urbana*. Caracas: Ernesto Armitano, 1981.
- : "Edificios de la Compañía Guipuzcoana en Venezuela". *Los Vascos y América: actas de las jornadas sobre el comercio vasco con América en el siglo XVIII y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Bilbao: Laida ; BBV, 1989. 459-466.
- Gracia Rivas, Manuel: "En torno a la biografía de Blas de Lezo". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7. (2012). 487-522.
- Hussey, Roland: *The Caracas Company, 1728-1784*. Cambridge: Harvard University Press, 1934.

- Iranzo Comas, Álvaro de: *Joaquín María de Ferrer y Cafranga: un liberal vasco en la España del siglo XIX*. Madrid: Sílex, 2015.
- Izard, Miguel: "Colonizadores y colonizados: Venezuela y la Guipuzcoana". *Saioak. Revista de Estudios Vascos*, 4. (1980).
- Kelsey, Harry: *El viajero accidental: los primeros circunnavegadores en la era de los descubrimientos*. Barcelona: Pasado & Presente, 2017.
- Langue, Frédérique: "Orígenes y desarrollo de una élite regional. Aristocracia y cacao en la provincia de Caracas, siglos XVI-XVIII". Nuevo Mundo Mundos Nuevos [sarean], <http://nuevomundo.revues.org/769> (2005ean saretua, 2017ko apirilaren 3an kontsultatua). Jatorrizkoa: Tierra Firme, Revista de Historia y Ciencias Sociales, 34 (1991). 143-161.
- León, Pedro: *Aspecto progresista de la Real Compañía Guipuzcoana*. Caracas: Editorial Bolívar, 1938.
- López Bohórquez, Alí Enrique: *El rescate de la autoridad colonial en Venezuela: La Real Audiencia de Caracas (1786-1810)*. Caracas: Fundación Centro Nacional de Historia, 2009.
- Mary Trojani, Cecile: *L'écriture de l'amitié dans l'Espagne des Lumières*. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 2004.
- Martí Lloret, J. B.: *Vicente de Lardizábal, médico donostiarra de la Ilustración*. San Donostia: Diputación, 1970.
- Mijares Perea, Lucio: "La contribución defensiva de la Compañía Guipuzcoana de Caracas durante la guerra hispano-británica de 1739-1748". *Los Vascos y América: actas de las jornadas sobre el comercio vasco con América en el siglo XVIII y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Bilbao: Laida ; BBV, 1989.4
- Mora Afán, Juan Carlos: *La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2008.
- Morales Padrón, Francisco: *Rebelión contra la Compañía de Caracas*. Sevilla : Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1955.
- Núñez, Enrique Bernardo: *Juan Francisco de León o el levantamiento contra la Compañía de Caracas*. Caracas: Avila Gráfica, 1949.
- Ochoa Hernández, Neller Ramón ; Flores González, Jorge: *Se acata pero no se cumple: Historia y sociedad en la provincia de Caracas (siglo XVIII)*. Caracas: Fundación Centro Nacional de Historia, 2014.
- Olanar Múgica, Inés: "Realidad versus ficción: la confusa historia de Blas de Lezo." [www.revistaarcadia.com](http://www.revistaarcadia.com). 2017-02-24 (2017ko martxoaren 3an).
- Otoi, çato etxera: Le Dauphin itsasontziko euskarazko gutunak (1757) . <https://lapurdum.revues.org/2528> (2017-VI-25ean)
- Pinto González, Teresa ; Aguiar Fagundez, Mike (comps): *Rebeliones, alzamientos y movimientos preindependentistas en Venezuela*. Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República, 2011.
- Savoia Sylvain: *Les esclaves oubliés de Tromelin*. Dupuis, 2015.
- Snijder Ruan, Laura I.: "Reconstrucción del tercer viaje del navío San Ignacio de la Compañía Guipuzcoana (1738)". *Tiempo y espacio*, XXXIII-64 (2015). 72-93
- Socorro, Milagros: "La bendición del mar en Puerto Cabello". <http://prodavinci.com> 2016-12-11. (2017ko martxoaren 3an).
- Townsend, Joseph: *A journey through Spain in the year 1786 and 1787*. <https://archive.org/details/ajourneythrough01towngoog>.
- Vives Pineda, Gerardo: *La aventura naval de La Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.
  - : "La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: los buques y sus hombres". *Los Vascos y América: actas de las jornadas sobre el comercio vasco con América en el siglo XVIII y la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Bilbao: Laida ; BBV, 1989. 307-350.
  - : "La resurrección del navío San Ignacio: utilidad historiográfica de un naufragio del siglo XVIII.". *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999. 547-562.
  - : "Un espectáculo en su alma. Vida novelesca de un maestre guipuzcoano", *Itsas Memoria*, 4. (2003). 357-368.
  - : "Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII". *Itsas Memoria*, 5 (2006). 357-377.