

B O L E T I N
DE LA
REAL SOCIEDAD BASCONGADA
DE LOS AMIGOS DEL PAIS

AÑO XLII

CUADERNOS 1-2

Redacción y Administración: MUSEO DE SAN TELMO — *San Sebastián*

**El comercio colonial guipuzcoano
durante el siglo XVIII**
Diferencias respecto del caso catalán *

Por M.^a MONTSERRAT GARATE OJANGUREN

El cometido del presente trabajo es muy simple: trata de destacar la importancia del comercio colonial alrededor del puerto de San Sebastián, durante el siglo XVIII, como puerto habilitado que fue de una compañía privilegiada: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, señalando lo que acaeció a través del tráfico de mercancías, movilizándolo recursos y procurando acumulaciones de capital. Pero su intención, por el contrario, puede pecar de ambiciosa, ya que pretende proporcionar una explicación que resulta esencial dentro de la Historia Económica en la consideración del proceso industrial: ¿Por qué Cataluña, tras un importante comercio colonial en el XVIII, ya directo o indirecto, comienza su carrera en las transformaciones industriales profundas, mientras que Guipúzcoa habrá de esperar hasta mediados del siglo XIX para conocer un proceso industrializador capaz de transformar su economía?

Los guipuzcoanos habían participado tradicionalmente en la carrera de Indias a través de Sevilla. Mas el siglo XVIII iba a ofrecer

* Este trabajo es parte de la comunicación que fue presentada en el I Coloquio Vasco-Catalán de Historia. Dic. 1982.

a San Sebastián una oportunidad «de oro» para un tráfico mercantil con las colonias más directo. Sin duda la creación del Consulado de San Sebastián, cuya fundación data de 1682, jugó un papel decisivo para que el puerto donostiarra consiguiera hacerse con una parte del comercio colonial. Ya desde el comienzo de sus actividades, el Consulado, a través de sus representantes, buscó un espacio comercial concreto y privativo en algún sentido, dada la competencia que ejercían otros dos consulados: el de Burgos y el de Bilbao, con una espléndida trayectoria mercantil desde mucho tiempo atrás.

Para San Sebastián, el comercio con Indias se presentaba, a principios del siglo XVIII, como una posibilidad, que si bien no era nueva del todo¹, sí lo eran los diferentes planteamientos, por el cambio que se barruntaba en la política económica del primer Borbón. Los deseos de San Sebastián por no dejar pasar la oportunidad que se le ofrecía, quedaron patentes en las numerosas gestiones llevadas a cabo ante la Corte por D. Juan de Olazábal, que con una abundante correspondencia entre 1705-6, conservada en el Archivo General de Guipúzcoa, nos ha dejado constancia de su quehacer en Madrid en favor de los intereses mercantiles donostiarras. El grupo del Consulado que apoyaba la gestión de Olazábal, actuaba unido y deseoso de encontrar unos cauces que garantizaran su éxito mercantil. Sin embargo, las soluciones «oficiales» no se concretarían hasta la 3.^a década del setecientos, porque una dubitativa política económica, los avatares bélicos del País y las concesiones mercantiles a otros países retrasaron una solución eficiente. Es más, el nuevo monopolio gaditano, estrenado en 1717, no hacía más que corroborar el privilegio de exclusividad que ostentara anteriormente Sevilla. Mientras, el puerto de San Sebastián, quizá más que nunca, tenía que soportar la competencia de sus vecinos: San Juan de Luz y Bayona, que mantenían un abundante tráfico, incluso con mercancías procedentes de las colonias españolas.

Mas la ocasión de remediar tales males, la tuvo por fin San Sebastián, al potenciarse de forma definitiva y por parte de los poderes centrales, la creación de compañías privilegiadas. Era el sistema empleado con éxito en otros países y que prometía la posibilidad de recuperar y aprovechar eficazmente el intercambio colonial. Y así,

¹ En el siglo XVII hay intentos de crear compañías según se comunicaba a Guipúzcoa que hicieran el comercio con Indias. Carta del Conde-Duque fechada en Madrid en febrero de 1630. En el mismo sentido, la Provincia de Guipúzcoa conocía por carta de D. Francisco de Texada y Mendoza los intentos habidos al respecto. Carta fechada en Madrid en 20 de marzo de 1630. Archivo General de Guipúzcoa.

con la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, los hombres del Consulado habían encontrado definitivamente actividades donde invertir, y el puerto donostiarra se convertía en puerto receptor y de salida de artículos de la más variada índole. Esto ocurría en 1728, aunque las operaciones propiamente mercantiles de la «Guipuzcoana» comenzaron algunos años después, presentándose los primeros resultados económicos en la Junta General de accionistas de 1733.

Aunque el estudio económico completo de la Compañía de Caracas esté aún por hacerse, voy a intentar cuando menos, destacar algunos aspectos de aquel comercio. Y quizá, el primero de todos ellos debería ser el análisis de la repercusión que la entidad mercantil tuvo en la economía guipuzcoana. En este sentido, dicho análisis puede efectuarse mediante la consideración o examen de diferentes variables. Con tal objeto destacaré unos datos curiosos que ofrece un pueblo costero, cercano a San Sebastián, como es Orio; la Compañía de Caracas proporcionó oportunidades de colocación entre los jóvenes guipuzcoanos, que a falta de otros trabajos, se enrolaban como marineros en los navíos de la sociedad mercantil. Conozco la relación de difuntos de Orio, que durante el siglo XVIII murieron en Indias, o durante el viaje, o en el propio puerto de Cádiz, lugar de partida o llegada de numerosos navíos. Su lectura es esclarecedora²: la mayor parte de ellos trabajaban al servicio de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. La lista podría prolongarse hasta el final del XVIII, pero tan sólo me he limitado a incluir los datos correspondientes al tiempo que funcionó la Compañía: hasta 1785.

Pero si importantes fueron las oportunidades de trabajo que ofreció aquella entidad mercantil, al examinar otro aspecto: los artículos *provinciales* o *regionales* que se integraban en aquel comercio, ya empezamos a dudar del «efecto multiplicador» que el intercambio colonial pudo tener sobre Guipúzcoa. Y la discrepancia con el comercio catalán en este punto resulta notoria. En los varios y espléndidos trabajos que de Cataluña se han hecho para el siglo XVIII, se insiste en la importancia que los artículos regionales tuvieron en aquel intercambio. Carlos Martínez Shaw pone de manifiesto la estrecha relación existente entre el ritmo de crecimiento del comercio global de Cataluña con América y el de las exportaciones de productos derivados de la *industria regional*. Se pone el acento incluso en la gran diferencia del comercio catalán respecto del gaditano: mientras Cataluña incluía en sus exportaciones una proporción mayoritaria de pro-

² Ver Apéndice Orio-Libro de Finados. La relación me ha sido proporcionada por D. Luis Murugarren a quien agradezco su colaboración.

ductos propios, Cádiz lo hacía en una menor cantidad; entre 1782-1797 cuando en Barcelona la exportación de productos «nacionales» representaba el 93%, en Cádiz, por esas mismas fechas, las exportaciones de productos «españoles» tan sólo suponían el 45,83% del total exportado.

Volviendo al caso guipuzcoano, salta a la vista por un lado, la incorporación en las exportaciones por el puerto donostiarra de diversos artículos del País: hierro, armas, anclas, etc., pero al mismo tiempo se daba una mayor participación a los artículos ajenos totalmente a la región. Y si este hecho era ya cierto en los primeros años de la Compañía Guipuzcoana, que monopolizaba el comercio de la Provincia con Indias, pasado el tiempo el problema se iba a intensificar. En efecto, a partir de 1751 comienzan a incluirse en aquel tráfico mayores proporciones de géneros que nada tenían que ver con la producción provincial. Este cambio se puede ya percibir en las Juntas de accionistas de 1755, 56 y 58 por las abundantes referencias y datos que nos proporcionan. La Compañía de Caracas, y con ella la actividad mercantil donostiarra, se va a enrolar en el comercio de esclavos; para surtir de negros a las provincias de Caracas y Maracaibo —se indicaba en la Junta de 1756—; se invierte en la Compañía de Ballenas (que se saldará años más tarde con un rotundo fracaso); se insiste en la integración de productos de las «fábricas de España» —como se aludía en la Junta de 1752— «que se han establecido y fomentado en Andalucía, Castilla, Navarra y Rioja... *sin valerse de los extranjeros, sino en caso de no haberlos en estos reinos*». La realidad fue que el puerto de San Sebastián fue cada vez más un puerto receptor de artículos de otros lugares —mayormente extranjeros—, los cuales se redistribuían, sin que sirvieran para integrar en aquel tráfico a una economía provincial, que parecía ajena al movimiento mercantil donostiarra. Hasta tal punto esto era una realidad que en las Juntas Generales de la Provincia de Guipúzcoa de 1756, y cuando por parte de don Pedro Cano y Mucientes, corregidor por entonces, se presentaba un proyecto «para beneficio y pública utilidad» se aludía a la *falta de comercio*, pues aunque la Compañía de Caracas mantenía el nombre de comercio —se dice— no reportaba grandes beneficios a la Provincia. «Es cierto que la tripulación de Bajelos se compone el mayor número de Provincianos; muchos pasan con varios empleos; de los que vuelven, y no perecen, traen algunos pequeños socorros, para mantener sus pobres familias; Otros (que son mui pocos) mejoran su fortuna...». Evidencia todo ello de la falta de incorporación de esa economía regional en el contexto de los intercambios mercantiles donostiarras.

¿Por qué —cabría preguntarse— esa falta de integración de la economía provincial en el comercio donostiarra cuando en 1728 Provincia y Consulado de San Sebastián habían solicitado conjuntamente una compañía privilegiada? La realidad fue que los intereses económicos de ambas instituciones no corrieron paralelos y el distanciamiento fue cada vez mayor. Quizá el caso curioso de una compañía por acciones que surgió en 1764, mitad artesana, mitad comercial, nos muestre esta dualidad económica. La Compañía Sardinera de Guetaria, fundada en abril de 1764 bajo el patrocinio de la Provincia y con una pequeña colaboración del Rey, como accionista que fue de la misma, tenía una función primordial: la saladura de la sardina y su posterior comercialización. Los distintos avatares de los primeros años llevaron a sus promotores y directores: don Joseph de Beldarrain y don Juan Bautista de Ezenarro a invertir sus fondos en el comercio. Capitán de navío el segundo, se encargó de realizar algunos intercambios. Desde Guetaria, y a través de San Sebastián se mantuvieron relaciones con algunos puertos franceses de importancia como Nantes. Por cuenta de la Compañía Sardinera se enviaron anclas, se compró trigo, lino, sidra, etc.; pero en todas estas operaciones nunca se traspasaron los límites locales; las operaciones fueron cortas y en el caso de hacerse alguna inversión como se hizo en alguna ferrería, en 1768 y por un período de 6 años, parte de las operaciones: pago de víveres, leña, rentas, etc., se saldaron en especie. Esta era la otra cara de la economía guipuzcoana, que no se había integrado en el tráfico que marcara San Sebastián.

¿Qué repercusión económica tuvo todo ello? El intercambio de *tránsito* en San Sebastián se acentuó en los últimos años de existencia de la Compañía de Caracas. Bien es cierto que seguía manteniéndose algún comercio con productos propios del País: anclas, armas, frascos de hierro; pero la demanda de otros productos fuera de los guipuzcoanos, ejercida por el comercio colonial fue siempre mayoritaria, de tal manera que la actividad mercantil no fue capaz de transformar los procesos productivos. La forma artesanal, por ejemplo, de la producción de frascos de hierro se combinaba con la estacionalidad del trabajo: tan sólo se ocupaban en este menester durante 5 meses al año; el resto del año se alternaba con las tareas del campo.

A los productos propiamente guipuzcoanos, habría que añadir un sin fin de artículos con los que se traficaba por el puerto donostiarra. En la relación de operaciones que se pueden estudiar a partir de la correspondencia mercantil de comerciantes afincados en San Se-

bastián, durante el período 1781-85, la diversidad de géneros es tan amplia que sería difícil señalar los más característicos. Se mantenían operaciones habituales con comerciantes de Setubal, Bayona, Burdeos, Londres, París, Ostende, Amsterdam, Nantes, Lisboa; se compra y se vende aquí y allá desde trigo, grasas, breas, cacao, cueros, azúcar, pimienta, bacalao, etc.

El comercio colonial de San Sebastián no había logrado por su naturaleza incorporar, como en el caso de Barcelona, los intereses económicos que superaran el ámbito de la ciudad. El propio crecimiento demográfico de Barcelona, que pasó de 35.000 habitantes a comienzos de siglo a 110.000 a finales del mismo, contrasta con el limitado crecimiento de la ciudad donostiarra. Las cifras que se recogen en algunas informaciones referentes a la cuarta década del siglo XVII asignan a San Sebastián una población entre 12.000 a 13.000 habitantes (incluida la guarnición). En un magnífico trabajo de Licenciatura presentado recientemente en la Universidad de Salamanca, José Urrutikoetxea ha mostrado, a través de los distintos índices demográficos guipuzcoanos, y en concreto de San Sebastián, el débil crecimiento poblacional experimentado por esta ciudad durante los años de mil setecientos. El análisis del gráfico del índice de natalidad es un claro exponente de lo que señalo, si se añade además la permanencia del índice de mortalidad, prácticamente estable a lo largo del XVIII. Las cifras totales de población en San Sebastián en 1768, 1787 y 1799 fueron respectivamente: 11.285, 11.494 y 10.478. Esta población que apenas cambia, contrasta con el bullir de gentes de Barcelona, y que era paralelo al auge comercial e industrial experimentado por la *región catalana*. Mas ese auge de finales del XVIII hay que buscarlo, según señala P. Vilar, en los años anteriores y en los cambios que ya se venían perfilando claramente desde 1745-50.

Pero no quiero terminar este trabajo sin destacar, a pesar de las diferencias del tráfico colonial guipuzcoano con el catalán, que aquél potenció cuando menos la aparición de una burguesía mercantil, dio salida a algunos productos guipuzcoanos y proporcionó puestos de trabajo a un número no despreciable de hombres. La transformación de esa burguesía mercantil en sujeto iniciador de procesos industriales llegaría con retraso: la industrialización en Guipúzcoa no tendría lugar hasta los años 40 del XIX. La característica del comercio colonial: fundamentalmente de tránsito, la economía provincial de espaldas a los intereses mercantiles, mantuvieron a Guipúzcoa durante más tiempo que a Cataluña, bajo unas formas tradicionales de

producción, alejadas de las corrientes innovadoras, a caballo entre los siglos XVIII y XIX. y si el capital acumulado por el comercio fue decisivo para iniciar más tarde las formas modernas de producción, ello no fue posible durante el siglo XVIII; como ya señalara Josep Fontana, la industria moderna no es una consecuencia mecánica de la acumulación de capital; hace falta, entre otras cosas, un mercado interior integrado, tras unas transformaciones y cambios agrícolas. Estos cambios no se habían dado aún en Guipúzcoa de forma total durante el siglo XVIII.

A P E N D I C E

ORIO - LIBRO DE FINADOS

- D. Joseph (roto), en Veracruz, «en el reino de las Yndias» (noticia: 1730).
- Joseph de Maitin el menor, «en el hospital de la ciudad de Cádiz» (19-VI-1730).
- Bitorino de Sagarzazu «en la ciudad de Cádiz» (4-XI-30).
- (roto) de Yturriondo, «en el partido de Tlacotalpan, en el reino (roto)» (1733).
- Pedro de Unsain, «en la Habana» (1737).
- Joseph Ant.^o de Agote, «en el navío llamado San Joseph, de la Ci.^a de Caracas» (1737).
- Silvestro de Yrigoién, «en el viage de la América» (1738).
- Joseph de Ribas, «en el navío St.^a Anna, y viage de Caracas» (1738).
- Mathias de Sagarna, «Puerto Cavello, en la provincia de Benezuela» (1740).
- Joseph de Irastorza, «que murió a bordo del navío El Coro, navegando desde el pasaje a la provincia de Benezuela» (1740).
- Pedro Paulo de Yllumbe, «en la ysla de St.^o Domingo, en la América» (1741).
- Martín de Zabaleta, «en Caracas» (1741).
- Joseph de Bulter, «contra maestre primero a bordo del navío St.^a Ana, de la R.C. Guipuzcoana en Caracas» (1741).
- Martín de Sainz, «en Caracas» (1741).
- Joseph de Mutiozabal, (roto) de Segura, Antonio de Olaciregui y Santiago de Fallega, «en Caracas» (1742).
- Miguel Antonio de Erauzo, «a bordo del San Juachin, navío de la R.C.G.» (1742).
- Nicolás Ign.^o de Yllumbe, «del navío S. Juachin, de la R.C.G.» (1742).
- Ygnacio de Maitin y Joseph de Ybarrola, «a bordo de los navíos del Rei en la América» (1742).
- Joseph de Garaicoechea, «desde América, en la R.C.G.» (1743).
- Joseph de Zulaica, «desde la América, en el servicio de la R.C.G.» (1743).
- Ascensio de Deraza, «que estaba en la América, en los navíos de la R.C.G.» (1743).
- Bartolomé de Aguinaga, Gregorio de Gurruchaga y Lorenzo de (roto), «marineros en la R.C.G. en el viage de la América» (1743).
- El capitán Domingo de Múgica, en Caracas (1755).
- Juan Bernardo de Hoz, en el navío St.^a Ana, de la R.C.G. (1745).
- Miguel de Olaiz, en Caracas (id) («testó antes de la embarcada, ante Juan Beltrán de Yllumbe»).
- Andrés de Oliden, en la R.C.G. (id).
- Joseph Antonio de Elgorriaga, Joseph de Lassa, Lorenzo de Fiallaga, Ignacio de Ynchausti, desde Caracas, en la R.C.G. (1746).
- Francisco de Yllumbe, Juan Bt.^a de Echeveste, Juan Bt.^a de Muxica y Juan de Lasa, «murieron en los navíos de la R.C.G. de Caracas» (1748).

- 1755.—2.II: Pedro de Yturzaeta murió en el Hospital de San Juan de Dios, de la ciudad de Abana» (noticia de su muerte).
- «Considerando la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y en su nonvre los Diretores de la ciudad de San Sebastián, el desbío de su navío San Fernando desde el día ocho de Nobiembre de 1754 sin que se haya sabido de él hasta este día diez de Nobiembre de 1755, ha resultado dar noticia a las partes legítimas, para los sufragios de las almas contenidas a su bordo, y son los siguientes: D. Joseph Joachin de Urtezaval, capitán del mencionado navío; D. Frc.º Ygn.º de Segura, piloto maior; Juan Phelipe de Yzarrola, y Josseph Antonio de Elgorriaga; y su entrántica de todos ellos se celebró en esta parroquia el día siguiente. No ha llegado a mi noticia haver testado ninguno de ellos, en cuya fee firmé. Don Josseph Antonio de Yllumbe (rubricado) (f. 32 v.).
- 1756.—20.IX: funerales de «D. Josseph de Orizmendi, piloto maior en los navíos de Buenos Aires, murió a su bordo, de enfermedad, según una carta escrita por el segundo piloto del mismo navío» (f. 34 v.).
- 1757.—15.X: «Don Frac.º Xavier de Urrizmendi, guarda maior del Callao, de la ciudad de Lima, murió de repente» (noticia) (f. 35 v.).
- 1768.—11.II: «noticia de haver muerto Ygnacio de Alcorta, en la costa de caracas».
- 16.VII: «noticia de la muerte de Joseph Ant.º de Claessen... en la costa de Caracas» (f. 54 v.).
- 1769.—13.VII: «vino la noticia de averse muerto Bernardo de Sorrondo, soltero, en los viages al norte» (f. 55 v.).
- 31.IX: Murió este día «Nicolás de Eyzaguirre, murió en el ospital de Belén, de Buenos Ayres» (f. 55 v.).
- 1770.— «Martín de Yllumbe murió en el navío nombrado Nr.º Sr.º del Coro, de la R.C. de Caracas, que hacía viaje desde la Provincia de Venezuela en Caracas al Puerto del Pasaxe, el día 10» (f. 57).
- «Joseph de Bereciarto, carpintero, que trabajaba en la Provincia de Benezuela, murió 20 leguas distante de la ciudad de Caracas el día 7 de abril» (f. 57).
- 20.VIII: (noticia) «Joseph de Guereta, carpintero, murió en el pueblo de Matanza, que está en la ysla de la Habana» (f. 57 v.). Testó en El Ferrol, ante Bernardo de Soargo, escribano de El Ferrol.
- 18.X: (noticia) «vino desde Cartagena de Yndias la noticia de la muerte de Joseph Jerbasio de Sagarazu y Domingo de Sorrondegui, marineros» f. 57 v.).
- 20.X: «vino desde la ciudad de Cádiz la noticia de que Joseph Ant.º de Elgorriaga, marinero, avía muerto el día 4 deste mismo mes en el Ospital de San Juan de Dios de dicha ciudad» (f. 58).
- 1771.—2.III: «vino desde las Yslas Canarias la noticia de que D. Francisco de Yturalde, capitán de la R.C. de Caracas, iendo mandando la fragata nombrada Nr.º Sr.º del Rosario, de la misma R.C. y que hacía viaje

- desde el Puerto de Pasaxes a la Provincia de Venezuela, avía caído el seis de enero de este mismo año, a las 10 de la noche, a la mar y se ahogó» (f. 59).
1773. — 28.II: «noticia de haver muerto en la Guayra, que está en la Provincia de Benezuela y obispado de Caracas, Andrés de Endara» (f. 63).
3.XI: «Don Joseph de Maitin, capitán de la R.C. de Caracas, ...murió de un accidente a las dos de la mañana del día 3 de noviembre» (f. 63 v.).
1775. — 7.V: «noticia de haver muerto el 14 de agosto último, Martín de Lizola (sic), en la ysla de Cuba..., fue enterrado en la yglesia de San Blas, que está en la ciudad de la Trinidad y Sancti Spiritus» (f. 69).
6.VI: «noticia de haver muerto Joseph de Ycurriza en el Real Hospital de Esteyro» (f. 68 v.).
1776. — 21.VIII: «noticia de haver muerto el 19 de mayo último en el ospital de Puerto Cavallo, Josef de Guerta» (f. 69).
1777. — 18.V: «noticia de haver muerto en el ospital de San Juan de Dios de la ciudad de Cádiz el 21 de abril del mismo año D. Juan Bauprt.º de Larrume» (f. 69 v.).
15.VIII: «noticia de haver muerto... Juan Frc.º de Lara el 26 de abril último, navegando para el Puerto de la Habana, en el servicio de Su Magestad» (f. 70).
15.VIII: «noticia de haver muerto en Puerto Cavallo por el mes de abril último Josef de Rementaritegui» (f. 70 v.).
15.VIII: «noticia de haver muerto (aora como cosa de dos años) León Pedro de Rivera, navegando desde Cartagena a Cádiz, en el servicio de S.M.» (f. 70 v.).
1780. — 10.I: «noticia de haver muerto Josef de Beraza y Maitin en el Puerto de Omoa, Provincia de Honduras, en América» (f. 74).
1782. — 17.V: «noticia de haver muerto el 29 de abril último en el Real Ospital de Cádiz Juan Blas de Yturzaeta» (f. 77).
29.VI: «noticia de haver muerto por septiembre último en Orinoco, que está en la nueva Guaiana, Francisco de Beracierto» (f. 77).
11.IX: «noticia de haver muerto en la Habana... Benito de Orendain, marido lexítimo de M.ª Jesús de Aramburu, a los 50 años cumplidos» (f. 79 v.).
7.XII: «noticia de haver muerto el 9 de septiembre último a su regreso de la Habana... Pedro de Rivera, marido lexítimo de M.ª Ana de Ynchaurreondo, a los 50 años de edad» (f. 80).
1785. — 4.I: «noticia de haver muerto el 20 de junio último en el Hospital de San Juan de Dios, de la ciudad de la Habana, ... Joseph de Yri-goyen, viudo de Agustina de Beraza, a los 40 años cumplidos de edad» f. 84 v.).
10.II: «noticia de haverse muerto ahogado en la Bahía de Cádiz, la noche del 14 último de enero, Nicolás de Lerchundi, soltero, a los 26 años de edad, poco más o menos...» (f. 85).