

## EL COMERCIO HISPANOAMERICANO A TRAVES DE PASAJES - SAN SEBASTIAN (1778-1795)

Por ISABEL MIGUEL

### INTRODUCCION

El proyecto ilustrado del siglo XVIII pretendía resolver, entre otros, un problema antiguo: la decadencia de la Monarquía Hispánica. La decadencia, se decía, tenía un gran contenido económico y por ello el «fomento» de las actividades económicas se presentaba como contrapartida para la consecución de la riqueza y la felicidad del Estado y por ende del pueblo.

Precisamente en el setecientos hispano el comercio estaba considerado como «la riqueza y el mayor poder de las potencias del mundo» y aparecía en los Memoriales de la época estrechamente vinculado a las Indias. Ambos, Comercio e Indias, debían constituir una pieza clave en el «fomento» de la prosperidad nacional, mediante las reformas que «removieran los obstáculos» que dificultaban el éxito de su armónica conjunción. Fue así, como el comercio hispanoamericano se convirtió en el pilar del reformismo dieciochesco al pretender que los territorios ultramarinos constituyeran el mercado dónde depositar la producción hispana, lo que debía representar un aliciente para ésta. Por otro lado estos proyectos eran simultáneos de la transformación que experimentaba la valoración ética de la actividad comercial, que ya no denigraba las ganancias del negociante.

En esta trayectoria renovadora se sucedieron las experiencias para hacer más eficaz la relación económica con las Indias durante la primera mitad del siglo, las cuales se expresaron en el Real Proyecto de 1720, la formación de Compañías Comerciales, los Navíos de Registro y se convirtieron en la transición de una política restrictiva a la demanda de apertura en el intercambio con América.

Sin embargo, fue en el reinado de Carlos III cuando se transformó más radicalmente el sistema comercial hispanoamericano, erigiéndose en el compendio del reformismo ilustrado. Pretendió el renacimiento de este comercio, fuente de ingresos de la Corona, dentro de las coordenadas del Absolutismo Ilustrado. Fue así cómo se produjo una liberalización progresiva del intercambio entre los puertos peninsulares y los americanos. Este proceso tuvo su culminación en las directrices del Reglamento de Comercio Libre de 1778.

Su publicación se realizó en medio de un conflicto de intereses, porque rompía más claramente el status de privilegio de los monopolistas gaditanos e indianos, aunque no afectó inmediatamente al área de las Flotas de Nueva España y respetó los territorios de concesión de la Compañía de Caracas que hasta 1789 no se incorporaron plenamente al sistema de Comercio Libre, si bien, recibían cargazones mediante el sistema de cuotas anuales distribuidas entre los puertos habilitados hispanos.

Ante la nueva singladura, la peculiaridad del comercio realizado entre Guipúzcoa y América, a partir de 1778, radicaba en que mantenía un sistema antiguo, la Compañía, en el marco de los planteamientos diferentes implícitos en el Reglamento de 1778 y por otro lado sus puertos no se habilitarían mientras las Aduanas no se trasladaran a la costa, lo que no sucedió. Esto no supuso, sin embargo, la desvinculación de la legalidad vigente, ya que se elaboró la adecuación reglamentaria específica para un territorio que ya disponía de una amplia experiencia y sólido vínculo con el Nuevo Mundo tejido a lo largo de cinco decenios.

Analicemos, pues, qué rasgos definieron el intercambio desarrollado desde y hacia Pasajes-San Sebastián a partir de la puesta en vigor del nuevo orden comercial con las Indias.

## **I. MARCO LEGAL E INSTITUCIONES COMERCIALES**

La aplicación de la normativa comercial general representada por el Reglamento de Comercio Libre de 1778 se realizó, en Guipúzcoa, a través de un ordenamiento específico que se expresó en la Real Instrucción de 1779.

## 1.1. La Real Instrucción de 1779 y su praxis

El contenido de esta Instrucción, publicada en enero de 1780 y que había de suscitar no pocas quejas en la Provincia, vamos a analizarla utilizando como contrapunto la información proporcionada por otros dos documentos. Uno fue redactado cinco años más tarde por el Interventor de los Almacenes de la Compañía, Juan Tomás Irigoyen, y dirigido al Juez de Arribadas de Indias interino de San Sebastián, Cipriano Miguel Anduaga relativo al «Papel de varios capítulos concernientes a la Real Instrucción de 1 de septiembre...». El otro testimonio es de 1786 y se refería a la Respuesta que dio el Juez de Contrabando a los señores Directores Generales de Rentas quienes le demandaban acerca de «la inobservancia que se hubiera notado en el reconocimiento de los géneros que se presentaban a la carga en los Almacenes de la Real Compañía de Filipinas para su embarco a América según la Instrucción de 1779» (1).

La Real Instrucción mencionada establecía para el despacho de los navíos las siguientes disposiciones teniendo como referencia el Reglamento de Libre Comercio:

a) «La R.C.G.C. tendrá para la preparación de sus navíos un *Almacén separado de dos llaves*, una para el Oficial Interventor de almacenes por la Real Hacienda y otra para la persona que nombre la Compañía en su representación. En él ha de tener los frutos y efectos *sin enfardar* que se hayan de embarcar, con separación los de la Compañía de los particulares, estos últimos distinguidos los de cada dueño, separados también los naturales de los extranjeros. La entrada de los productos en el almacén se realizará

---

(1) **Archivo General de Simancas** (A.G.S.), Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101, 28 de agosto de 1785: «Papel de varios capítulos concernientes a la Real Instrucción de 1 de septiembre de 1779, aprobada por el Rey en 24 de agosto de 1780 para el Despacho de los asuntos que se ofrezcan en los almacenes de la suprimida Real Compañía de Caracas agregada ahora a la de Filipinas que creyendo el oficial Interventor de ellos pertenecerle su entera y literal observancia hasta los términos a que los entiende, porque de lo contrario cree perjudicar la autoridad del Rey...». A.G.S. Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101. La respuesta del Juez de Contrabando a los Directores Generales de Rentas tiene fecha de 33 de noviembre de 1786.

dando noticia al Juez de Arribadas para que la disponga y que asista el Oficial Interventor con su llave».

Irigoyen manifestaba que la Compañía hacía el depósito que le parecía de efectos en el Almacén o almacenes para reconocimiento del Contador de Reglamentos y Vista de Rentas y «como nunca presenta en este primer depósito el todo de los efectos que se han de embarcar, van sucediendo después otros depósitos y reconocimientos y en todas las ocasiones, casi cerrados todos los fardos, cajas..., por lo que queda al parecer sin firmeza dicho capítulo».

Por el contrario, el Juez de Contrabando indicaba, en su informe, que se observaba puntualmente el requisito de las dos llaves, si bien «como todo no cabe en el almacén» dispuso que siguiera el método antiguo consistente en que: «la Compañía a proporción de las cargazonas que presentaba y se embarcaban después del reconocimiento, hiciese con otras la misma operación en dicho Almacén hasta el cumplimiento de toda la carga que debía recibir el buque. Se presentaban los géneros enfardados y al tiempo del reconocimiento del Contador y el Vista «se hacen descabezar los fardos que les parece» siguiendo en esto «el espíritu de las órdenes que existen» en las que se manda que «por el honor del comercio no se veje sin necesidad».

b) La Compañía presentaría al Juez de Arribadas el bajel que tuviera habilitado con expresión, por escrito, de su nombre, capitán, maestre y el puerto de destino en América, «para que diera las providencias, nombrara los Guardas que con concurrencia del Fiel de carga y descarga por la Real Hacienda, habían de asistir a bordo del navío y dispusiera su fondeo recogiendo documento de esta diligencia que acreditaba no contener el barco cosa alguna de comercio».

c) El Juez de Arribadas, según el artículo 18 del Reglamento de Libre Comercio, no admitiría factura alguna que incluyera mezcla de géneros y producciones españolas y extranjeras. Por ello la Compañía y cada cargador de los particulares presentarían *dos facturas*: una de los frutos y efectos nacionales y otra de los extranjeros que hubieran de embarcar «extendidas con la conveniente individualidad, distinción y expresión de géneros y formarán

estas facturas dejando al margen que corresponda la suma, bastante blanco para que partido en dos nominillas pongan el Contador de Reglamentos y Vista en la primera el avalúo de cada uno de los efectos según el Arancel o el que corresponda sino están comprendidos en él y en la otra nominilla estamparán conforme al destino de América, el derecho respectivo a que, hecha la cuenta, ascienda el total de cada partida». Con la misma distinción se tenían que formar los registros, como se prevenía en el artículo 8.º del Reglamento y todas las facturas del cargo de cada navío quedarían unidas y cosidas en la Contaduría de Reglamentos para las comprobaciones que fueran necesarias en todo tiempo».

d) El Juez de Arribadas entregaría las facturas al Contador de Reglamentos y éste y el Vista pasarían al Almacén y en él, presente el interesado, procederían al *reconocimiento y examen por menor de los efectos* de sus facturas, existentes allí; realizarían un cotejo teniendo en cuenta el artículo 27 del Reglamento, en cuanto a las manufacturas y frutos españoles. Los documentos originales que determinaran habían de quedar en la Contaduría. Si resultara alguna diferencia de la comprobación «se allanaría» con acuerdo del Juez de Arribadas que se hallaría presente si pudiera. Conformes las facturas, el Contador y Vista estamparían en cada partida de ellas su avalúo y derecho.

El Interventor de los Almacenes, Irigoyen, manifestaba en su «Papel...» que «en la última carga de la Fragata La Felicidad, de la Real Compañía de Filipinas, no ha habido ni una factura en almacén ni se ha procedido a la calificación de las demás circunstancias, pues aunque he hecho abrir algunos fardos, cajas... y hecho el reconocimiento, ha sido limitadamente a la calidad o especie, sin más norte que la simple relación formal o nota del encargado y comisionado especial de la Compañía, sin asistente o guarda-almacén por lo que queda, al parecer, sin firmeza dicho capítulo». En otros reconocimientos de cargazones anteriores «una que otra vez de los distintos que se han hecho, se ha presentado alguna factura y aunque se ha practicado una que otra medición de géneros, muy limitada por el Vista, la apuntación ha quedado en la memoria o en poder del guarda-almacén u otro individuo de la Compañía».

e) Como en San Sebastián, las manufacturas y géneros extran-

jeros y los demás que se introducían en él no pagaban a la entrada derechos de Rentas Generales, «el Contador y Vista *figurarán en el blanco del margen opuesto de las facturas el derecho de Rentas Generales* y el importe de cada efecto y partida por entrada en el Reino» ejecutando esta liquidación de acuerdo a la norma que regía en Cádiz. El Contador y Vista cada uno por sí harían las cuentas, los cuales, confrontadas y estando acordes, estamparían en las facturas los derechos, sumarían las de cada cargador y el importe a que ascendía su adeudo por introducción y extracción, expresándolo por letra al pie de las facturas, pondrían la fecha y firmarían. Se omitiría la expresión de los derechos de entrada en el Reino en la formación de los Registros.

f) El Oficial Interventor, «mirará que los registros se vayan poniendo con separación sin permitir se mezclen, ni confundan. Los interesados, efectuado el reconocimiento de sus géneros, han de hacer sus *empaques en el propio almacén*, en el que a este fin ha de estar la prensa. El Oficial Interventor presenciará esta operación, celando muy particularmente de que en los fardos y demás envases no se incluyan otros efectos que los ya registrados y comprobados con las facturas. No saldrá efecto alguno del almacén hasta que de este se pasen a bordo con las correspondientes licencias de embarque, ni se permitirá introducir otros géneros sin conocimiento y orden del Juez de Arribadas».

g) Líquidos los derechos y estampados en *las facturas* como quedaba prevenido *se entregarían a la Compañía* las suyas para que en su Contaduría se tomaran las razones que convinieran a su gobierno y «ejecutado sin demora», las devolverían a la de Reglamentos para que formaran a la Compañía el correspondiente cargo del total del importe de sus adeudos por introducción y extracción en la forma que estaba en práctica. A los particulares se entregarían, también, sus facturas para que con ellas acudieran al tesorero a pagar el importe de sus derechos y al pie de cada una expresaría el tesorero «quedan en la tesorería de mi cargo los tantos reales a que ascienden los derechos de esta factura y firmaré». Ejecutado «volverán las facturas al contador por si traen alguna maliciosa enmienda... y formará los registros por las facturas que han de quedar archivadas en ella».

h) *Formado el cargo a la Compañía del importe de sus derechos y satisfechos en la tesorería los que causaron los particulares, quedaban los efectos de la carga expeditos para su embarco una vez empacados.* Para que lo ejecutaran los interesados se daría a cada uno por los efectos de su pertenencia una «Póliza de carga», por mayor, con expresión del dueño, cabos, números, marcas y derechos que habían pagado. Con ella acudirían al Oficial Interventor del Almacén para que le permitiera sacar los cabos de su contenido y al pie pondría el Oficial el cumplimiento de esta saca. La conducción desde el almacén al Navío se había de hacer con la misma póliza, dando antes parte al Juez de Arribadas para que dispusiera las condiciones que aseguraran que los cabos desde que salían del Almacén «iban vía recta». A su llegada al navío presentaría la póliza al Fiel de carga y descarga para que recibiera los cabos de su contenido y ésta y todas las demás pólizas (que a su expedición firmaría el Juez de Arribadas, intercenidas por el Contador) tenía que retenerlas el Fiel para que concluida la carga las devolviera a la Contaduría de Reglamentos, puestos sus cumplidos, autorizados con las firmas del mismo Fiel de Carga y descarga y del maestro de la embarcación o quien le representara para acreditar la entrada en el navío de forma que sirviera, después, para hacer el cotejo de los cabos con el registro que «menudamente» formaba la Contaduría por las facturas que había retenido. Para resguardo de los cargadores se les entregaría otra segunda póliza expresiva por mayor de cabos, números y marcas que cada uno había registrado y cargado y los derechos satisfechos.

Irigoyen indicaba que en la práctica se omitía la expresión de haber pagado el derecho.

El recelo existente respecto al comercio protagonizado por la Compañía de Cacaras desde Pasajes, en el marco de la peculiaridad fiscal de las Provincias Exentas, justificaba, a juicio de la Real Hacienda, los detalles prolijos que acompañaban las operaciones verificadas en el despacho de los navíos de aquella, para ajustarlas al Reglamento de 1778. Sin embargo, la realidad parecía alejarse de la escrupulosidad perseguida con este meticuloso procedimiento que pretendía evitar el contrabando tantas veces denunciado en aquel territorio.

El mismo cuidado caracterizaba el procedimiento relativo a los

navíos de retorno. La Real Instrucción de 1779 contemplaba otras tantas etapas en el desembarco:

a) A la *llegada del navío a Pasajes* subiría el Juez de Arribadas, haría la *revista* de tripulación, recibiría y abriría a bordo el registro, acompañado del Contador de Reglamentos. En ese momento ya estaría a bordo el Fiel de carga y descarga y los guardas que había de asistir al *desembarco*. Concluida la *revista* se continuaría la práctica de desembarcar los pasajeros con sus equipajes y los de los oficiales y tripulación, precedido por el registro interior antes de salir de a bordo el Juez de Arribadas.

b) Antes de descargar, la Compañía tenía que tener dispuesto el *almacén de dos llaves* ya fuera el de la cargazón u otro, del que había de recibir llave el Oficial interventor.

Irigoyen comentaba que, en ocasiones, no estaban los almacenes «del todo desembarcados».

c) El *capitán del Navío*, en calidad de Maestre *presentaría al Juez de Arribadas, la instancia o póliza* acostumbrada pidiendo licencia para el desembarco. Se pondría en la Contaduría de Reglamentos donde se confrontaría con el Registro y estando de acuerdo se daría licencia.

d) La *conducción de efectos* desde el barco en Pasajes *hasta San Sebastián* sería de cuenta y riesgo de los dueños que debían obligarse a ponerlos en el Almacén. Si la Compañía corría el riesgo por el todo y estaba obligada a entregar en el Almacén toda la carga que comprendía el registro se habilitarían las licencias para el desembarco, pero si sólo respondía de sus efectos y no de los particulares, tendrían éstos obligación, a satisfacción del Juez de Arribadas, de depositar en el Almacén, en el término señalado los frutos y efectos de su pertenencia que constarían en la licencia de desembarco. Entonces se entregaría a cada interesado su póliza con la orden de desembarco firmada por el Juez de Arribadas con intervención del Contador de Reglamentos.

El Juez de Contrabando indicaba que este capítulo no estaba en práctica en cuanto a la obligación que se imponía a los particulares de depositar de su cuenta y riesgo en el Almacén sus efectos, porque se habían resistido siempre, suponiendo que el maestre



del navío o la Compañía en su nombre estaba obligada a entregarlos sin riesgo alguno, precedido del pago de los derechos reales. Entonces se llevaba toda la carga a los almacenes en las pinazas de la Compañía.

e) Las pólizas con sus licencias de desembarco se llevarían a bordo y se presentarían al Fiel que allí estaba, quien permitiría la *descarga* de los efectos de cada póliza y licencia dando guía para conducirlos a San Sebastián. Retendría unidas las pólizas con las licencias de desembarco, puestos sus cumplidos, hasta que concluida la carga las depositara todas en la Contaduría de Reglamentos.

f) Al tiempo del *desembarco en el muelle de San Sebastián*, recogerían los guardas de él la Guía, y acompañarían con ella los efectos hasta el almacén en el que los depositarían y entregaría la Guía al oficial Interventor del mismo, quien separaría los particulares y los de la Compañía y realizaría el cotejo de los mismos. El Oficial Interventor retendría todas las Guías hasta que concluida la *descarga* las pusiera en la Contaduría de Reglamentos.

En relación a este trámite, Irigoyen decía que las Guías rara vez las presentaban los guardas, sino «otros sujetos» y, tampoco, acompañaban los efectos al almacén.

g) Finalizada la *descarga* según las pólizas de desembarco que llenaban el registro, se procedería al *fondeo del navío* para verificar que no quedara efecto alguno de comercio y si se encontrara algo fuera de registro se decomisaría con arreglo al artículo 34 del Reglamento de 1778.

h) El Contador de Reglamentos y el Vista concurrirían al almacén con el Juez de Arribadas para el *reconocimiento y examen*, presente la parte, *de los efectos y puntual cotejo con el registro*, pólizas y licencias de desembarco. Se procedería al ajuste y liquidación de derechos por los efectos de cada dueño según el Arancel Segundo del Reglamento, verificándolo cada uno por separado para contrastar.

Ante esto, Irigoyen expresaba que el reconocimiento se hacía presente la parte de la Compañía, pero, rara vez, los particulares y nunca para éstos y aquélla con presencia de semejantes papeles.

i) Liquidados los derechos y estampados en las pólizas o regla-

mentos que se extendían *se entregaría a la Compañía* las suyas para que en su contaduría se tomaran las razones que convinieran a su gobierno y ejecutado esto se devolverían a la de Reglamentos para que formara a la Compañía el cargo del total del importe de su adeudo. También se entregaría a los particulares para que acudieran al tesorero a pagar el importe de sus derechos quien certificaría la cantidad depositada en la tesorería.

j) Formado el cargo a la Compañía y satisfechos en tesorería los que causaran los particulares podrían hacer uso de los efectos y *retirarlos del Almacén* donde el Oficial Interventor recogería las Pólizas en las que pondría el «cumplido» de la saca y las pasaría todas a la Contaduría de Reglamentos donde quedarían archivadas. Entendiéndose esta entrega de todos los efectos adeudados con excepción del cacao.

k) El Capítulo 19 de la Instrucción se dedica exclusivamente al *tratamiento del cacao*, pero según Irigoyen «no se cumplen las formalidades en él expuestas».

En su «Papel sobre varios capítulos de la Real Instrucción de 1779», que nos ha servido de contraste, el Oficial Interventor añadía algunas reflexiones más, como el hecho de que él acudía a los almacenes de la Compañía en San Sebastián cuando había que embarcar hierro o géneros de difícil transporte pero no iban el Contador ni el Vista al reconocimiento y sabía que sin su asistencia y sin el reconocimiento de éstos se habían embarcado de orden del Señor Juez de Arribadas de Indias, hierro y harina por la Real Compañía de Filipinas. Hacía notar, también, que sólo se abrían algunos bultos de añil, cacao y otros efectos según dispusiera el Contador y Vista, aunque estimaba que debían abrirse todos, máxime cuando el encargado de la Compañía daba orden a su representante en el Almacén para que no consintiera abrir más que uno o dos zurrone. Pedía, por consiguiente, al Juez que aclarara cuál era en esas circunstancias el papel del Oficial Interventor. Por el contrario, al año siguiente, 1786, el Juez de Contrabando, cuya versión completa esta panorámica normativa de Pasajes, indicaba, que todos los demás capítulos se observaban con puntualidad.

Observadas o no en su totalidad las directrices de la Real Ins-

trucción, no cabe duda de que su aplicación provocó la animadversión en casi todos los ambientes de San Sebastián porque, según decían los representantes de Guipúzcoa, «esas prácticas eran opuestas a las exenciones de la Provincia, donde no ha habido almacenes cerrados en tiempo alguno...». No encontraban diferencia entre las Aduanas y las operaciones que se ordenaban en los capítulos de la Instrucción de 1779 y proseguían «...si este giro necesita alguna precaución se puede tomar sin llegar a este extremo... (ya que) sin libre comercio ha tenido su giro la Compañía de Caracas, bajo las reglas de su establecimiento, sin queja ni perjuicio del Real Erario».

Pero Carlos III compelió a los guipuzcoanos indicando que si «se verifica el caso de resistir el Consulado de aquella ciudad (San Sebastián) y la Provincia suplicante sujetarse a las justas reglas... resolverá privar a sus naturales de tener parte alguna en el comercio de la Compañía que hasta ahora se les ha permitido por una mera gracia de su Real Magnificencia...» (2).

Las súplicas de la Provincia no tuvieron éxito y el comercio con América se realizó por el sistema de Compañía sujeto al espíritu del Reglamento de 1778 que manifestaba la Instrucción de 1779, Precisamente en eso residía la peculiaridad de su intercambio. A diferencia de otros puertos, el conjunto Pasajes-San Sebastián disponía, además, en 1778, de una trama institucional antigua, para el intercambio con el Nuevo Mundo, en la que el papel fundamental no lo representaba el Consulado de San Sebastián, sino la Compañía de Caracas y posteriormente la de Filipinas, que respondían a un modelo de Comercio que pretendía superarse.

## 1.2. Instituciones mercantiles

El Reglamento de 1778 disponía en su artículo 53, la formación de Consulados donde no los hubiera para promover el fomento de las actividades económicas y la navegación con América. Sin embargo este no era el caso de Guipúzcoa donde existía tal cuerpo, aunque fueron las Compañías comerciales quienes protagonizaron la relación con las Indias.

---

(2) Archivo Municipal de Pasajes (A.M.P.), Sección B, Negociado 5, Legajo 1, Expediente 1, 7 de diciembre de 1780.

### 1.2.1. El Consulado de San Sebastián

Esta institución se fundó al amparo de la normativa de 1632, pero la oposición de Burgos retrasó su surgimiento hasta fines del siglo XVII, durante el reinado de Carlos II, cuando la Universidad de Mareantes pasó a ser Consulado con unas ordenanzas muy similares a las de Bilbao.

Las facultades que se le otorgaron en su nacimiento vulneraron, al parecer, por primera vez los Fueros, según una exposición sobre la jurisdicción del Consulado dirigida a la Provincia de Guipúzcoa por el alcalde de Motrico en 1787. En ella, se denunciaba la pretensión del cuerpo consular de apropiarse la jurisdicción universal de las costas porque «San Sebastián no ha tenido jamás títulos para aspirar a desnivelar esta igualdad ni era posible que descubriese el intento sin experimentar el castigo de su ambición en la resistencia de todos los guipuzcoanos», ya que sólo le correspondía la de los puertos de Pasajes y San Sebastián. Sin embargo, utilizando la Real Cédula de 1751 que le adjudicaba conocimiento en los naufragios en competencia con los jueces militares había intentado extender aquella al resto de los negocios marítimos de la costa guipuzcoana (3).

A juicio del alcalde de Motrico, el Consulado donostiarra había perjudicado la actividad de los demás puertos y se preguntaba «¿dónde están los aumentos que prometió el Consulado al Sr. D. Carlos II?» y, sobre todo, solicitaba que los límites de la jurisdicción consular volviera «a los de sus orígenes porque sino formaría un verdadero monopolio en medio de un país libre, incompatible con tal sistema de opresión y dependencia».

Sin embargo, la institución consular era poco o nada mencionada por los contemporáneos, como Larramendi y los posteriores, como Gorosabel, parecían desconocer su existencia (4). En el siglo XVIII se vió ensombrecido por la Real Compañía Guipuzcoana de Cara-

(3) Archivo General de Guipúzcoa (A.G.G.), Sección Segunda, Negociado 12, leg. 100, 14 de enero de 1787, Manifiesto del Alcalde de Motrico.

(4) LARRAMENDI, S. J., *Corografía de Guipúzcoa*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián, 1969. GOROSABEL, P., *Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa*. Tolosa, 1900.

cas, aunque había realizado gestiones antes de 1728 para estudiar las posibilidades económicas de Venezuela a través de contactos con Olavarriaga (5). No obstante, mantuvo su actividad administrativo-comercial y se relacionó con otros organismos consulares como el de Santander al que ofrecía en 1786 «las ordenanzas en las que se hallan las disposiciones reales y aquello que contribuya a regular su instituto», y desde donde habilitaba a su fragata S. Antonio de Padua en 1793 (6).

Asimismo, elaboró un expediente para hacer la dársena en el puerto y muelle de la ciudad, redactó, también, un reglamento para el fomento de la pesca y navegación y promovió el expediente de habilitación de San Sebastián para el Comercio Libre con América, en 1788, que no prosperó (7).

En cualquier caso, sería la Compañía de Caracas, la que canalizaría el comercio guipuzcoano con América.

## 1.2.2. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

Constituyó la expresión del colbertismo que inspiró la política comercial española a la usanza de Francia, durante el reinado de Felipe V, cuando se sucedían las propuestas para modificar la situación del comercio español con América y, específicamente, con Venezuela, cuyo cacao se encontraba en manos holandesas, en un momento en el que el chocolate aumentaba su consumo.

Ante esta situación, Guipúzcoa se hallaba en condiciones favorables para recobrar este comercio, ya que había sufrido menos que el resto de la península con la decadencia de la navegación española, sus fueros habían habituado a sus comerciantes a mucha libertad comercial con Europa y tenía hombres con experiencia marítima. A todo ello se añadía que había luchado en los años anteriores a 1728 por la supresión de toda discriminación sobre el

---

(5) FERNANDEZ ALBADALEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833); Cambio económico e Historia*. Akal, Madrid, 1975. Alude al ensombrecimiento del Consulado por la Guipuzcoana. GARATE OJANGUREN, M., *El Consulado de San Sebastián y el comercio de Indias*. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. Núm. 16-17 (San Sebastián, 1982-1983), págs. 603-641.

(6) *Archivo Histórico Provincial de Cantabria (A.H.P.C.)*, Real Consulado, leg. 175; 27 de enero de 1786.

(7) A.G.G., Sección Segunda, Negociado 8, leg. 37 y Negociado 12, leg. 109.

cacao y por la igualdad de los derechos de los puertos cantábricos con el de Cádiz. Puertos que se veían revalorizados en busca de un triple efecto: persecución del contrabando, la salvación de Venezuela y la Construcción de la Armada Real para lo que se pensaba en el hierro y la madera del norte además, de una localización próxima a Europa (8).

Con estas premisas, varios patricios vascongados, presididos por el conde de Peñaflorida abrieron negociaciones para la formación de una Compañía destinada al comercio de Venezuela que dieron como resultado la publicación el 25 de septiembre de 1728 de los privilegios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Entre los motivos de su fundación, se decía que «la Provincia de Guipúzcoa quería servir a S. M. en tiempos en que los españoles se veían miserablemente despojados del comercio de Caracas que había pasado a poder de extranjeros, motivando la carestía del cacao» (9).

La Compañía era el símbolo de un nuevo ensayo para recobrar el comercio americano. Los barcos que zarparon de Pasajes se convirtieron en el instrumento de un flujo de mercancías entre ambas orillas del Atlántico, aunque al comienzo debieran tocar en Cádiz al retornar.

La actividad de la Guipuzcoana se desarrolló con rapidez y con ella los puertos que utilizaba. Desde 1734 pudo traficar con ilimitado número de embarcaciones y en 1735 había fundado agencias y almacenes en Madrid y San Sebastián. La progresiva importancia de la empresa se manifestó en decisiones como la que estimaba que en tanto existiese la Compañía eran innecesarios los comerciantes particulares para el abasto de provisiones, en adelante no se concederían licencias para el comercio con Caracas o Maracaibo, y aquella por la que se permitía a los navíos de la Guipuzcoana zarpar directamente a Pasajes desde La Guaira, sin tocar en Cádiz.

Tras el reajuste de mediados de siglo, la Compañía inició en 1752 una práctica consistente en incrementar sus actividades en sectores como la destilación de aguardiente o los molinos de harina.

Ante la publicación del Reglamento de Libre Comercio de 1778,

---

(8) HUSSEY, R., *La Compañía de Caracas*. B.C.V. Caracas, 1962.

(9) GARMENDIA ARRUEBARRENA, J., *Sobre la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián. Boletín de R. S. B. A. P. 1985. CARERA PUJAL, R., *Historia de la Economía española*. Barcelona, 1943-45. T. III, pág. 53.

la empresa contó con defensores de su posición, de forma que aquel exceptuaba de su alcance a los puertos de la Compañía, aunque hacía significativa reserva de que tal excepción era temporal. Además se disponía por Real Decreto de 26 de diciembre de 1778 que las expediciones de los navíos que la pertenecían debían ejecutarse con arreglo al Reglamento publicado.

El período bélico de 1779-1783 constituyó una etapa de duras pruebas para la Guipuzcoana, por cuanto sus privilegios se vieron contestados y sus pérdidas fueron enormes, originando una situación de deterioro que, aunque pudiera estar en germen previamente a la guerra, ésta contribuyó a acelerar.

En estas circunstancias, en 1784, Cabarrús, miembro de la Comisión directora de la Compañía, proponía a la Junta General, la creación de la Compañía de Filipinas, en la que se refundirían la Compañía de Caracas y los remanentes de las de La Habana y la de S. Fernando. Los accionistas votaron el proyecto de Cabarrús en julio del mismo año. La Compañía de Caracas estaba liquidada (10).

### 1.2.3. La Real Compañía de Filipinas

El objetivo de esta institución era diferente y mucho más amplio que el de la Guipuzcoana, ya que trataba de unir el comercio de América y Asia por medio de Filipinas (11).

La Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas incluía las franquicias y libertad de derechos expresados en los artículos 26 y 51 del Reglamento de Comercio Libre de octubre de 1778, relativos al tratamiento fiscal de los géneros embarcados.

Se le concedía, entre otras, la facultad de enviar cada año 2.000 toneladas de frutos y géneros a Caracas, Maracaibo y Cumaná, pudiendo distribuirlos a su arbitrio entre las tres.

La nueva sociedad se hizo cargo de todos los bienes de la Guipuzcoana y de sus deudas el 1 de julio de 1785, pero la liquidación fue laboriosa y se prolongó hasta 1796.

---

(10) A.G.S. Dirección General de Rentas, II Ramesa, leg. 1101. Finiquito de la Guipuzcoana.

(11) DIEZ-TRECHUELO SPINOLA, M. L., *La Real Compañía de Filipinas*. E.E.H.A. Sevilla, 1965.

En 1790, la Compañía preguntaba si podía seguir utilizando los puertos de Pasajes y San Sebastián pues, de ello dependía el que se prosiguiera o se abandonara el comercio de Caracas y Maracaibo, de gran importancia para la Compañía que tenía, allí, existencias, posesiones y créditos recibidos de la Guipuzcoana, a lo que le respondieron que los podía utilizar durante seis años, aunque se le indicara que en este plazo, debía prepararse para utilizar sólo los puertos habilitados para el comercio de Indias.

En 1792, se estableció un plan de comercio que consideraba convenientes, entre otros, dentro de sus objetivos, mayoritariamente filipinos, proseguir el comercio con Venezuela, trasladando a un fondo subsidiario los créditos procedentes de la Compañía de Caracas para hacer activo todo el capital destinado a él. También se debía acelerar la venta de los edificios que aquella tenía en Caracas y Maracaibo, lo que ya estaba tratándose con la Real Hacienda.

De esta forma la Compañía de Filipinas, cuyos primeros directores fueron los de la Guipuzcoana al tiempo de su liquidación, continuó la actividad de ésta al relacionar los puertos de la Provincia con América, si bien sus objetivos prioritarios nublaron el móvil primero que había justificado la creación de la Compañía de Caracas, y se produjo una extraversión de intereses respecto a Guipúzcoa.

Establecidas las normas y las instituciones relacionadas con el comercio americano, ¿quiénes se encargaron del cumplimiento de aquellas en la práctica?

#### **1.2.4. Artífices del procedimiento**

La existencia de una normativa e instituciones específicas, junto a la situación fiscal de la zona determinó una organización administrativo-comercial también particular.

En este sentido, al canalizar una Compañía el comercio con América a través de Pasajes, se originó una trama burocrática en el puerto donostiarra, en la que intervenían simultáneamente funcionarios de la Real Hacienda y empleados de aquella que representaban los intereses de la empresa. Por otro lado, al no haber Aduana en la costa el Juez de Arribadas pasó a ser la figura prin-



cial en el despacho y recepción de navíos del nuevo continente, como ha podido observarse en la Real Instrucción de 1779.

Los hombres que aplicaron las disposiciones legales a lo largo del período estudiado se recuerdan a continuación.

El Juez de Arribadas y Comisario Ordenador de Marina hasta septiembre de 1785 fue Joaquín Gutierrez Rubalcaba, Caballero de la Orden de Santiago, sucedido en el cargo por Juan Antonio Enriquez, inclito personaje, preocupado por la legalidad e influido por los procedimientos seguidos en Cádiz, donde había trabajado antes.

En la Contaduría de Reglamentos se encontraba Cipriano Miguel Anduaga, ayudado por el Oficial José Odriozola, que en ocasiones hacía las funciones de aquel.

El puesto de Vista fue ocupado por Francisco Larralde Diustegui hasta junio de 1786, cuando fue sustituido por José García Cedrian, que había ejercido, hasta entonces, como oficial primero de la Contaduría de la Aduana de Agreda.

El Oficial Interventor de Almacenes por la Real Hacienda fue Juan Tomás Irigoyen, quien, desde febrero de 1786, pasó a ser Segundo Vista de la Aduana de Valmaseda. Entonces fue reemplazado por Isidoro Cabañas que había sido Fiel de carga y descarga de vino.

El tesorero de la Compañía fue Joaquín de Oscáriz y Uriz y la sustitución estuvo a cargo de José Ignacio Pérez Isava. Asimismo, Ignacio Antonio de Lopeola, primer asistente de la Compañía en San Sebastián estaba encargado del apresto y avío de los navíos de ella.

Todos ellos participaron en el procedimiento meticuloso, a instancias de la Administración Central, para intentar evitar el fraude fiscal y defender los intereses de la Compañía respectivamente. Por consiguiente, las situaciones de tensión entre ambos sectores no fueron pocas (12).

---

(12) La información utilizada en relación a los principales funcionarios que trabajaban en Pasajes-San Sebastián procede de la documentación de registros que constituye la base cuantitativa de esta investigación y del legajo 1101 de la segunda remesa de la Dirección General de Rentas que se encuentra en el Archivo General de Simancas, así como del legajo 2435 de Indiferente General del Archivo General de Indias.

El comercio con América requería, sin embargo, otros elementos para lograr su desarrollo según las nuevas pautas.

## II. INFRAESTRUCTURA DEL COMERCIO CON AMERICA

La relación de intercambio marítimo exige para su permanencia y éxito unas condiciones portuarias adecuadas y una buena articulación del espacio que constituye el área de influencia del puerto utilizado para la canalización de mercancías a través del mar. Veamos, pues, cuál era la situación de la Provincia en este sentido.

### II.1. Los puertos: Pasajes versus San Sebastián

La utilización de una determinada base portuaria para la relación con las Indias estuvo mediatizada por la polémica jurisdiccional entre Pasajes y San Sebastián.

Pasajes es un puerto natural a una legua de San Sebastián que presenta tres sectores: la desembocadura del Oyarzun en Rentería, un lago interior donde desemboca este río y el canal que comunica la concha interior con el mar. El canal entre los montes Jaizquibel y Ulía tiene de 80 a 120 metros y termina en la boca de la bahía con 180 metros con un fondo de arena a 8 brazas de profundidad aproximadamente. Este canal permite en el interior una calma absoluta de vientos y agua aunque el mar esté encrespado.

Sin embargo, ya en 1739 se manifestaba que «hay un riesgo para los navíos sobre todo si éstos son grandes, a causa de un banco de arena que se ha formado enfrente del castillo de Santa Isabel». Se trataba entonces de la limpieza del «importante» puerto de Pasajes que no llegó a realizarse a pesar de cobrar los derechos de ancorage. Su importe y el de otro arbitrio, que para el mismo efecto se cobraba en la Provincia de sus alcabalas, entró por vía de depósito en poder de los Directores de la Compañía de Caracas (13).

En junio de 1746, volvía a tratarse de las obras que debían hacerse en el puerto «para que las aguas de lluvia que hacen caer

---

(13) A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 388, 8 de marzo de 1739.

la tierra y arena en el banco de la canal de la entrada y salida de los navíos, tomen otro camino» (14).

El rey concedía por Real Cédula de 28 de julio de 1747 y durante un período de 30 años un situado de 376.000 maravedís anuales sobre las alcabalas de la Provincia de Guipúzcoa y todo lo que produjesen los derechos de ancoraje y toneladas de las embarcaciones que entrasen y saliesen del canal, además de 233.654 reales de vellón, al tiempo que se invitaba a los Directores de la Compañía de Caracas a concurrir con 1.000 reales de vellón todo el período que durasen las obras del puerto. Sin embargo, cuatro años más tarde se indicaba «la lentitud y la inacción en que se encuentran las obras y limpia del puerto de Pasajes» (15).

Esta situación se complicó, con el consiguiente deterioro del puerto por las relaciones con San Sebastián y Fuenterrabía con quienes disputaba Pasajes para eximirse de sus jurisdicciones y erigirse en villa alegando que San Sebastián «divierte en fines particulares los caudales destinados a la limpieza de aquel puerto y es omisa en su conservación e interesada en que se inutilice el canal para perpetuar de esta manera su privativo comercio» (16).

En 1770 el puerto de Pasajes estaba en tal estado que salvo el canal y este sólo hasta dos tercios de su longitud, todo lo demás quedaba en seco. Únicamente el canal que la Compañía de Caracas tenía para acceder a sus gradas era de alguna utilidad más allá de los muelles de la villa y esto porque la Guipuzcoana se cuidaba mucho de salvaguardar su calado (17).

Las condiciones expuestas obligaba a anclar los barcos más al exterior con el riesgo que suponía la ausencia de muelles, aumentado por lo escarpado de las riberas del canal. Hubo intentos y proyectos para mejorar el puerto paisatarrá, en 1777 además de un Informe de Odriozola sobre las razones y obras de renovación del mismo pero no se tradujeron en la adopción de serias medidas (18).

(14) A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 388, junio de 1746.

(15) A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 388. El 16 de enero de 1747 Manuel de las Casas escribe a Ensenada haciendo referencia a las obras del puerto y su costo.

(16) A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 388, agosto de 1766.

(17) ZABALA URIARTE, A., *La función comercial del País Vasco en el Siglo XVIII*. Haramburu Ed. San Sebastián, 1983, pág. 143.

(18) A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 388, 27 de junio de 1777. El Informe

Por consiguiente sus escasos muelles, en la mayor parte de los casos particulares, como los de la Compañía de Caracas, no contribuyeron a potenciar las cualidades del enclave portuario.

Entretanto se realizaban proyectos como los del ingeniero hidráulico D. Julián Sánchez Bort para la modificación de la Dársena del puerto de San Sebastián y se solicitaba a la Guipuzcoana que contribuyera a la obra «por el beneficio que ha de reportarse» (19). Existe, incluso, un Memorial dirigido a la R.C.G.C. y al Marqués de Grimaldi expresando las ventajas de que la Compañía utilizase San Sebastián y no Pasajes para el comercio de sus barcos. Pero el puerto Donostiarra tenía el defecto de su poco calado, lo que originaba frecuentes varadas, pues los muelles en el siglo XVIII estaban casi en seco (20).

En cualquier caso, aunque San Sebastián fuera la favorecida, por su importancia administrativa y militar, Pasajes ofrecía mejores condiciones naturales para el tráfico marítimo, si bien, las medidas para la conservación del puerto paisaterra se dilataron

---

de José de Odrizola analiza la situación del puerto de Pasajes, los arbitrios necesarios, los supuestos que había que tener en cuenta, las obras nuevas y el detalle del coste que se elevaba a 413.010 reales de vellón.

(19) A.G.S. Secretaría y Superintendencia, leg. 896. Agosto de 1775. Se aprecia en la comunicación epistolar entre el Consulado de San Sebastián y Sánchez Bort no sólo la necesidad de las obras del puerto de San Sebastián sino también la precariedad de medios del Consulado para llevarlas a cabo. Asimismo, se enviaron comunicados del Consulado a Grimaldi para que éste mediara en la contribución de la Compañía de Caracas a la mejora del puerto.

(20) A.G.S. Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 896. El Consulado de San Sebastián se dirige a la Compañía de Caracas indicándole que si sus barcos salieran de San Sebastián y no de Pasajes se ahorraría 55.066 reales. Este argumento vuelve a repetirse en un informe de Isidoro Cabañas al responder a un requerimiento sobre la lucha contra el fraude en la zona, quien aludía a la mayor seguridad de San Sebastián (3 de marzo de 1786). A.G.S. Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101. Sin embargo, Cipriano Miguel Anduaga opinaba lo contrario, porque «si el puerto de San Sebastián prestase las comodidades y disposición necesaria para la segura estancia y abrigo de las embarcaciones en su concha y para sus carenas, la Compañía y particulares abandonarían inmediatamente el del Pasaje y excusarían muchos gastos e incomodidades que sufren respectivamente y les acarrea la precisión en que se ven de hacer sus armamentos en puerto distinto del de su propio domicilio, donde tienen establecido su comercio... Desde que resido en esta ciudad no he visto que la Compañía haya hecho una sola expedición a la América desde este puerto de que se puede inferir que la es más útil y menos costoso y arriesgado sin comparación hacéndo las desde el Pasaje...». San Sebastián, 20 de marzo de 1786. A.G.S. Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101.

en favor de la ciudad. Hecho éste incomprensible, tras la observación in situ de ambos enclaves, ya que no hay duda sobre la idoneidad «natural» de Pasajes como puerto.

Estos puertos conectaban con el traspaís a través de una red de caminos definida sobre una estructura antigua.

## II.2. La red viaria de Guipúzcoa

En la Provincia, antes del siglo XVIII los caminos más destacados eran el que pertenecía a la ruta jacobea que atravesaba el territorio desde Bayona a Marquina, paralelo a la costa y el que desde San Adrián pasaba por Beasaín y Tolosa directo a San Sebastián y desde allí a Irún. De este último decía Larramendi que era «un camino llano, pues va por la encañada de los montes; todos los demás son arduos, ásperos y penosos» (21). En Beasaín se unía al que llegaba desde Segura y Oñate y más adelante en Tolosa se sumaba a la ruta de Irún, el camino de Navarra.

A esta red de caminos de herradura se incorporó, en los años ochenta del siglo XVIII, una carretera en la que la mayor parte de los trabajos se realizaron entre 1773 y 1782. A pesar de su coste de transformación y mantenimiento constituía el eje fundamental, superando las dificultades de los puertos de Oyarzun, Descarga y Salinas (22).

Simultáneamente se comenzaron otras realizaciones transversales por el deseo de diversas localidades de no quedar aisladas, cual fue el caso de Oñate, Vergara y Hernani.

El camino de rueda perpendicular a la costa y los transversales con él vinculados, modificados por los pueblos con vistas a no quedar marginados del movimiento económico de la zona, configuraron una malla viaria de Guipúzcoa a fines del siglo XVIII, que le permitía conectar América con Castilla, Rioja y Navarra, aunque la dificultad residía en la barrera fiscal (Mapa D).

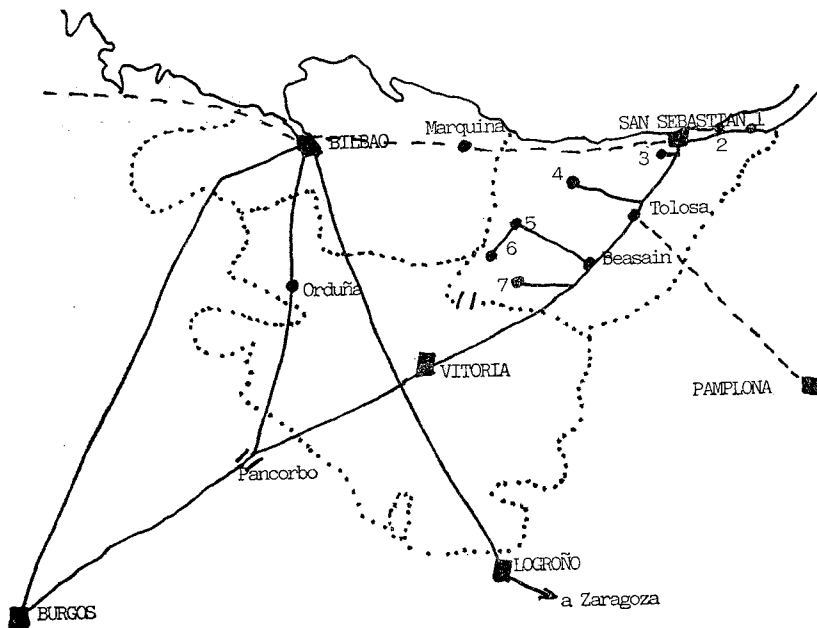
---

(21) LARRAMENDI, S. J., *Corografía de Guipúzcoa*. Op. cit., pág. 45.

(22) MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España. 1750-1850*. Turner, Madrid, 1984. T. I, pág. 256.

## MAPA I

## ESQUEMA DE COMUNICACIONES A FINES DEL SIGLO XVIII



— Caminos de ruedas  
 --- Caminos de herradura

1. Irún
2. Fuenterrabía
3. Hernani
4. Azpeitia
5. Vergara
6. Mondragón
7. Oñate

Guipúzcoa tenía, pues, regulado el procedimiento comercial con América y disponía de una infraestructura relativamente idónea, pero ¿cuál era su oferta susceptible de comercializar en el mercado ultramarino por cuanto aquel debía estimular la producción del Reino?

### III. ESTRUCTURA PRODUCTIVA Y REQUERIMIENTO ECONÓMICO AMERICANO

#### III.1. Los recursos productivos disponibles

Los rasgos definidores de la situación económica en las Provincias Exentas durante el siglo XVIII han sido objeto de varios estudios. Estos nos indican que el territorio guipuzcoano en esa centuria era uno de los más poblados del Reino, lo que se expresaba en una densidad de 65,1 habitantes por kilómetro cuadrado, realidad que permitía a Larramendi decir que Guipúzcoa era un pueblo continuado (23).

Esta alta densidad en relación con la española (20 habitantes kilómetro cuadrado) se explicaba por la existencia de un crecimiento constante propiciado por las bajas tasas de mortalidad, una mortalidad infantil moderada, la elevada esperanza de vida y la presencia infrecuente de crisis de mortalidad (24).

El comportamiento de la variable mortalidad era expresión de una mejora en las condiciones sanitarias aunque todavía se dejaban sentir algunos golpes mortales como la epidemia que asoló Pasajes en 1780-1781 (25). Mientras, se mantuvieron las tasas de natalidad en torno al 31-33 por mil a lo largo del siglo, y se registró un alto índice de ilegitimidad, hecho que parecía estar en relación directa con la mayor o menor vinculación a modelos económicos

(23) LARRAMENDI, M., *Corografía de Guipúzcoa*. San Sebastián, 1969, pág. 23.

(24) FERNANDEZ PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Ed. S. XX, Madrid, 1974, pág. 87. Estima el crecimiento en un 0,49%. FERNANDEZ ALBADALEJO, P. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833): Cambio económico e Historia*. Madrid, 1975. Considera ese crecimiento el 0,29%.

(25) URRUTIKOETXEA, J., *Demografía vasca en el S. XVIII. Historia del País Vasco en el S. XVIII*. Deusto, Bilbao, 1985, pág. 113.

agropecuarios y con las coyunturas especialmente críticas por las que atravesó la sociedad (26).

El modelo demográfico costero vasco se caracterizó, pues, porque la estructura por edades revelaba una situación de estancamiento y en la segunda mitad del siglo XVIII una tendencia al envejecimiento, cuando la tónica general de España era la contraria. Eran sus rasgos más significativos el déficit de población masculina, las altas cotas de soltería definitiva, las bajas tasas de nupcialidad y los matrimonios tardíos, a lo que no era ajena la emigración.

Esta abundante población presentaba una estructura ocupacional caracterizada por el predominio del empleo en actividades básicas. En Guipúzcoa el sector primario ocupaba el 77,2% de la población y el sector transformador empleaba al 10,27, mientras el intercambio suponía el 12,45%. La importancia de las actividades primarias era manifiesta y su valoración aumentaría si se considerara que estos censos clasifican como artesanos a personas que también trabajaban la tierra y contribuían al cultivo y recolección de las cosechas (27).

Dada la importancia de la agricultura, hay que destacar que experimentó en esta centuria el impacto del cultivo del maíz, motor de cambio, que a pesar de ser lento, modificó no sólo el aprovechamiento del agro, sino también la dieta alimentaria (28).

Sin embargo, el País Vasco costero tenía dificultades de abastecimiento de productos de origen agrario puesto que no era capaz de soportar por sí la densa población. La cosecha más importante era la de maíz, acompañada de cebada, centeno y avena.

Las castañas, los manzanos y viñedos constituían el complemento productivo de los cereales. Sin embargo, las pomaradas del norte, en el siglo XVIII, habían entrado en decadencia debido al

(26) FERNANDEZ ALBADALEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa*, op. cit., págs. 218-220.

(27) PLAZA PRIETO, J., *Estructura Económica de España en el S. XVII*. Op. cit., pág. 187. En España en 1787 la estructura sociodemográfica era la siguiente: 70,63% de la población se ocupaba en el sector primario. El 11,74% en el sector de transformación. El 17,63% en el sector terciario. ANES, G., *El sector agrario en la España Moderna*. P.E.E., 20 (Madrid, 1984).

(28) ANES, G., *Tradicón rural y cambio en la España del S. XVIII*. La economía española al final del Antiguo Régimen. Alianza Universidad. Madrid, 1982, pág. XVIII.



avance del trigo y del vino riojano. Si se mantenía en el Este de Guipúzcoa (El Beterrí) se debía en gran parte a la resistencia ofrecida por los notables rurales al «libre tránsito y exportación de los vinos navarros a través de la provincia». El viñedo vascongado estaba localizado en la Rioja alavesa y en la zona costera de Vizcaya y Guipúzcoa, así como en las Encartaciones (29).

El desarrollo productivo de los cereales se estabilizó o disminuyó en el último cuarto del siglo XVIII, mientras el viñedo aumentó su cosecha hasta 1780 y después inició un ciclo descendente de diversa duración. Las áreas vitícolas no sólo acabaron con su propio autoconsumo sino que al necesitar importar granos estimularon a producir para el mercado a los terrenos estrictamente cerealísticas.

La evolución productiva, que alcanzó una situación límite entre 1779 y 1788, y la presión demográfica originaron que las rotaciones adquirieran frecuencia inusitada, sobre todo, en Guipúzcoa (30).

El avance de las tierras de cultivo afectó a la ganadería y al bosque que se utilizaba para la obtención de leña, para el carboneo necesario en herrerías y fraguas, para obtener madera destinada para la construcción de edificios y navíos, al tiempo que facilitaba productos complementarios de la economía campesina, como castañas, bellotas, leña para los hogares, hojas (usadas en verde para alimento del ganado y medio putrefactas para abono). Su protección fue preocupación del propio estado. Sin embargo, lo que fomentaba el cuidado del bosque no eran tanto las leyes como la demanda de madera y carbón que se traducían en los precios (31).

La actividad agraria vasca descansaba, básicamente, en el policultivo de subsistencia que se articulaba en torno al caserío, cuya finalidad era proporcionar la autosuficiencia alimenticia a la fami-

---

(29) FERNANDEZ PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*. Op. cit., págs. 156-59. CARRERA PUJAL, J., *Historia de la economía española*. Barcelona, 1947. T. V, pág. 47. ITURRIZA, *Historia general de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones*. Ed. Rodríguez Herrero, Bilbao, 1967. T. I, págs. 72 y ss.

(30) FERNANDEZ ALBADALEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa*. Op. cit., págs. 182-201. FERNANDEZ PINEDO, E., *Etapas de crecimiento de la economía vasca (1700-1850)*. P.E.E., 20 (Madrid, 1984), pág. 311.

(31) FERNANDEZ PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*. Op. cit., pp. 227-28.

lia que en él trabajaba, aunque se presentaran, a veces, algunos signos de comercialización en ciertos productos agrarios, todos ellos en un espacio geográfico compartimentado por la accidentación del relieve.

En una situación de precariedad, la actividad pesquera se convertía para las poblaciones de la costa en una fuente de ingresos fundamental. Las especies sin ser muy variadas permitían por la distribución cronológica de su captura, mantener la producción todo el año (32).

Pero no todo el pescado se consumía «in situ», ni fresco. Una parte se extraía hacia el interior y otra parte se escabechaba, lo que originaba el establecimiento de lavaderos, saladeros, colgadores y otras dependencias necesarias para esta práctica productiva (33).

La Real Sociedad Bascongada de Amigos del País obtuvo un privilegio monopolístico sobre la pesca, producción y exportación de escabeches que regulaba la formación de una Compañía en régimen de Sociedad Anónima (34). A pesar de todo se necesitaba obtener desde Galicia grandes cantidades de sardinas escabechadas y la demanda de pescado salado era superior a la oferta.

Por otro lado, la pérdida de la pesquería del bacalao afectó duramente a la economía costera. Larramendi lo atribuyó a la Compañía de Caracas, pues «ha sido ocasión para que los mercaderes hayan sacado sus cuentas y hayan abandonado el comercio de estos géneros (bacalao y ballena) por aprovecharse del comercio del cacao que hallan ser mejor y más proficuo y de menos costa y ciudadanos» (35).

Sin embargo el País Vasco costero era una región agrícolamente pobre que mantenía su equilibrio inestable merced a la fabricación y exportación de hierro, puesto que esto le permitía obtener a cambio productos alimenticios (36). La industria siderúrgica sos-

---

(32) LANDAZURI, J., *Historia de Guipúzcoa*. Madrid, 1921, pág. 99. LARRAMENDI, J., *Corografía de Guipúzcoa*. Op cit., pp. 29-30. Enumera las diversas especies capturables en «este mar de Guipúzcoa».

(33) ITURRIZA, *Historia de Vizcaya*. Bilbao, 1967.

(34) *Extractos de las Juntas de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*.

(35) LARRAMENDI, S. J., *Corografía de Guipúzcoa*. Op cit., pág. 211.

(36) A.G.G., Sección Segunda, Negociado 21, leg. 65, 31 de mayo de 1756. «Exposición al Corregidor sobre la escasez de frutos, industria y comercio del

tenía el bosque y en gran parte el transporte de la zona: leñadores, carboneros, boyeros, mineros, marinos, marragueros, ferrones..., en su mayoría campesinos, encontraban un salario adicional que rellenaba la estación muerta, (37).

La expansión de la industria férrea no se explicaba solamente por la existencia del mineral de calidad, sino también por la abundancia de mano de obra y bosques que suministraban carbón necesario para la forja y aguas corrientes utilizadas en la técnica del martinete.

En realidad, sólo una parte de la producción siderúrgica era manufacturada en la zona. Las ferrerías propiamente dichas se dedicaban a producir hierro por mayor como tocho, cavilla, cuadrado, planchuela, vergajón y otros. En Mondragón, se obtenía acero natural por el procedimiento de descarburación parcial del arrabio (38).

La metalurgia de transformación especializada era sobre todo de Guipúzcoa. Así, Mondragón ofrecía cerrajería, Eibar armas, Plascencia fusiles, basándose en una artesanía depurada, ya que maestros independientes hacían las distintas piezas de los objetos.

Se trataba, pues, de una industria tradicional por su técnica y estructura empresarial atomizada que se apoyaba en las posibilidades de una doble política proteccionista, que resultaba de su inclusión en la Monarquía Hispánica, lo que le permitía disponer potencialmente de los mercados españoles y americanos y asimismo de su calidad de territorio foral. Su exoneración de derechos de extranjería en su envío a América les convertía en mercancías privilegiadas y protegidas (39).

---

país y la necesidad de fomentar estos ramos». En ella se indicaba «sus frutos son escasos, trigo, maíz, castaña, algún haba, alubia, manzana apenas llena a cubrir meses del año... el ganado es cortísimo su número... el único fuerte fondo que posee es montes y herrerías, finca que vinculó la providencia para suplir otras que le negó pero no capaz de reparar todas las indigencias a la vida y comodidad civil...». GAIZKA URIARTE, J., **Estructura económica del País Vasco**. Historia del País Vasco en el S. XVIII. Universidad de Deusto. Bilbao, 1985.

(37) FERNANDEZ PINEDO, E., **Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)**. Ed. S. XXI, Madrid, 1984, pág. 313.

(38) FERNANDEZ PINEDO, E., **Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco**. Op. cit., págs. 313-320. ALMUNIA, J., **Notas para una Historia de la siderurgia española: Las fonderías en España**. Rev. de Instrumentos de hierro y acero, VIII. (Madrid, 1955), págs. 810-889.

(39) BILBAO, L. M. y FERNANDEZ PINEDO, E., **Auge y crisis de la sidero-**

Sin embargo, en el último tercio del siglo XVIII la actividad floreciente comenzó a tener problemas ante la competencia del hierro sueco e inglés y se mostraba incapaz de abastecer al mercado español. Tan sólo en clavazón, hierro sin labrar y chapas, la oferta vasca ocupaba un lugar de cierta importancia en el interior, en conjunto no satisfacía el 37% de las necesidades nacionales. Se había convertido en una industria obsoleta, tecnológicamente, muy sensible a los precios del combustible, dependiente demasiado del capital mercantil y que seguía manteniéndose por el artificio del monopolio colonial (40).

Además de las ferrerías que respondían a una práctica arraigada tradicionalmente, el requerimiento económico de América a lo largo de una prolongada relación y el incremento del interior en el transcurso del siglo favoreció la aparición en la proximidad de los puertos de dos tipos de industrias: la molturación de trigos y el curtido de pieles. El desarrollo de estos establecimientos se vio frenado por la habilitación de 1778 que excluía a los puertos vascos del comercio con América y por el derecho de extranjería con que se cargaron desde 1779 los productos manufacturados vascos al introducirse en Castilla. La reacción de los comerciantes, como se cedió con algunos de Bilbao, fue trasladar fuera de las Provincias Exentas sus establecimientos. En general los fijaron en las proximidades de Santander como la firma vizcaína Manzárraga y Ugarte y otros declinaron como Gana y Cía. y Ardanaz y Bengoa (41).

A parte de estas fábricas sólo existían algunos obradores de jarca y cáñamo en las provincias costeras vinculados a la construcción de navíos y tejedores de lienzo, lino y márraga por el campo, así como una fábrica de indianas en San Sebastián, propiedad de Iturralde y Cía. Mientras la Compañía de Caracas creaba

---

**metalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850).** La Economía española al final del Antiguo Régimen. Alianza. Universidad. Madrid, 1982, págs. 137-153.

(40) ALMUNIA, J., **Contribución de la Real Sociedad Bascongada al progreso de la siderurgia española a finales del S. XVIII.** CSIC. Madrid, 1951, pág. 42. FERNANDEZ ALBADALEJO, P., **La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833): Cambio económico e Historia.** Akal, Madrid, 1976, pág. 233. BILBAO, L. M. y FERNANDEZ PINEDO, E., **Auge y crisis de la siderometalurgia...** Op. cit., págs. 166-179.

(41) PALACIO ATARD, V., **El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el S. XVIII.** Valladolid, 1960, págs. 143-44.

en Vergara una fábrica para proveer de cuchillos a América (42).

El análisis de la estructura productiva vigente durante la mayor parte del siglo XVIII nos ha proporcionado las coordenadas económicas en las que se desarrolló una población en crecimiento a lo largo de la centuria. La revolución del maíz no había roto radicalmente la orientación de la economía agraria que seguía siendo, básicamente, de subsistencia con algunos signos de comercialización en productos secundarios, mientras el monte y la pesca proporcionaban ingresos complementarios a las economías domésticas, así como el empleo en las herrerías. Estas eran las únicas que proporcionaban un excedente comercializable, tal como corroboraba ya, en 1758, Pedro Cano y Mucientes a la Junta de la Provincia de Guipúzcoa (43).

La oferta mencionada era, pues, poco variada y concentrada en el sector férreo pero para valorarla con realismo y observar su grado de adecuación a la demanda americana hay que ponerla en relación con la composición de ésta.

## III.2. La demanda americana

### III.2.1. El requerimiento de la Circular de Octubre de 1779

El 18 de octubre de 1779, Carlos III solicitó en una circular a los virreyes y gobernadores americanos la «individual noticia de los géneros de más consumo y mejor salida en aquellos países» (44).

La circular había nacido a instancias de la Junta de Comercio del Principado de Cataluña y su finalidad era que los negociantes «tengan datos seguros sobre qué fundar sus especulaciones de comercio y lo hagan con recíproca utilidad de ellos y de los consumidores».

La información no debía recabarse «por vía de autoridad, obligando a los mercaderes a dar relaciones ni a otras formalidades

(42) GAIZKA URIARTE, *Estructura económica del País Vasco*. Op. cit., pág. 144. FERNANDEZ PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*. Op. cit., pág. 337. A.G.S, Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101. En 1785 se alude al establecimiento de la fábrica de Iturralde en la ciudad guipuzcoana.

(43) A.G.G., Sección Segunda, Negociado 21, leg. 65.

(44) A.G.I., Indiferente General, leg. 2416, Circular de 18 de octubre de 1779.

gravosas, pues, semejantes arbitrios son diametralmente opuestos a la libertad y protección que merece el comercio...», sino que en todos los lugares «está bien a la vista el modo de vivir de la mayor parte de sus habitantes, por tanto no es difícil conocer los frutos, bebidas, herramientas, lienzos, tejidos de lana, algodón o seda, muebles y demás efectos que ordinariamente necesitan para su sustento y comodidades...».

Estas observaciones debían completarse con el «número de personas de ambos sexos, sus inclinaciones, caprichos, los medios de satisfacerlos, la facilidad o embarazos que se oponen a su consecución y otras cosas de este modo...».

Había que tener en cuenta, además, otros elementos como la alteración sensible en los valores, «pues anuncian la escasez o superabundancia de los productos», así podían acelerarse o retardarse los envíos según las circunstancias lo pidieran.

Solicitaba, también, el monarca que se enviaran «relaciones circunstanciadas de los frutos y producciones de esos países que entran o pueden entrar en el tráfico marítimo con esta península, que regulen las cantidades que de cada especie se cosecha actualmente en los años comunes y que se propongan los medios de aumentarlas...» pues es evidente que «el comercio da valor a todas las cosas de que es posible hacer algún uso, cuando no lo impide algún accidente extraño».

Este era el mensaje de Carlos III, que chocaba con las prácticas desarrolladas por la Compañía de Caracas en Venezuela, si bien la Guipuzcoana podía aprovechar ahora esta información recogida a instancias oficiales.

### III.2.2. El contenido de la respuesta americana

El contenido de la respuesta recibida al año siguiente dejaba traslucir que los productos más demandados eran los textiles, lienzos, paños, tafetanes, terciopelos, medias y junto a ellos, navajas, hebillas, alfileres, dedos... (45).

La orientación de esta contestación oficial se perfilaba, también, en las demandas privadas de los comerciantes residentes en

---

(45) A.G.I. Indiferente General, leg. 2416.

tierras americanas, como hemos podido constatar en una carta escrita, en abril de 1786, desde México por Manuel José Bustamante a su sobrino, residente en Santander, en la que le indicaba: «envíame todo el hierro planchuela que pudieras comprar y remíteme por ser género de mucho gasto en este Reino y cuando en él no se gane, poco puede perder... y para que se verifique te empeñas fuertemente para que me lo remitas en todas las embarcaciones que vinieren...»; además «compras y me remites con todos aquellos lienzos que pudieras comprar..., (y) algunos lienzos de fábrica extranjera, legítimas y contrahechas, bramantes floretes, ruanes contrahechos de Silesia y otros lienzos que vieres de precios cómodos me los comprarás y remitirás con dicho hierro... previniéndote que toda clase de lienzos españoles y extranjeros son los que tienen consumo en este reino con particularidad...» (46).

Podemos observar la similitud de la respuesta oficial y de las demandas particulares, ya que aunque ésta proceda de Nueva España, puede hacerse extensiva al resto de los dominios americanos, incluida Venezuela, como tendremos ocasión de comprobar.

El contraste de las demandas prioritarias de América y la realidad productiva del País Vasco arrojaba un claro desajuste en cuanto a los textiles, si bien era idónea respecto a los productos de hierro. Por consiguiente, el resto de las mercancías era preciso obtenerlas del traspais más lejano o del extranjero, si se deseaba participar de forma ventajosa en el comercio hispanoamericano. En este sentido, el País Vasco costero podía utilizar varios ejes para abrirse a Castilla, La Rioja y Navarra. Entretanto la vía marítima seguía siendo el camino más utilizado desde este espacio para la vinculación con Europa y con otros territorios del Reino.

Para conocer cuál fue la realidad de este comercio es imprescindible, pues, analizar los rasgos característicos de la relación y estructura comerciales con América.

#### IV. RELACION COMERCIAL GUIPUZCOANOAMERICANA

##### IV.1. Coordinadas históricas

La actividad comercial de la Provincia con América entre 1778

(46) A.H.P.C. Protocolos de Marina, libro 313. 22 de febrero de 1787.

y 1795 se vió afectada por algunos conflictos que alteraron la normalidad del tráfico marítimo y contribuyeron por la intensidad con la que le afectaron a explicar, entre otras razones, las irregularidades y declive del mismo.

Así, el período se inició con la Guerra de Independencia de los Estados Unidos que representó la ruina para la Compañía de Caracas ya que perdió barcos y muchos hombres. En relación con estos hechos, Cabarrús comentaba, en 1784, la situación de la Compañía, que «le habían quitado todas las ganancias que había amontonado en los tiempos de su prosperidad... y lo más urgente era señalar objetos que reparasen sus pérdidas y la vuelvan a su antiguo vigor... y que siempre la Compañía deba asegurar lo que embarcare en tiempo de paz y de guerra, de forma que si los accionistas ven menguar... las ganancias... nunca estén expuestos como lo han sido hasta ahora a perder sus capitales...» (47).

Igualmente, la guerra dejó una secuela de hombres de la Compañía prisioneros en las cárceles inglesas, a los que se socorrió mediante suscripciones entre los pueblos de la Provincia que llegaban a su destino a través de la gestión de Antonio Tastet, activo comerciante de San Sebastián (48).

En la trayectoria de intercambio con América se insertó el impacto de la Guerra de la Convención, que culminó con la ocupación de Guipúzcoa en 1794, lo que alteró definitivamente la utilización del territorio como plataforma regular para el comercio con las Indias (49). Con este motivo se abrió una oficina de la Compañía de Filipinas en Santander y el comercio de la ciudad donostiarra se trasladó a la montañesa, tal como indicaba el Administrador de la Aduana de ésta en 1795 (50).

A pesar de las perturbaciones bélicas, se mantuvo el tráfico con América, para lo que se utilizaron naves y tripulaciones, por las que el territorio había destacado secularmente.

---

(47) A.M.P. Sección B, Negociado 5, Legajo 7, Expediente 2; 15 de julio de 1784.

(48) A.G.G. Sección Segunda, Negociado 12, leg. 92.

(49) A.G.G., Actas de Juntas y Diputaciones de la Provincia, Signatura 146.

(50) A.G.S. Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 894, 9 de enero de 1795.



## IV.2. Características del tráfico comercial con América

### IV.2.1. Los presupuestos: La flota mercante y las tripulaciones

Los navíos que se movieron desde Pasajes relacionados con ultramar, exceptuados aquellos que acudían para su habilitación a Santander o La Coruña, pertenecieron a la Compañía de Caracas y después a la de Filipinas.

Muchos de ellos fueron construídos y reparados en el Astillero de Pasajes, donde la Compañía Guipuzcoana había construído un dique en 1766 (51). Tal era el caso del navío San Miguel, alias el Rayo, que había sido construído en los astilleros de la villa por Manuel Aizpurúa, quien ya había realizado otros como el denominado San Rafael, alias el Tigre, cuya finalidad era el corso en la costa de Caracas (52).

La actividad de los astilleros paisatarras debió ser importante, según nos indica el Informe de Odriozola en 1777, al comentar los «tinglados» existentes en el lugar y la necesidad de más espacio para poder continuar los trabajos (53). A las instalaciones existentes se unió un nuevo astillero que la Compañía de Filipinas montó en el barrio de Vizcaya, en 1785, para la construcción de sus fragatas (54).

Sin embargo, las disposiciones acerca de los navíos fabricados en las Provincias Exentas, «reputados como si fueran extranjeros», mientras se impulsaban las construcciones en Cartagena y El Ferrol, afectó a la cantidad de trabajos de los astilleros vascos, en cuanto a barcos grandes se refiere (55).

Las naves utilizadas por la Compañía eran fragatas, si bien a veces se utiliza el término general de «navío» para su denominación. Su porte variable, fue siempre grande entre las 300 y 400 toneladas. Esta flota se vió mermada drásticamente con la pérdida de siete

---

(51) A.G.S., Secretaría de Marina, leg. 336.

(52) A.G.S., Secretaría de Marina, leg. 519, 22 de diciembre de 1776.

(53) A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, leg. 388, 16 de junio de 1777.

(54) A.M.P., Sección A, Negociado 1, leg. 1, 14 y 17 de septiembre de 1785.

(55) A.G.I. Arribadas, leg. 467, 23 de enero de 1786.

navíos durante la guerra de Independencia de Estados Unidos (56), de forma que los barcos de 1778 ya no los descubrimos después, aunque otros ocuparon su lugar y protagonizaron el tráfico con América (Anexo D).

Algunos de éstos, símbolo de la carrera de Indias, fueron marginados de la misma al final del período, como las fragatas Santa Teresa, San Ignacio y San Fermín, subastadas en 1794. Las dos primeras después de dos intentos sin remate llegaron a ser adquiridas durante el tercero en 5.500 reales de vellón por Pedro Ignacio de Olañeta, vecino de Rentería y la otra quedó sin rematar (57).

Estos buques fueron conducidos por hombres con pericia marinera que debieron ajustarse a la normativa en vigor para enrolarse con destino a las Indias.

En efecto, el Reglamento de Comercio Libre de 1778 disponía la naturaleza de quienes debían componer el equipaje de los navíos de comercio con América. En su artículo tercero indicaba que los capitanes, maestros y oficiales así como los dos tercios de los marineros tenían que ser españoles o naturalizados como tales, mientras el tercio restante podía ser extranjero de religión católica, pero todos tenían que estar matriculados.

Fue precisamente el requisito de la matrícula lo que originó distintas protestas, que ya se habían planteado tiempo atrás, en el siglo XVII, en las Provincias Exentas. Pero, de nuevo, con la publicación del Reglamento el tema adquiría actualidad.

Estudiada la cuestión en la Junta de Estado se llegó a una solución ecléctica. Se suspendió la aplicación estricta de lo dispuesto en el Reglamento, ya que por Real Orden de 4 de julio de 1784 se reguló que «desde 20 días antes de dar a la vela un registro y durante 15 días el patrón ha de acoger a cuantos matriculados deseen embarcar hasta el completo de la tripulación». En caso de no concurrir número suficiente quedaba autorizado para la admisión de voluntarios no matriculados. Asimismo, se indicaba que «los capitanes, pilotos y demás individuos que se expresan en el artículo dos del Reglamento de soldadas de enero de 1755 deben ser de entera

(56) A.G.G. Actas de Juntas y Diputaciones de la Provincia. Signatura 134.

(57) Archivo Protocolos de Guipúzcoa (Oñate), Escribanía de Santiago de Aguinaga, Libro 2313. 25 de mayo, 15 de junio y 17 de julio de 1794.

confianza de los dueños, aunque no concurra en ellos el requisito de la matrícula» (58). Además se anuló, tras la representación del Brigadier Luis Muñoz de Guzmán, otro requisito que se había establecido en la Real Orden de 3 de enero de 1755, en virtud de la cual, sólo podía admitirse como marineros a América a aquellos que hubieran hecho campaña en Europa en los bajeles del Rey (59).

Pero la anulación de todos estos requisitos no fue óbice para que el Comisario de Marina y Juez de Arribadas de San Sebastián, Juan Antonio Enríquez, intentara exigirlos para los que querían enrolarse en los navíos de la Compañía. Intención que, por supuesto, le trajo el enfrentamiento con las cofradías y con los marineros, que acudieron al Monarca para que el Comisario rectificara su actitud (60).

El comportamiento de Enríquez no era nuevo puesto que la escrupulosidad con que pretendía aplicar la ley ya le había traído problemas durante su gestión como Comisario de Guerra y Marina en Cádiz. En aquellos años gaditanos y, después, en San Sebastián, su preocupación fueron las desertiones de las tripulaciones y los polizones.

Por lo que concernía a las desertiones de las tripulaciones, consideraba que se verían favorecidas si no se exigía la matrícula porque, en su opinión, todos aquellos que solicitaban voluntariamente plaza en navíos mercantes «suelen ser desertores de los bajeles del Rey o de las matrículas de otras Provincias y ocultan uno y otro mudándose los nombres, yendo, por consecuencia, expuestas las embarcaciones a que tales marineros las abandonen en Indias sin el miedo de ser encontrados y castigados a su vuelta en otros buques, a los puertos españoles, ya que no tienen arraigo ni se sabe su propio dominio» (61). En este sentido, en las listas de Marinería de la villa de Pasajes, se menciona entre otros, en 1783, a un tal

---

(58) Archivo del Museo Naval, Ms. 1.468. Sobre este tema es interesante el análisis de O'DOHERTY, A., *La Matrícula del mar en el reinado de Carlos III*. A.E.A. (Sevilla, 1952).

(59) A.G.I. Indiferente General, leg. 2412, Real Orden de 3 de enero de 1755.

(60) A.G.G. Actas de las Juntas y Diputaciones de Guipúzcoa. Signatura 139. Protesta de Juan Bautista de Sozaya, Mayordomo de la Cofradía de Mercantes de San Sebastián.

(61) Archivo del Museo Naval, Ms. 1468.

Salvador de Arrambide como desertor del Real Servicio de quien se dice «ausente y se ignora dónde» (62).

A pesar de existir estas situaciones seguían enrolándose en las embarcaciones de Indias, hombres entre trece y cuarenta y cuatro años, reclutados en los pueblos, preferentemente costeros, cercanos al puerto, que se ocupaban de las distintas tareas para la favorable singladura del navío.

A título de ejemplo, ofrecemos la estructura de la tripulación de la fragata Santa Teresa de la Compañía de Caracas, en 1782 (Cuadro I).

### CUADRO I

#### TRIPULACION DE LA FRAGATA «SANTA TERESA» DE LA R. C. G. DE CARACAS

##### Oficialidad:

Capitán y Maestre: José María Jáuregui.  
 Piloto Primero: Joaquín Villamor.  
 Pilotín y escribano: Francisco Tomás Indart.  
 Capellán: Emeterio Izaguirre.  
 Cirujano: Diego Manuel Ioregui.  
 Contramaestre: José Brazuel.  
 Guardián: Miguel Pando.  
 Condestable: Juan Ignacio de Iradi.  
 Mayordomo: Juan de Alzuet.  
 Mayordomo Segundo: Francisco Echanaguita.  
 Despensero: Agustín de Ugalde.  
 Carpintero y Calafate: Miguel Antonio de Otaegui.  
 Ayudante: José de Irigoyen.  
 Cocinero de Cámara: Manuel García.  
 Cocinero de equipaje: Pablo Iturbe.

##### Marineros:

Gabiero y patrón de lancha: Juan José Mancebo.

##### Otros Marineros:

Su número era cincuenta.

##### Pajes:

Su número era ocho.

##### Total:

Setenta y cuatro tripulantes \*.

(62) A.M.P. Sección E, Negociado 6, leg. 1, Expediente 2.

\* Fuente: A.G.G. Sección Segunda, Negociado 11, leg. 96.

Tripulaciones y navíos mantuvieron un tráfico con América, en cuya intensidad no dejaron de influir los conflictos bélicos y las nuevas directrices del ordenamiento comercial.

#### IV.2.2. Frecuencia General

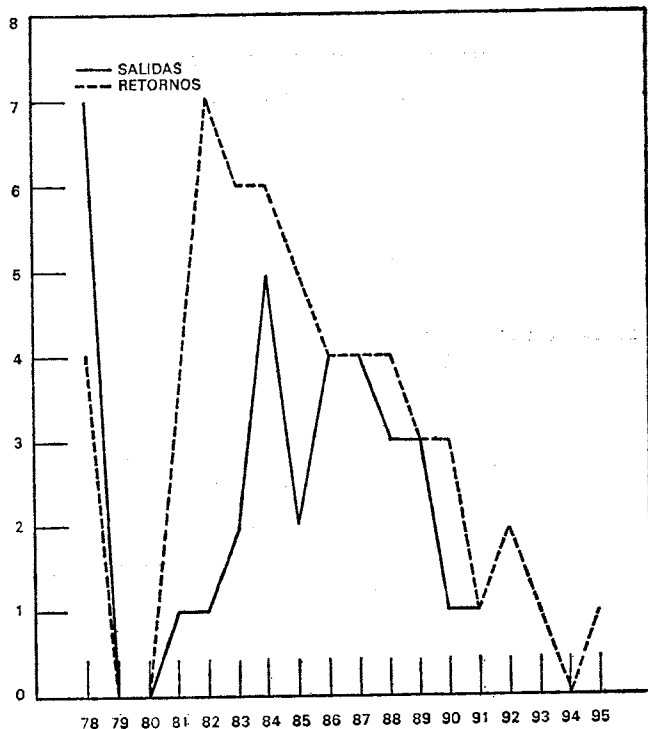
El tráfico protagonizado por la Compañía de Caracas y después por la de Filipinas fue ciertamente débil a través del puerto paísa-tarra y en el transcurso del período 1778-1795 (Gráfico D).

### GRAFICO I

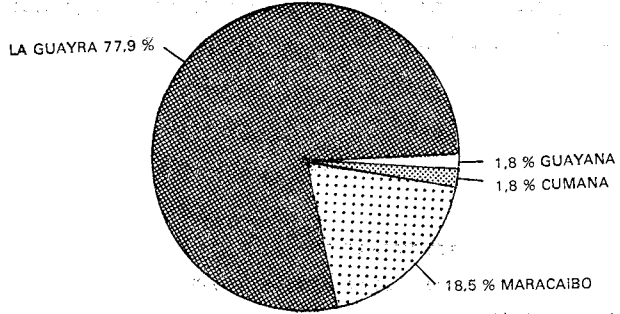
REGISTROS DE IDA Y VUELTA ENTRE

PASAJES Y AMERICA: 1778/1795

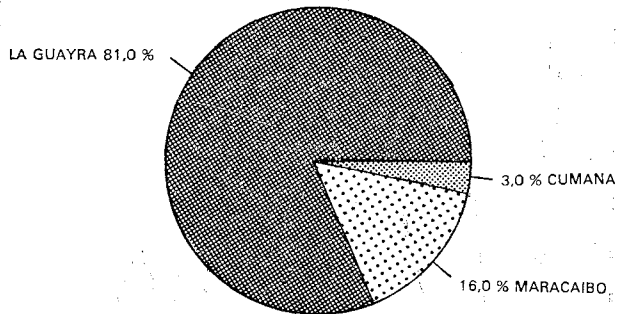
NUMERO DE REGISTROS



PROPORCION DE REGISTROS RECIBIDOS DE AMERICA, PASAJES 1778/1795



PROPORCION DE LOS REGISTROS DE IDA A AMERICA, PASAJES 1778/1795



El flujo de salida en 1778 fue de siete barcos, pero esta cifra no volvería a alcanzarse, ya que sólo 1784 presentó cinco registros y los demás años oscilaron entre cuatro y uno. Habría que añadir que, en 1790, fue la Real Compañía Marítima y no la de Filipinas la que organizó el viaje de su fragata La Guipuzcoana. Fueron, por tanto, un total de treinta siete travesías hacia América iniciadas en Pasajes durante estos años.

Por el contrario, las naves, que desembarcaron en el puerto guipuzcoano, fueron más numerosas, pues, ascendieron a cincuenta y cuatro. Al incremento de esta cifra global contribuyeron los navíos holandeses y prusianos que, vía Ostende, Amsterdam o L'Orient arribaron desde Venezuela a Pasajes durante la Guerra de Independencias de las colonias británicas de América del Norte. Este tipo de transacciones fue posibilitada por varias Cédulas de 8 y 27 de febrero y 16 de septiembre de 1780, que permitían el comercio a través de neutrales (63). En el resto de los años considerados en este estudio la frecuencia de las recepciones fue similar a la de los envíos.

En ambos sentidos los años 1779 y 1780 experimentaron un debilitamiento acusado del comercio a través de Pasajes, pues no se han encontrado referencias documentales del mismo. A principios de 1779 la Compañía no disponía de ninguna embarcación de su giro en los puertos venezolanos y en los siete meses hasta la declaración de guerra solamente llegaron dos naves, una de las cuales se incendió en La Guayra cuando tenía, aún, parte del cargamento». En 1780, la Compañía tenía, al parecer, a la carga en La Guayra cuatro navíos para España (64).

Asimismo, en el caso guipuzcoano, se dejó sentir la ocupación francesa desde mayo de 1793, ya que se ha podido saber a través

---

(63) ARCILA FARIAS, E., *Economía colonial de Venezuela*. Ed. Italgráfica, Caracas, 1973, 2.<sup>a</sup> edición, T. I, pág. 349.

(64) Informe del Intendente Abalos al Rey de 4 de abril de 1780. Incluido por ARCILA FARIAS, Op. cit., T. I, pág. 345. No podemos precisar si alguna de estas naves habían salido de Pasajes o volverían a él. Tampoco hemos encontrado los registros de las naves mencionados por HUSSEY, en su obra sobre la Compañía de Caracas, en el Apéndice 2, pág. 341 que, al parecer, llegaron a Pasajes en en 1779. A.G.S. Secretaría de Marina, leg. 513. Se conserva la referencia al último trimestre de 1780 en la que se indicaba que en Pasajes-San Sebastián no se habían recibido ni enviado barcos para América.

de la documentación del Archivo de Simancas, que se realizó un registro a principios de 1793, el de la fragata Rey Carlos. Igualmente, según las noticias recogidas en el Archivo General de Indias se recibió otro, el de la Fragata San Antonio. Desde este momento hasta finales de 1795, después de la firma del armisticio, sólo se ha encontrado la llegada de la Fragata Nuestra Señora de Begoña (65).

Por el contrario, los años transcurridos entre 1783 y 1789, ambos inclusive, representaron los de más densidad de tráfico, dentro de un tono discreto, entre ambas orillas del Atlántico, por lo que a Pasajes se refiere, y también los de más valor aportado, si bien, hay que hacer la salvedad del año 1792 que, aunque con escaso tráfico, alcanzó un alto valor de mercancías. En las salidas fue 1784, durante este período, el de mayor número de barcos enviados seguido de 1786 y 1787, mientras en los atraques destacaron 1783 y 1784. Es decir, se manifiesta una ligera recuperación tras el primer conflicto.

#### IV.2.3. Destino y origen de los registros paisatarras

El destino y origen de la flota mercante de Pasajes, en América, fue La Guayra en primer lugar, Maracaibo después y, muy raramente, Guayana, Cumaná, Trinidad y Margarita, es decir, la zona de relación tradicional de la Compañía de Caracas, excepción hecha de Puerto Cabello, a donde en este período no se dirigió ningún barco de la Compañía. La única diversidad se produjo en 1785, cuando la fragata Nuestra Señora de los Dolores compartió el registro de la Guayra con algunos efectos procedentes de Veracruz, fruto de las relaciones entre ambos territorios permitidas a la Compañía desde 1778 (66).

El tráfico marítimo analizado fue el soporte del traslado de mercancías de cuenta de la Compañía y de los particulares que utiliza-

---

(65) A.G.S. Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1103. A.G.I. Indiferente General, leg. 2453. Se encuentra la nota de la Fragata San Antonio. DIAZ-TRECHUELO, L., *La Real Compañía de Filipinas*. E.E.H.A., Sevilla, 1965, pág. 221. Manifiesta que el comercio de la Compañía con Venezuela (el que se realizaba desde Pasajes) «sufrió las consecuencias de las guerras que se sucedieron desde 1793».

(66) ARCILA FARIAS, E., *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*. F.C.E., México, 1950, pág. 67.



ron las naves de aquella para el giro comercial con el Nuevo Mundo.

### **IV.3. Estructura de los intercambios**

#### **IV.3.1. Envíos**

El análisis de la estructura que presentan las mercancías enviadas se ha realizado con un inconveniente parcial, que consiste en la falta de registros pormenorizados para 1784 y los años de la guerra de la Convención y la disponibilidad de uno solo de los cuatro que se habilitaron en 1787. Sin embargo, no creemos que su existencia alterara, en exceso, la realidad que aparece confirmada de forma fehaciente en el estudio detallado de los productos que salieron los demás años del período considerado.

Asimismo, hemos de indicar que para el estudio utilizamos una tipología que, a nuestro juicio, permite poner de manifiesto la diversidad de los artículos enviados. En este sentido se observa que en los embarques de Pasajes sobresalieron las remesas de textiles.

##### **IV.3.1.1. LOS TEXTILES**

La preponderancia textil fue evidente desde la referencia de que representó más del 85% del total en siete de los doce años, en los que la documentación existente permite estudiar, detalladamente, las mercancías embarcadas. Discreparon de ese valor porcentual 1782, año en que sólo se transportó hierro y harina, así como 1783, 1790 y 1791, en los que la proporción se situó entre el 60% y casi 20%. Aún con todo, la media superó ampliamente la mitad del total enviado. (Gráfico ID).

PARTICIPACION EN LA EXPORTACION TEXTIL

PASAJES 1778/1795

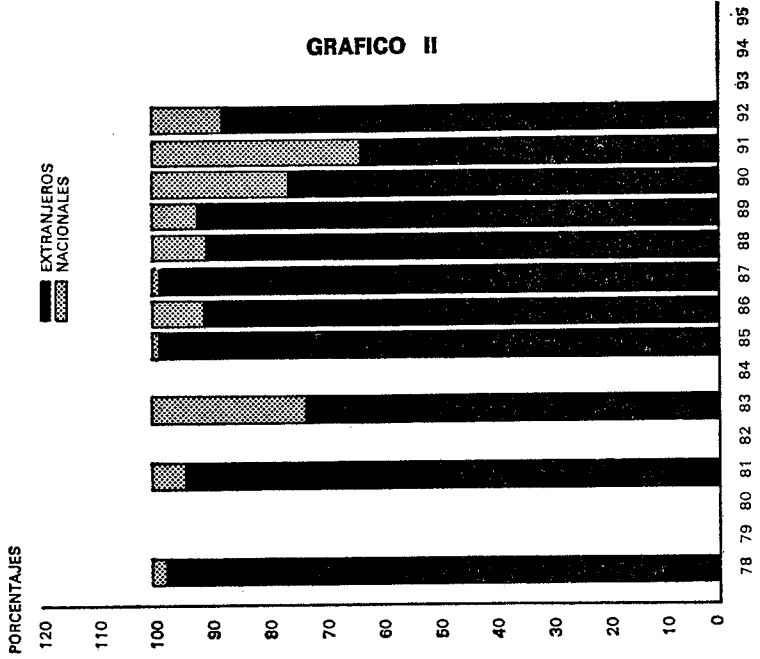
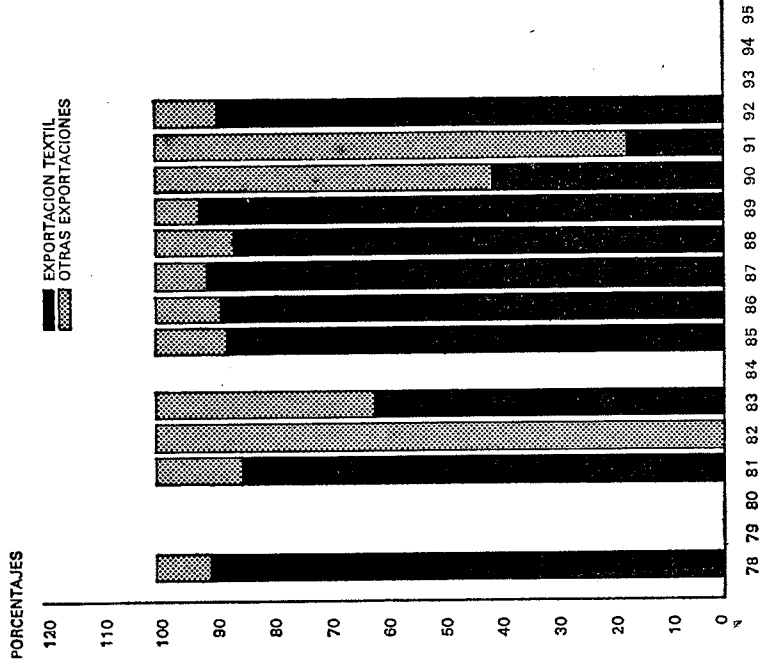


GRAFICO II

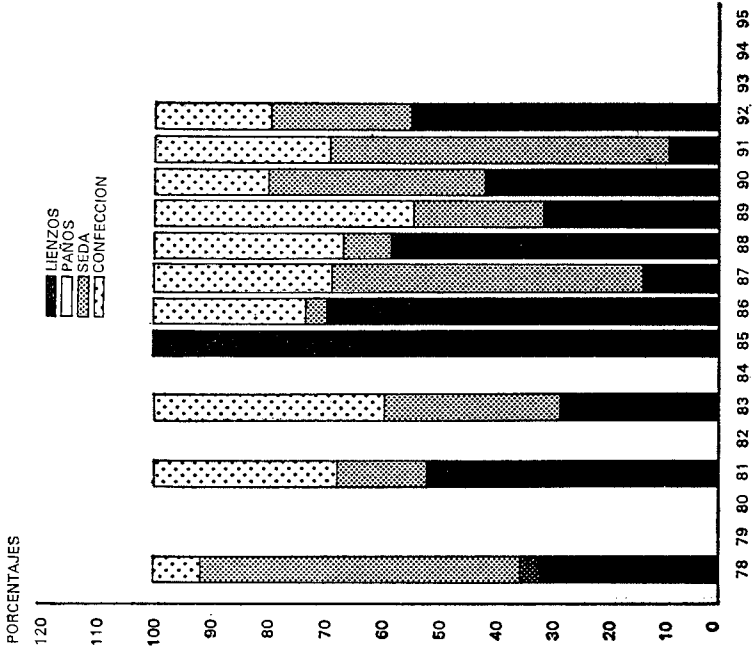
PARTICIPACION EN LA EXPORTACION TEXTIL

EN EL TOTAL PASAJES 1778/1795



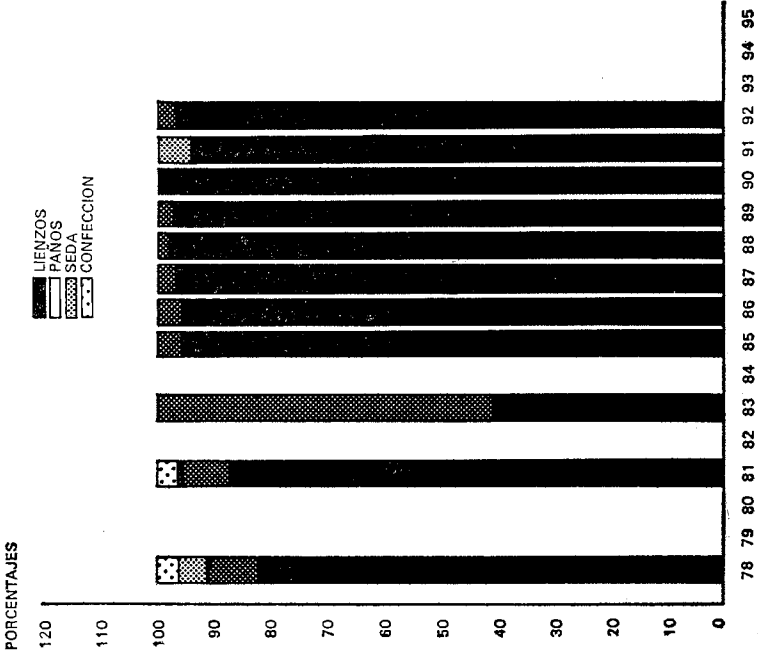
EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA TEXTIL

NACIONAL, PASAJES 1778/1795



EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA TEXTIL

EXTRANJERA, PASAJES 1778/1795



Sin embargo, no sólo se constata el dominio textil, sino el hecho de que éste fue, mayoritariamente, de origen extranjero, pues ese gran porcentaje indicado del 85%, coincidía, prácticamente, con la cuantía de los tejidos importados de Europa y, curiosamente, los años en que descendió la proporción textil sobre el total fueron aquellos en los que la aportación foránea se ofreció más reducida (1783, 1790, 1791).

A las apreciaciones anteriores se añadía, otra más, referida a que el predominio extranjero en el textil se manifestó a través de los lienzos.

#### a) *Lienzos*

En efecto, la proporción lenzal fue extraordinaria. Se situó por encima del 90% sobre el conjunto textil extranjero, excepto en 1781, en el que se produjo el incremento de los paños y, en 1783, en el que el predominio de estos últimos fue absoluto.

¿Qué variedades lenzales foráneas se extrajeron a través de Pasajes? Los lienzos extranjeros que se exportaron consistieron, esencialmente, en listados de Alemania, Flandes y Francia, de textura ordinaria, de cuadros, azules y blancos, destinados a la confección de camisas para marineros y vestidos.

Una gran cantidad representaron, también, las bretañas de Alemania, los ruanes contrahechos, blancos y floretes de Alemania, las creguelas de Osnabruck, los caserillos de Flandes, de Hamburgo y Silesia, así como las creas de Alemania y Francia. Todos ellos junto a los listados representaron más del 70% del conjunto lenzal.

Igualmente, constituyeron una buena proporción las platillas blancas, reales, encarnadas y negras de Silesia, los bramantes crudos, floretes y blancos de Flandes y las estopillas floreadas y labradas de Francia, Holanda y Silesia.

En menor medida se envió lienzo cotí de varios colores de Silesia y Francia, lienzo trué y laval de Francia, holanes batista, holandillas, zangaletas pajizas y de varios colores de Silesia, lienzo gante, estameñas de Inglaterra, lienzo cozneo, lienzo nubes de Alemania, lienzos comunes azules de Flandes y cambrayes de la fábrica de San Quintín. La necesidad de tela para el velamen de los barcos contribuyó, también, a promover el envío de lonas de Suiza y Rusia y lonetas de Holanda.

De forma extraordinaria se embarcaron en 1781, 627 libras y media de hilo extranjero con Real Permiso de 10 de septiembre de 1781, obtenido antes de la prohibición del embarco de este género.

La variedad y cantidad de los lienzos extranjeros oscureció la aportación española en esta partida cuyo origen fue netamente catalán. Sin embargo, el lenzal significó una remesa apreciable sobre el conjunto textil hispano extraído por Pasajes, ya que llegó a alcanzar la mitad o más, en 5 de los 11 años en que se envía e, incluso, constituyó la totalidad del textil del Reino en 1785. En los demás supuso un tercio, exceptuado 1787, en el que hay que tener en cuenta las insuficiencias en la documentación ya mencionada.

Los lienzos catalanes estuvieron en las cargazonas en forma de platillas azules, indianas, lienzo pintado, algodón pintado, zarazas, que ofrecían específicamente el sello barcelonés.

El protagonismo catalán dejó, no obstante, un resquicio para poder hacer mención, hoy, de una pequeña partida de lienzo blanco y de hilo de Galicia, hilo acarreto de Logroño en 1786 y 1789 y unos mahones anteados, embarcados éstos, en 1790.

#### b) Paños

Los paños y géneros de lana remitidos a Indias por el puerto guipuzcoano fueron extranjeros, casi de forma exclusiva, puesto que, únicamente, se enviaron unas bayetas azules nacionales en 1792.

Ahora bien, esta partida en el conjunto total exterior fue poco significativa, salvo en 1783, en el que supuso más del 60%, en los demás casos fue menor del 10%.

Los géneros comentados estuvieron integrados, esencialmente, por barraganas azules de Flandes, lamillas blancas y negras de Flandes e Inglaterra, lilas encarnadas y comunes de Flandes y bayeta miliquin y fajueta de Inglaterra.

La proporción se redujo para los anascotes negros y azules, las sempiternas y los camelotes ingleses, así como para las lamparillas, alopines, calamacos rayados y negros, las prunelas o perpetuelas ordinarias, monfores rayados y lisos y las sargas o chalanes azules, todos ellos de origen inglés.

### c) *Seda*

El puerto de Pasajes se convirtió, según nos ha indicado la documentación, en una de las salidas de la seda catalana, puesto que este fue el origen de la producción embarcada que fue mayoritaria sobre el total de seda enviada. Desde una perspectiva nacional, presentó una proporción muy variable, entre el 4% en 1786 y el 60% en 1791 del conjunto textil del Reino, aunque la media se situó en torno a la cuarta parte.

La seda española constituyó la materia prima de varios artículos cuya frecuencia de salida fue mayor, cual es el caso de las medias blancas y negras, los quitasoles de tafetán, las redecillas y el tafetán doble y sencillo barcelonés.

Sin embargo, la variedad sedera nacional se completaba con gasas, blondas, cintas de terciopelo, pañuelos negros y rojos, basquiñas, ceñidores carmesí, fajas, aderezos de terciopelo para el caballo, mantillas, griseta de seda, raso liso, damasco común y seda para coser.

Aunque la procedencia principal era catalana, se enviaron algunas medias de la fábrica del Real Hospicio de Madrid, varias blondas de fábrica aragonesa y cabrioles de raso de Talavera.

En cuanto a la seda extranjera sólo estuvo presente, en 1788 y 1791, por medio de unas pocas varas de sargas de colores comunes de Inglaterra y una bata de raso de seda con sus adornos correspondientes.

### d) *Confecciones*

Los artículos textiles confeccionados no sederos embarcados en Pasajes manifestaron una factura netamente hispana, lo que no fue óbice para encontrar algunos cuya procedencia era foránea. Las confecciones nacionales se mostraron constantes en los niveles de participación, superior a la cuarta parte del textil interior, rebasando el 40% en 1789, en detrimento de lienzos y seda.

Los primeros estuvieron integradas por mantas de lana blancas y negras de Valdenoceda, Burgos y Palencia, especialmente de esta última, que envió una producción masiva en 1788.

Asimismo, los pañuelos de hilo, azules, pintados sobre lienzo extranjero y los realizados en algodón de fábrica catalana fueron

muy abundantes, junto a las medias de lana y de algodón de la misma factora. Además, se enviaron encajes de hilo y sombreros fabricados en Barcelona, cintas de hiladillo y calcetas de hilo de La Rioja.

Por el contrario, la contribución extranjera se refirió a pañuelos de hilo, gasa, y clarín en 1781, ya que, posteriormente, serían prohibidos, sombreros de castor, delantales de cambray, manteles, servilletas y paños de manos. Igualmente se exportaron chupas, calzones de coti y lienzo vitre, camisetas y camisolas de bretañas, de creas, de lienzo rosa y de terliz que desde Europa utilizaron la vía guipuzcoana «permitida» para enviarlo hacia América.

El conjunto textil fue, por tanto, el más destacado en cantidad y valor, respecto al monto global de los embarques realizados en Pasajes.

#### IV.3.1.2. ALIMENTOS

Constituyeron la segunda partida en importancia del total de mercancías extraídas hacia América en los barcos de la Compañía de Caracas y en los de la de Filipinas durante este período. (Gráfico III).

Su proporción ofreció una amplia oscilación entre el 3% en 1789 y el 35% en 1790 sobre el total, aunque la tónica general se situó en torno al 8 y 10% de media.

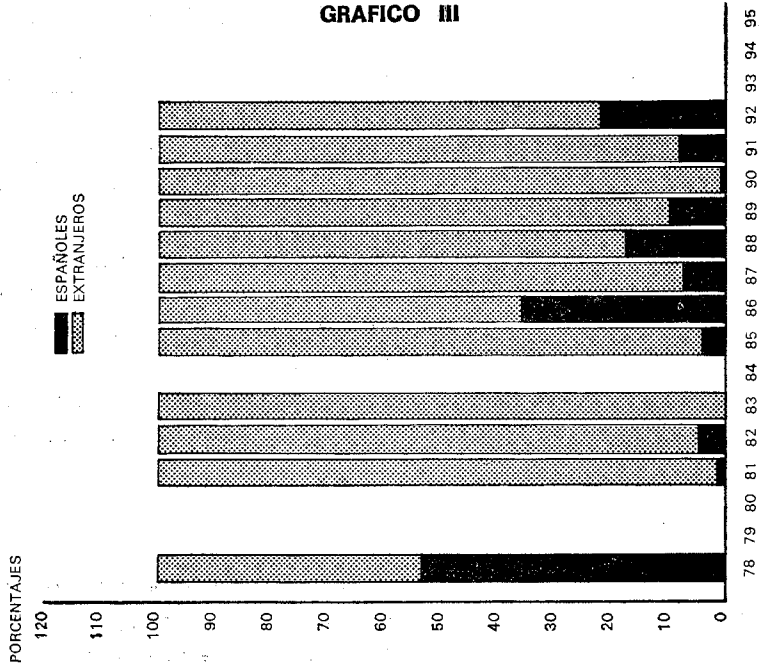
El origen de sus componentes fue predominantemente extranjero, si bien se introduce una ligera distorsión cuantitativa y cualitativa, al incluir como tales, productos del rancho originarios del País Vasco. Sin embargo, la consideración de estos como nacionales no alteraría significativamente la estructura obtenida y por otro lado su valor comercializable era nulo.

Mayor modificación se produciría en 1781 y 1782 al haber entendido como extranjera la harina procedente de la fábrica de Tolosa, por cuanto su volumen y valor representó un alto porcentaje de los alimentos considerados como extranjeros. Asimismo sucedió en 1783 y 1790 con la cantidad de vino de Navarra, tinto de Tudela, blanco y rancio, enviado el primer año y el aguardiente de Navarra y la sidra de Guipúzcoa transportados en 1790, ya que en ambos casos su proporción fue alta, ante el avance que experimen-

GRAFICO III

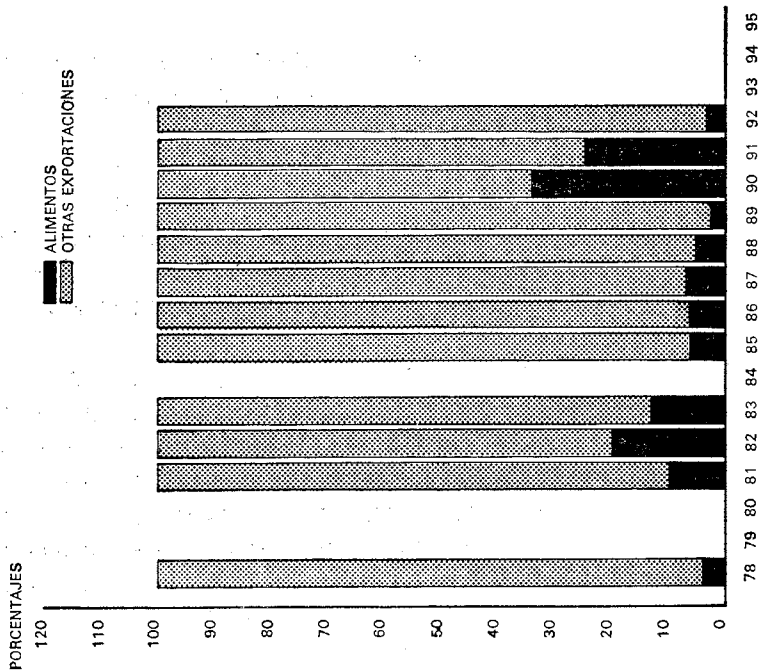
PARTICIPACION EN LA EXPORTACION ALIMENTARIA.

PASAJES: 1778/1795



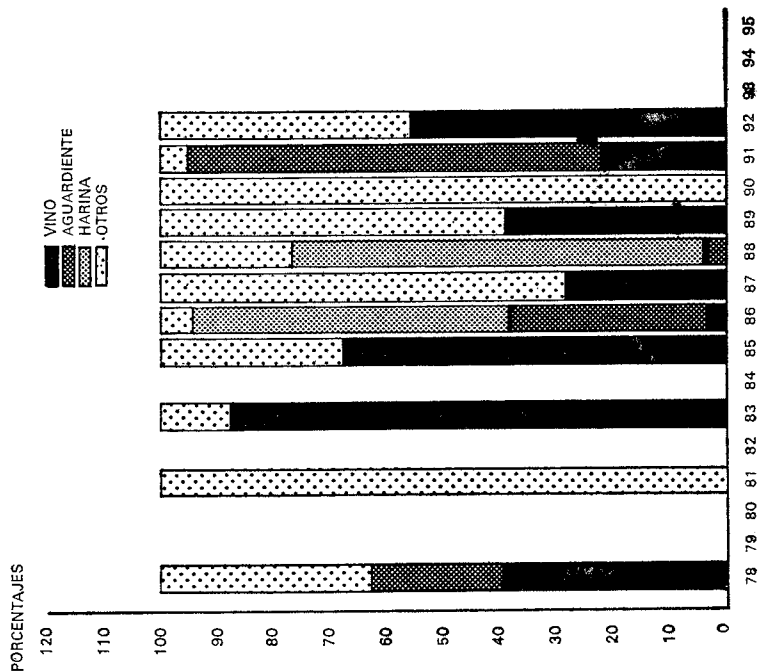
PARTICIPACION DE ALIMENTOS EN EL TOTAL

DE EXPORTACIONES. PASAJES: 1778/1795

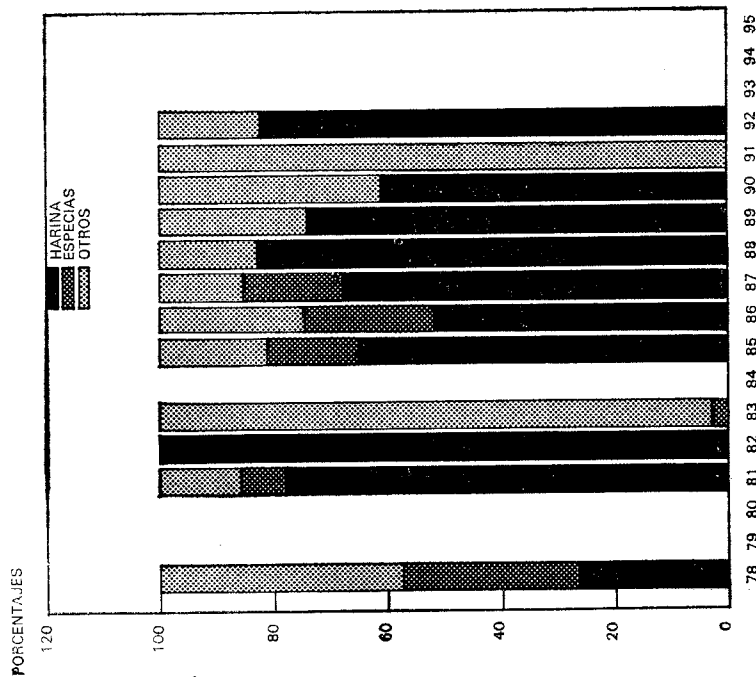




ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES ALIMENTICIAS  
ESPAÑOLAS, PASAJES 1778/1795



ESTRUCTURA DE LAS EXPORTACIONES ALIMENTARIAS  
EXTRANJERAS, PASAJES 1778/1795



taron los productos que se incluyen en el epígrafe «otros», donde estarían insertos éstos. Salvo estas dos precisiones, correspondientes a cantidades relativamente pequeñas, los alimentos entendidos como de origen foráneo lo fueron en sentido estricto.

El dominio extranjero en los comestibles, originó que el producto más destacado entre ellos, el harina, fuera también el que ofreciera una mayor significación desde el punto de vista global.

#### a) *Harina*

La preponderancia de la harina fue patente y sólo se alejaron de esta situación los años 1783 y 1791 debido en el primer caso a la sustitución que sufre por el vino y el aguardiente de Navarra que sumados supusieron el 83% del total «extranjero» de ese año. Mientras en 1791 ocurrió que el total se refería a rancho, que tenía que incluirse en las valoraciones de mercancías enviadas a Indias tal como se indicaba en la Real Resolución de 17 de junio de 1791, en la que se señalaba que debía expresarse en los registros los víveres para rancho al tiempo que se exhortaba a dar cuenta de si llegaba a América partida de consideración de chocolate labrado (67), ya que al parecer, existían «olvidos» en las relaciones de mercancías enviadas a la Dirección General de Rentas.

La harina estimada como extranjera procedía, como ya se ha expresado, de la fábrica de Tolosa, en 1781 y 1782, de forma que este último año fue el único producto comestible extraído a América desde este puerto. Tras el fin de la Guerra de Independencia de Estados Unidos, la harina flor para exportar a Indias fue traída de Francia hasta 1788 inclusive. Desde 1789 y hasta la ocupación francesa de San Sebastián la harina embarcada a Indias era originaria de Filadelfia, si bien, en 1791 no se extrajo ninguna cantidad de esta molienda.

La harina considerada nacional tenía factura santanderina y solamente participó en las cargazones efectuadas en 1786 y 1788, haciéndolo de forma notable, al representar entre la mitad y las tres cuartas partes, respectivamente, sobre el total comestible hispano.

---

(67) A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1102. 27 de junio de 1791.

b) *Espicias*

Estos productos de origen holandés y resultado de su comercio colonial, ofrecieron una presencia reducida en los embarques paisesarras. Su mayor auge tuvo lugar en 1786, aunque, en realidad, puede ampliarse al trienio 1785-1787, en el que significaron entre el 16 y 22% del total extranjero. A partir de 1788 no se produjo el envío de especias entre las mercancías extraídas.

Estaban constituidos, fundamentalmente, por pimienta negra en 1781 y 1783. Posteriormente, entre 1785 y 1787 fue la canela el condimento fundamental, ante la expansión del chocolate. Asimismo, se enviaron, también, algunas libras de nuez moscada y clavo.

c) *Vinos y aguardiente*

Se trataba de bebidas, en su mayoría españolas, a pesar de que el aguardiente y vino de Navarra enviado en 1783 y 1791 sean considerados extranjeros. En cualquier caso, predominaron no sólo en el tiempo sino también en el valor, los alcoholes de otras procedencias estimadas, en todos los sentidos, como nacionales.

En este último supuesto se encontraban los vinos de Aragón (Zaragoza), Rioja y Andalucía (Málaga) que eran los que más frecuentaron el puerto guipuzcoano. No era extraño en el caso de los dos primeros por la cercanía y comunicaciones relativamente favorables, mientras que los intereses y buenas relaciones de la Guipuzcoana y de la Compañía de Filipinas con el sur, cuyos barcos realizaban frecuentemente la travesía hacia Cádiz, explicarían la frecuencia de los vinos andaluces.

De igual manera el aguardiente de Logroño aunque esporádico en las apariciones en San Sebastián para el giro comercial con América (1786, 1788 y 1791), sin embargo, fue bastante apreciable su cuantía, no sólo absoluta sino relativamente, sobre todo, en 1791.

En el conjunto de las bebidas alcohólicas restaría mencionar una partida de sidra guipuzcoana que se embarcó en 1790 para La Guayra en la fragata La Guipuzcoana de la Real Compañía Marítima.

d) *Otros frutos*

Bajo esta denominación se incluyen los productos del rancho, casi todos ellos de origen extranjero y que incluían, además de la dieta habitual, ciertas especias y quesos de Flandes.

Este grupo fue mucho más importante en la estructura alimentaria hispana, ya que algunos años como 1781 y 1790, representaron la totalidad de los comestibles nacionales. Exceptuados el vino, aguardiente, o harina, en grandes cantidades, siempre dominaron entre los alimentos del Reino. Mientras que en el caso extranjero significaron mucho menos por el peso de la harina, apartándose de la trayectoria habitual en 1783 y 1791 que constituyeron años en los que todo o prácticamente todo fue rancho.

Así pues, textiles y alimentos, configuraron la mayor parte de la composición exportadora. No obstante, la especialidad de las Provincias Exentas, la producción férrica también se encontraba en las cargazonas enviadas a América, aunque en una proporción mucho menor.

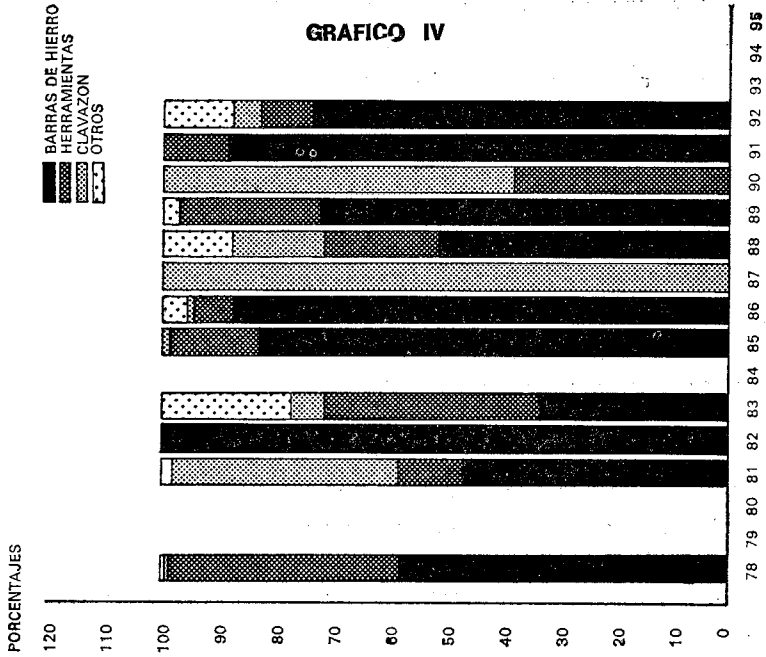
#### IV.3.1.3. PRODUCTOS SIDERURGICOS

Este sector fue menos cuantioso en relación al valor total de lo que, en principio, pudiera creerse por las características de la estructura productiva vasca en la que la siderurgia era una peculiaridad clara.

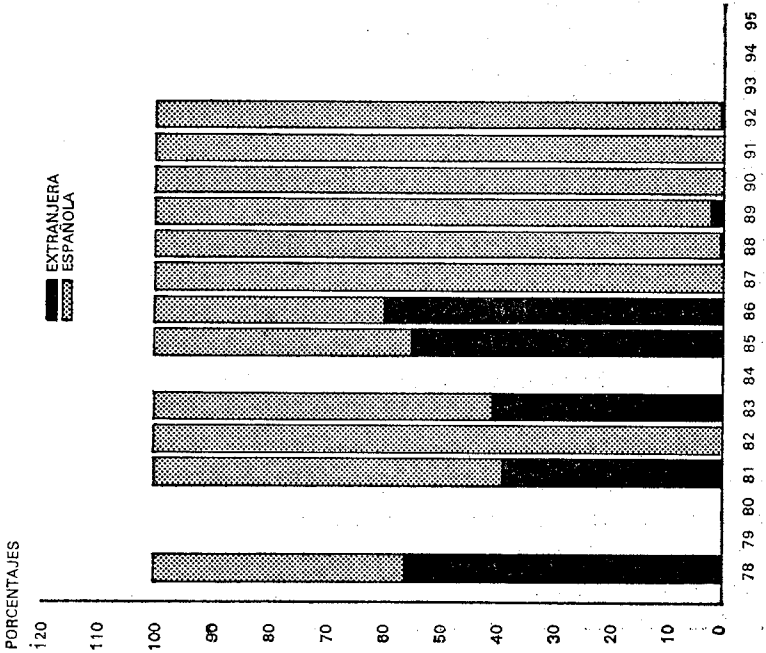
Incluía esos productos en los que las Provincias Exentas presentaban una ventaja comparativa en el momento de la exportación, respecto al resto del territorio nacional y, además, eran un tipo de artículos demandados por el mercado americano. Esta fama se mantenía a pesar de las dificultades que las ferrerías vascas atravesaron a fines del siglo ante el desarrollo de la siderurgia holandesa y sueca, aspecto que fue indicado en su momento.

La oferta siderúrgica vasca, que disfrutó de un tratamiento fiscal diferencial respecto a los demás frutos de este territorio, presentó, sin embargo, una posición menos relevante que los textiles extranjeros y los alimentos extraídos en los envíos a América. Superó, no obstante, en todos los años menos en dos (1785 y 1786) a la aportación siderúrgica extranjera que se englobaba bajo la denominación de «quincallería», la única permitida por el Reglamento de Libre Comercio. De cualquier modo la diferencia entre ambas partidas (vasca y extranjera) fue poco significativa hasta 1787, momento a partir del cual el conjunto siderúrgico vasco es mucho más destacado que el exterior. (Gráfico IV).

COMPOSICION DE LA SIDERURGIA VASCA  
ENVIADA. PASAJES 1778/1795



PARTICIPACION EN LA EXPORTACIÓN  
SIDERURGICA. PASAJES: 1778/1795



La siderurgia vasca que se presentaba a la exportación con destino a América ofrecía una estructura que se caracterizaba por la tendencia a concentrarse en tres partidas que fueron: el hierro en barras, las herramientas y la clavazón.

Entre las tres destacaba, claramente, no sólo por su cuantía sino también por su constancia en el tiempo, el envío de barras de hierro planchuela, cuadradillo, cavilla y redondo, procedentes de Guipúzcoa. Este grupo representó más del 70% del conjunto siderúrgico nacional en seis de los nueve años en que se extrajo la mercancía, llegando a superar el 80% en 1785, 1786 y 1791 e, incluso, en 1782, constituyó el total ferroso enviado. Hay que considerar que este último fue un año en el que la composición de la exportación se ofreció poco diversificada, ya que sólo se remitió harina y hierro en la fragata Santa Teresa. El hierro en barras únicamente fue menor de la mitad en 1781 y 1783, estando ausente en 1787 y 1790. (Es preciso recordar que 1787 se analiza mediante el contenido de un registro sobre los cuatro habilitados).

El dominio de las barras de hierro fue matizado por las herramientas embarcadas en Pasajes hacia América. Los valores porcentuales de este agregado ofrecieron amplios límites de oscilación, entre el 7%, en 1786 y el 100% en 1787, del total siderúrgico hispano, aunque se observa cierta concentración entre el 20 y 35%. Estuvieron presentes en todos los envíos, excepto en 1782. Estaban formadas por azadones de varios tamaños, azadas, hachas, machetes, palas, arpeos, rejas para arar, todo ello de fábrica guipuzcoana.

La clavazón de la Provincia fue menos cuantiosa porque, salvo en 1781 y 1790, cuando su participación alcanzó cotas notables (40 y 61%, respectivamente, sobre el conjunto siderúrgico nacional), el resto de los años en que se exportó se situó en torno al 5% o menos y sólo en 1788 se despegó llegando al 16%. Niveles, estos, mucho más bajos que los de los otros dos tipos de productos mencionados.

Además de estos tres grupos mayoritarios de mercancías siderúrgicas, originariamente vascas, se enviaron a América, acero de Mondragón, anclas, cuchillos para marineros, tijeras y otras menudencias de ferretería, tachuelas de hierro, quifos y calderos de hierro para ingenios de azúcar, en 1786, arcos para barricas, cilindros férricos para desmotar algodón, hechos en Guepúzcoa.

También se incorporaron en 1792, una máquina de hilar y otra de cardar algodón, de origen catalán. Asimismo, escopetas y varias piezas de menaje doméstico (marmitas, cacerolas, teteras, chocolateras, coladores, espumaderas, cucharas, sartenes, estrellaleras, «pescadera larga»), elaboradas en Vitoria con hierro de Vizcaya y que se intercambiaron, en 1783, entre Juan Bautista de Sozaya y Simón Mayora, así como en 1788, entre personas no especificadas en los registros. Todos estos objetos conformaron el abanico ferroso.

La aportación siderúrgica extranjera, elevada al comienzo del período, fue disminuyendo progresivamente a favor de la española. Consistió en cuchillos para marineros de Holanda, cuchillos de mesa, navajas cortaplumas y para afeitarse, tijeras, anzuelos, dedales, tinteros, leznas, agujas y alfileres, y candados. También algunas armas blancas y de fuego; hojas de espada, sables con guarnición de latón, escopetas y pistolas. Asimismo, se remitió acero, alambre de hierro y hojalata de Holanda. Mientras la obtención de azúcar de caña requirió la presencia de tambores y calderos de hierro colado para ingenios y el progreso de la explotación del algodón justificaba el envío de tornos de desmotar algodón en 1792.

#### IV.3.1.4. OTRAS EXPORTACIONES

La proporción representada por los tres grupos de mercancías analizados dejaba poco lugar para el resto que, cuantitativamente, era escaso, pero sí lo suficientemente diversificado para mencionarlo. Estos productos se presentan, a continuación, por orden de importancia en los embarques realizados por el puerto vasco, aunque en algunos casos las diferencias eran mínimas.

Así, los productos químicos tuvieron, prioritariamente, el sello extranjero. Representaron hasta 1789 menos del 1% del total extranjero, salvo en 1783, en que el porcentaje se elevó al 7%. Desde 1789 la proporción aumentó hasta alcanzar el 3% del total exterior enviado a América, aunque no se registró nada de esta calidad en 1791.

Estos efectos estaban integrados por brea negra y rubia y alquitrán franceses para el calafateo. Junto a éstos, aquellos otros dedicados al arreglo personal como polvos para el pelo, pomada y jabones para manos y bolas de jabón. Se incorporaron, asimismo,

sustancias utilizadas en pintura como almagre y tierra azul de Holanda, albayalde, aceite de linaza y cardenillo. También se embarcó incienso de Holanda y Francia y sobre todo cera labrada de Alemania cuya cantidad fue notable en 1785 y 1789, en términos relativos. Lo español consistió, solamente, durante todo el período estudiado, en una pequeña porción de lacre en 1788 y pólvora para perdigones en 1792.

Los artículos de madera fueron también foráneos y sólo se relanzó su presencia en 1786, tras un paréntesis que le separó de los envíos realizados en 1778. No obstante, su embarque fue puntual, puesto que no se remitieron en 1787, 1791 y 1792. Aun con todo, su cuantía resultó superior a las partidas estudiadas posteriormente. Estuvo constituida por perchas de arboladura para barcos, originarias de Prusia, remos y corchos para botellas de Francia.

Los objetos de loza y piedra sólo se embarcaron en 1786, 1790 y 1792. Se trataba de piedras de fusil y pistola en el primero de los años mencionados y loza de origen inglés en los otros dos, así como losas de las canteras de San Sebastián, consideradas extranjeras. Las piezas de porcelana inglesa eran soperas, jícara, escudillas, platos, mostaceras, fruteras, jarras, cafeteras, teteras. Junto a ellos otros artículos relacionados con el aseo como aguamaniles, orinales y palanganas.

Las realizaciones de vidrio únicamente se enviaron en 1785 y 1786. En ambos casos tuvieron la marca extranjera. Incluían cornucopias con lunas y marcos de madera dorados en falso, espejos con el mismo remate y vasos de vidrio.

Las mercaderías metálicas no férricas se exportaron por el puerto de San Sebastián en algunos años concretos: 1785, 1786, 1788, 1789, 1790 y 1792. Su factura fue, predominantemente, extranjera y la variedad ofrecida fue reducidísima. Se trataba de algunas anillas para cortinas, tachuelas y alambre de latón; platones, platinas y palanganas de peltre y elementos de cobre para fábrica de chocolate. Entretanto, la aportación española se redujo a marmitas de cobre y chifles «con sus agujas para uso de artillería», en 1788, y plomo de Galicia, en 1792, por valor de 2.424 reales de vellón.

El flujo extranjero fue también destacado en las remesas de papel común para escribir enviadas desde 1783. Mientras la oferta



española hacía referencia a libros cuyos temas eran, sobre todo, espirituales así como almanaques. Sin embargo, también se registraron algunas resmas de papel para escribir en 1788 y 1792, y papel de estraza catalán en 1789.

Los objetos de adorno se embarcaron, exclusivamente, en 1788 y 1789. Aquellos de factura foránea consistieron en un reloj de bronce inglés y varias medallas, cruces, campanillas y cristos dorados y los españoles en varias menudencias de adorno personal.

La tipología indicada no abarca la totalidad de los productos, pues se enviaron algunos objetos más, no incluidos en la misma. En este sentido destacaron la jarra fabricada en el barrio de San Martín de Extramuros de San Sebastián, considerada como extranjera, así como útiles de marinería (guindalezas y calabrotes). Además de plumas o cañones para escribir de Holanda, peines de marfil, violines con sus arcos y abanicos surtidos. La corriente española de este grupo se limitó a cuerdas de vihuela, guitarra y violín, de Cataluña.

Este variopinto abanico configurado por las mercancías enviadas fue correspondido por un flujo de retorno menos diverso y más valioso.

#### IV.3.2. Retornos

Los valores de los distintos frutos, efectos y caudales recibidos del comercio de retorno americano que finalizaba en Pasajes se han obtenido de dos formas diferentes. En unos casos a partir de un tipo de registros de mercancías cuya finalidad era únicamente fiscal y por consiguiente, sólo recogían la cantidad del producto y los derechos pagados. Con estos datos y los avalúos que para tales mercancías contiene el Reglamento de Libre Comercio se han hallado las cifras correspondientes a 1781, 1782, 1783, 1785, 1786, 1788 y 1791. A partir de este supuesto, en el caso del cacao, el producto más significativo, del que a veces no se explicitaba su valor, se ha multiplicado cada libra del mismo por 218 maravedís, al indicar el Reglamento un precio de seis reales, trece maravedís y tres quintos de maravedí de vellón por libra. Posteriormente se ha transformado el resultado en reales. Las demás mercancías solían traer su valor

expresado en reales, de no ser así se ha utilizado también la valoración dada por el Reglamento.

En otro tipo de registros solamente ha sido necesario transformar en reales de vellón los pesos fuertes de plata, en que venían indicados los valores en las mercancías. De este modo, se actuó en los datos referentes a 1784, 1787, 1789, 1790, 1792.

Los resultados obtenidos a partir de los dos métodos indicados se han contrastado con los Estados Generales que, a veces, acompañaba la información remitida desde el Puerto a la Dirección General de Rentas y que se encuentra en el Archivo de Simancas.

El estudio de las mercancías introducidas ofrece la dicotomía de caudales y efectos. Sin embargo, la proporción en que ambos compartieron las cargazonas fue muy desequilibrada a favor de los segundos, pues los caudales sólo representaron entre el 1%, incluso menos en 1793, y poco más del 11% en 1785. (Gráfico V).

#### IV.3.2.1. CAUDALES

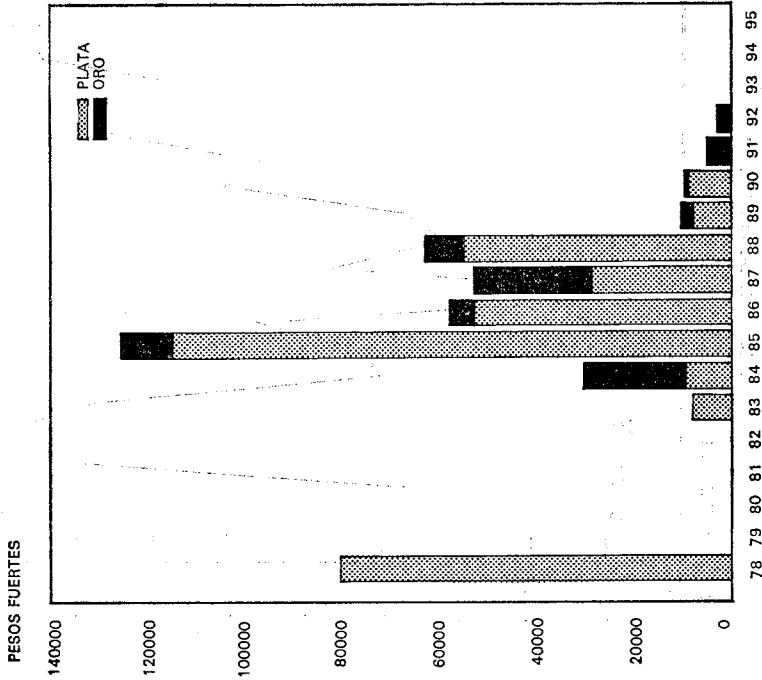
En efecto, la consideración evolutiva de los caudales introducidos por Pasajes indica que este grupo dinerario no fue recibido todos los años. Así, se abrió un paréntesis durante la Guerra de Independencia norteamericana que se cerró en 1783, observándose, por otro lado, una concentración de las mayores cantidades entre 1785 y 1788. El año 1785 fue el de mayor aporte de oro y plata desembarcado en Pasajes-San Sebastián, si bien 1778 se situó al nivel del cuatrienio mencionado.

La estructura de estos caudales estuvo dominada por los pesos fuertes de plata. La plata registrada en el puerto vasco fue máxima en 1785 (114.989 pesos fuertes y nueve reales de plata entre la Compañía y los particulares, correspondiendo 80.802 pesos fuertes para la primera y 34.187 pesos fuertes y 9 reales de plata para los segundos). A partir de entonces, los niveles argentíferos fueron sensiblemente menores, sobre todo, desde 1789.

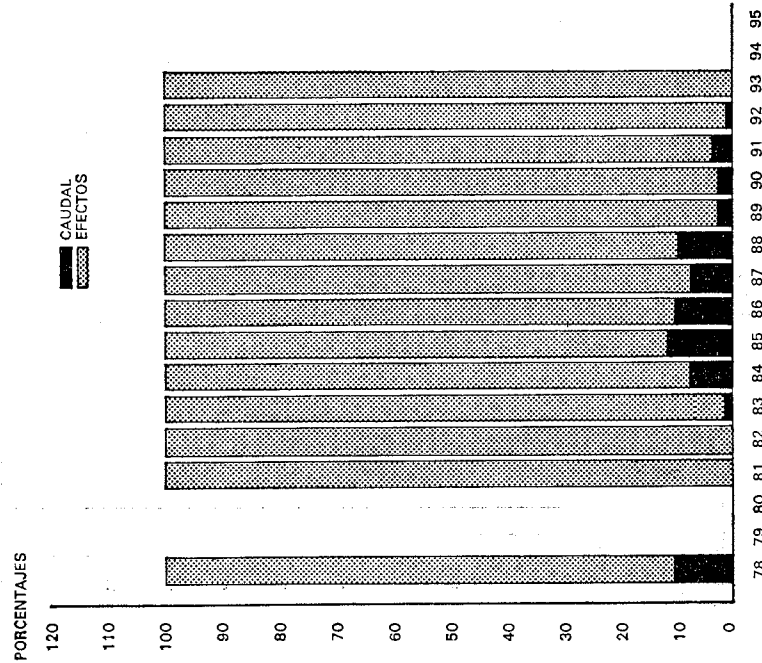
En cuanto al oro, solamente existente entre 1784 y 1793, ofreció los valores máximos en 1784 y, especialmente en 1787 con 20.684 y 23.707 pesos fuertes en cada uno de estos años respectivamente. El valor mínimo se situó en 1793 cuando sólo se desembarcaron 110 pesos fuertes de oro.

GRAFICO V

CAUDAL INTRODUCIDO POR EL PUERTO DE PASAJES 1778/1795



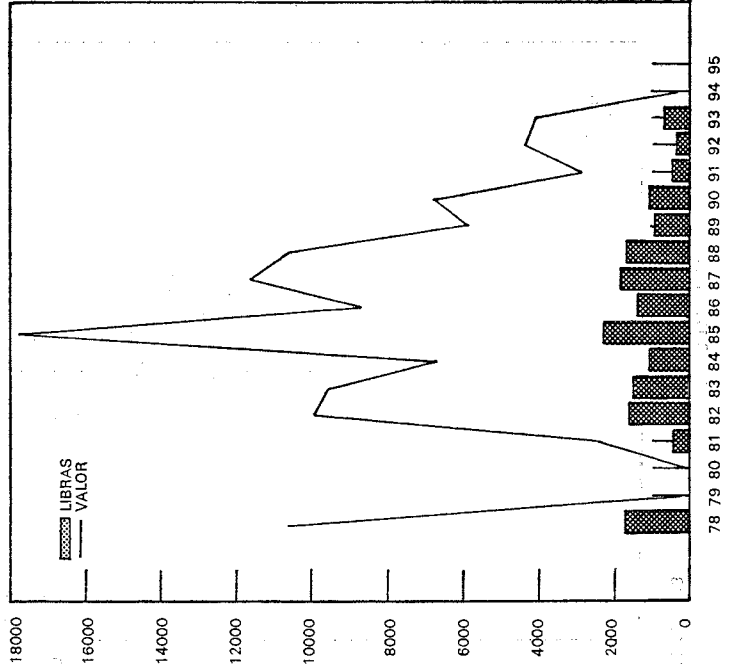
PROPORCION CAUDALES/EFFECTOS RETORNADOS PASAJES 1778/1795



VOLUMEN Y VALOR DEL CACAO PROCEDENTE DE

AMERICA, PASAJES: 1778/1795

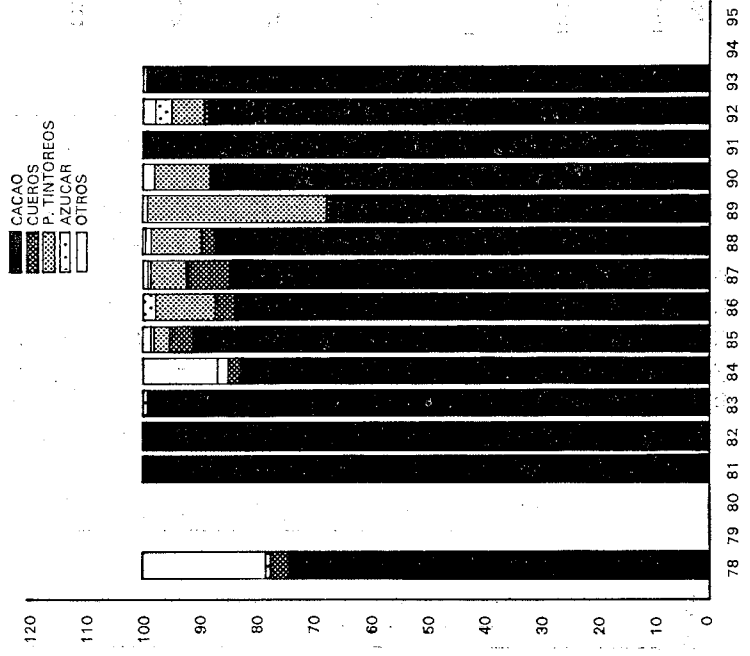
MILES DE LIBRAS Y DE REALES DE VELLON



ESTRUCTURA DE LAS MERCANCIAS RETORNADAS

PASAJES, 1778/95

PORCENTAJES



## IV.3.2.2. FRUTOS Y EFECTOS

Si se pasa de los caudales al análisis de los efectos, la nota sobresaliente fue el predominio que tuvo el cacao, aun considerando sólo el peso neto y desechadas las fanegas averiadas. De tal manera que el resto de los productos se presentaron en una proporción muy reducida.

a) *Cacao*

Este producto constituyó el alma de los retornos guipuzcoanos porque, excepto en 1779 y 1780 de los que no poseemos datos y durante la presencia francesa en San Sebastián, siempre estuvo en las importaciones de origen indiano y en algunas ocasiones de forma exclusiva como en 1781 y 1782.

Este protagonismo estaba en consonancia con la estrecha relación mantenida, a través de la Compañía Guipuzcoana, del puerto de Pasajes con Venezuela en cuya estructura productiva el cacao había adquirido el mayor desarrollo desde la segunda mitad del siglo XVII, de forma que este producto se convirtió en uno de los más valiosos de América y Venezuela llegó a ser su principal exportador a través de España y de Nueva España (68).

Además, fue el hilo conductor de una experiencia comercial puesta en práctica durante la Guerra de la Independencia de Estados Unidos, por cuanto se convirtió en el protagonista de la cargazón de naves extranjeras que vía Amsterdam, Ostendé o L'Orient finalizaban su singladura en Pasajes. Naves de origen prusiano u holandés que, junto a embarcaciones de la Compañía de Caracas, abastecían de grandes cantidades de cacao a España y Europa neutralizando la depresión que la guerra indicada había provocado en el comercio de los demás puertos cantábricos habilitados para el comercio con América. En definitiva, el cacao fue el producto que, a pesar de todo, llegaba a España en cantidades que como la de 1782, año de guerra, constituyó uno de los máximos del período estudiado, aunque más bajo que 1778.

---

(68) BRITO FIGUEROA, F., *Historia económica y social de Venezuela*. Ed. de la Biblioteca de la Universidad Central. Caracas, 1979, 4.ª edición T. I, pág. 101. ARCILA FARIAS, E., *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, Op. cit.

El análisis de las remesas de cacao permite deducir que existió un ritmo entrecortado de crestas y reajustes depresivos a lo largo del período. Por otro lado, el máximo desembarcado en Pasajes se alcanzó en 1785 y desde ese año se inició una tendencia descendiente, de tal manera que, a partir de 1790, los ápices corresponden a cotas bastante más bajas que las de 1778, 1782-83, 1785 o 1787-88. Es decir, entre 1778 y 1795, los años centrales fueron, también, los cenitales en cuanto a la recepción de cacao se refiere.

Los retornos cacaoeros correspondieron, esencialmente, a la producción de Cacaras, si bien también se recibió cacao de Maracaibo, cuyo significado porcentual, como media, fue del 8% del total y en 1782 y 1783 llegaron algunas partidas de cacao de Cumaná, «de inferior calidad», que supuso el 19 y el 10% respectivamente del recibido en aquellos años.

En cualquier caso, la cantidad de cacao de Venezuela introducido por Pasajes representó una buena proporción del exportado por la Capitanía a España, aunque descendió claramente al final del período, si bien hay que tener en cuenta la ausencia de datos en 1794 y 1795. No obstante su significado se refleja en el siguiente cuadro (69):

	Exportado a España (en libras)	Introducido en Pasajes (en libras)	
1786-1790	9.488.270	6.810.793	(71,7%)
1791-1795	8.296.310	1.432.690	(17,2%)

Del volumen y valor de cacao desembarcado en Pasajes pertenecía a la Compañía el 92,7%, como media, puesto que sólo en 1778, 1788 y 1789 su cuota de participación estuvo por debajo del 90%.

Este análisis realizado sobre cantidades netas nos sitúa ante el carácter perecedero del producto, al que a menudo se hizo referencia. El deterioro fue variable en aquellos años en los que las pérdidas se mencionaban, explícitamente, en los registros. El porcentaje del cacao averiado osciló entre el 0,7% en 1778 y el 3,2% en 1786 del total recibido.

(69) MACKINLEY, M., *Prerevolutionary Caracas. Politics, Economy and Society 1777-1811*. Cambridge University Press. Cambridge, 1985, pág. 36. De él recogemos los datos sobre la cantidad de cacao exportado a España desde Venezuela en esos dos quinquenios.

De cualquier modo, su protagonismo explicaba la estrecha conexión entre la trayectoria de su comercio y la de las importaciones americanas realizadas a través de Pasajes.

b) *Cueros, productos tintóreos y otros*

El predominio del cacao hizo del resto de los productos, en algunos casos, meras anécdotas. Su mayor significación derivaba de una perspectiva dinámica. Así los cueros cuya presencia fue máxima en 1778, 1785 y 1787, fueron perdiendo posiciones a favor de los productos tintóreos, cuyo apogeo se produjo en 1789 mientras que los tintes redujeron su posición, no en favor del azúcar que, en este caso y a diferencia de los demás puertos cantábricos, fue reducida, sino del algodón. De ahí la ampliación que va experimentando el espacio de «otros» dentro de la pequeñez que les permitía el cacao.

El algodón inició una tímida andadura en 1789, más significativa en 1790 y tras la ausencia de 1791, alcanzó en 1792 el 1,8% del total de los efectos introducidos y en 1793 compartió en solitario el desembarco con el cacao. Este comportamiento era la expresión de la gran demanda que experimentó a fines del siglo XVIII (70).

Hay que hacer referencia, también, a la amplitud que alcanzaron los productos incluidos bajo el epígrafe «Otros» (Gráfico V) en 1784 que, de forma coyuntural y sin consecuencias posteriores, fue debido a la cantidad de tabaco introducido, 55.654 libras, cuyo valor ascendió a 593.756 reales de vellón, lo que supuso en torno al 7% del total de los efectos desembarcados ese año. Igualmente en 1778 son el tabaco y la zarzaparrilla los que integraron ese título.

El tabaco constituyó un producto estancado desde 1779. Estanco al que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas se había opuesta empeñándose en que se le concediesen licencias para comprar una parte de las cosechas. Esta situación había sido denunciada por el Intendente Abalos, en 1783, ante la Corona. La respuesta del Rey no se hizo esperar para que se llevase a cabo el proyecto del estanco «sin permitir con motivo alguno la venta y

---

(70) LUCENA SALMORAL, M., *Las dificultades de la agricultura comercializable caraqueña a fines del régimen español y la necesidad de una reforma*. Revista Quinto Centenario, Caracas, 1982.

comercio del tabaco a dicha compañía, ni a otros particulares a fin de que no se embaracen los progresos que va cobrando la Renta con el establecimiento del Estanco y medidas tomadas en las plantaciones...» (71). A pesar de estas medidas la Compañía introdujo de su cuenta tabaco en Pasajes en 1784 en la fragata Santa Teresa y en el Navío Infante Carlos.

Por otro lado, los tintes que se recibieron en Pasajes estuvieron constituidos, esencialmente, por añil y de forma episódica por palo Guayaçan que se empleaba, también, como madera.

El añil, alcanzó una posición notable en 1789 al representar el 32% del total de los efectos introducidos, lo que culminaba un proceso ascendente iniciado en 1785, después de la debilidad de su posición en 1782 y 1783. Sin embargo, desde 1789 sufrió un retroceso muy significativo, que no estaba en relación con la disminución de la producción venezolana del mismo. Por el contrario, la Capitanía ofrecía una dinámica expansiva en los Valles de Aragua donde había sido introducida en 1774 por Antonio Arcide y después en otras regiones de la zona. Durante la gestión del intendente Saavedra se dispuso que entre los hacendados que lo cultivaran sus mayordomos y segundos debían quedar exentos del servicio de milicias así como del Batallón de Veteranos de Caracas. También se abasteció a los agricultores de los aperos adecuados importados de las colonias extranjeras y se les dio facilidades para la compra de negros esclavos. De esta forma su exportación a finales del siglo XVIII llegaba a 1.000.000 de libras al año. Con todo, el Consulado de Caracas reconocía que era peor que el de Guatemala y recomendó hacer una memoria sobre su cultivo (72).

Los cueros, por su parte, representaron menos que los productos tintóreos globalmente considerados. Sólo en 1787 aumentaron

(71) ARCILA FARIAS, E., *Historia de un monopolio. El estanco del tabaco en Venezuela, 1779-1833*. Ed. de la Facultad de Humanidades y Educación, Instituto de Estudios Hispánicos. Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1977, pág. 194.

(72) RENGIFO, D., *La unidad regional Caracas-La Guayra-Valles de 1775 a 1825*. Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1983, pág. 30. BRITO FIGUEROA, F., *Historia económica de Venezuela*, Op cit., t. I, pág. 104. LEAL, I., *La provincia de Maracaibo en 1791, según un Informe del Segundo Intendente de Caracas, D. Francisco Saavedra*. Boletín de la Academia Nacional de Historia. Caracas, 1984, pág. 488.



su posición relativa para adoptar, después, un simbólico lugar entre todos los efectos, llegando incluso a estar ausentes en 1791 y 1793.

En cuanto al azúcar no obtuvo en el caso guipuzcoano una situación ni mucho menos favorable. Se introdujo en algunos años (1784, 1785, 1786, 1788 y 1792) y nunca superó el 2,7% del total, porcentaje que corresponde al último de los años indicados. En los anteriores la proporción fue mínima. Esta posición azucarera no era extraña pues, el azúcar, a juicio del Intendente Saavedra, se hallaba estancada por el monopolio de la Compañía de Caracas y los excesivos impuestos.

Existían, sin embargo, otras opiniones sobre el tema. Se aludía a que mientras las haciendas de caña que ocuparan los valles internos de la cordillera y Venezuela carecieran de caminos carreteros para llevar sus frutos a la costa «los productos de la caña, no serán exportables», ya que no podía sostener la competencia con Cuba y Puerto Rico, entre otros. Además, la industria azucarera estaba orientada al mercado interno que demandaba un producto poco refinado y barato: el papelón (73).

Otros productos introducidos fueron, además del algodón y el tabaco ya comentados, pequeñas porciones de aceite de palo, cordobanes, zarzaparrilla, café, cuyo cultivo se había iniciado tardíamente en Venezuela, cascarilla, resina de algarrobo, calaguala, manteca de cacao, madera gateada, flor de cariaquito, dulces, cobre y torcidas y gargantillas de perlas y algunas alhajas en 1789. Todo ello con un valor de escasa significación.

De todos modos, las características de la estructura del comercio de retorno recibido en Pasajes se desprendían de las peculiaridades productivas de la zona americana de la que venían: Venezuela. Esto explicaba la posición del cacao y los despuntes de los demás productos coloniales, sobre todo del añil. Esta apreciación obtenida de los registros de mercancías desembarcadas en Pasajes, que ha sido recogida en el gráfico V, coincide con la evolución de la estructura exportadora general ofrecida por el puerto de la Guayra y que fue la siguiente, en porcentajes (74):

---

(73) LUCENA SALMORAL, M., *Las dificultades de la agricultura comerciable caraqueña a fines del Régimen español...*, Op. cit., pág. 46.

(74) ARCILA FARIAS, E., *El comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, Op. cit., pág. 84-85.

	1775	1786	1793
Cacao ... ..	75,1	62,8	62,1
Cueros ... ..	17,1	3,3	2,5
Añil ... ..	0,87	19	29,2
Tabaco ... ..	6,87	7,3	1,25
Café ... ..	—	0,02	1,7

#### IV.3.3. Globalidad y pormenor del comercio con América

Los rasgos definitorios de la estructura del comercio, que tuvo en la Compañía de Caracas y la de Filipinas el eje conductor desde Pasajes-San Sebastián hacia América, se inscribió en una onda general que alcanzó, para las salidas, en el primer año del período estudiado, unos valores que posteriormente nunca lograría. Así después del impacto de la guerra, inició una levisima recuperación en 1781 y en los años centrales del período, entre 1784 y 1789, se recuperó a la mitad del nivel inicial, tendencia que se vio quebrada en 1790-91, si bien, en 1792 se sintió algo del estímulo que alentó a los puertos habilitados. La situación bélica y la invasión francesa de la zona dificultó y más tarde estranguló las relaciones comerciales mantenidas con América. (Cuadro II y Gráfico VI).

## CUADRO II

EVOLUCION DE LOS VALORES DE LAS MERCANCIAS  
EMBARCADAS Y RETORNADAS, ASI COMO SUS VARIACIONES.

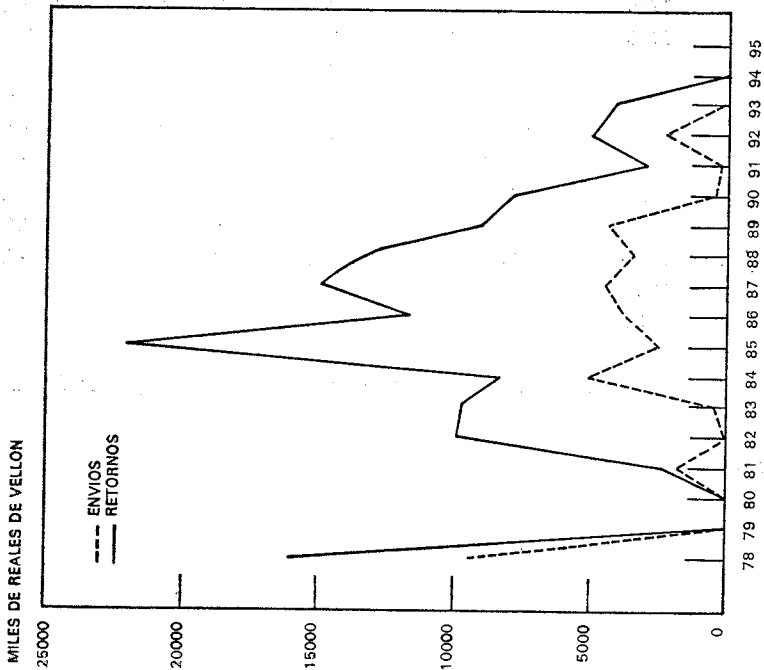
Pasajes-San Sebastián (1778-1795)

	SALIDAS (rs. v.)	Incrementos	RETORNOS (rs. v.)	Incrementos
1778	9.508,709	100	15.903.755	100
1779				
1780				
1781	1.757.536	18,5	2.462.578	15,4
1782	23.537	0,25	9.970.573	62,6
1783	575.661	6,05	9.774.354	61,4
1784	5.133,337 (*)	53,9	8.291.928	52,1
1785	2.564.163	26,1	22.067.482	138,7
1786	3.740.961	39,3	11.577.092	72,7
1787	4.478.342 (*)	47	14.863.958	93,4
1788	3.473.549	36,5	13.382.308	84,1
1789	4.393.989	46,2	9.068.777	57
1790	455,319	4,7	7.916.352	49,7
1791	313.969	3,3	2.994.596	18,8
1792	2.306.567	24,2	5.029.102	31,6
1793	733.858 (*)	7,7	4.153.274	26,1
1794				
1795				

\* Se trata de valores estimados en relación con los ingresos fiscales.

Fuente: Elaboración propia a partir de los registros de mercancías y Estados Generales.

VALOR DE LOS INTERCAMBIOS REALIZADOS CON AMERICA, PASAJES 1778/1795



EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE EXPORTACION, PASAJES 1778/1795

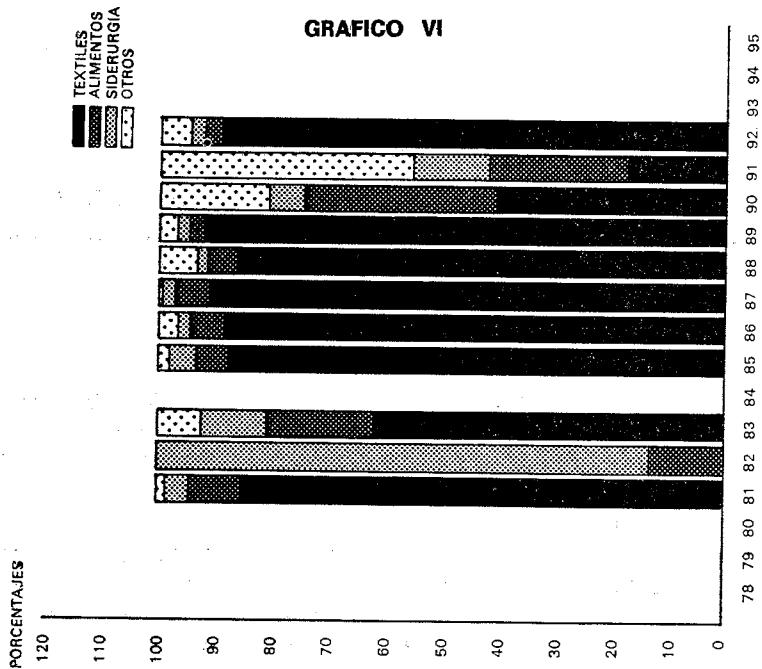
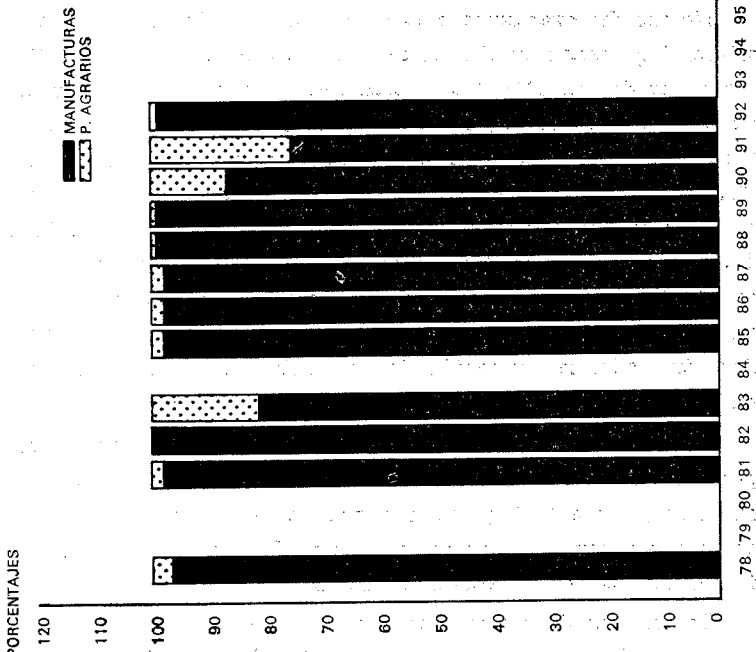
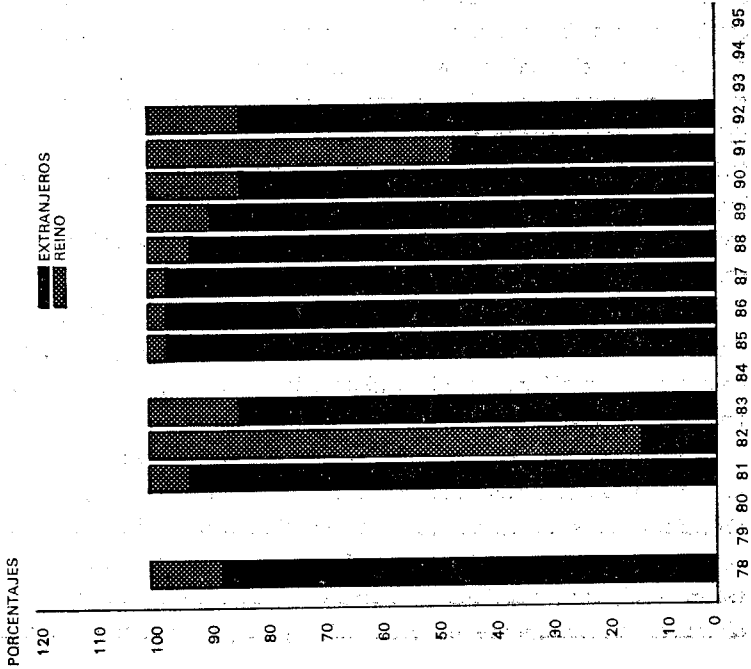


GRAFICO VI

PROPORCION MANUFACTURAS/P. AGRARIOS EN  
LOS ENVIOS A AMERICA. PASAJES: 1778/1795



PARTICIPACION EN LOS ENVIOS A AMERICA  
PASAJES: 1778/1795



No sucedió exactamente lo mismo en los retornos. Pues, al considerar los valores recibidos, se observa que aquellos de 1778 fueron superados en 1785. No obstante, el valor de lo desembarcado recibió el impacto de la guerra de las colonias norteamericanas, pero mucho menos que otros puertos de la costa cantábrica, pues en 1781, 1782 y 1783 la cuantía se recuperó de forma rápida debido al comercio a través de neutrales. Pero al final del período, a diferencia de lo que sucedió en los demás puertos peninsulares relacionados con América, las importaciones de Pasajes no alcanzaron su máximo en 1791, sino muy al contrario, ese año coincidió con una depresión. Por otro lado, la ocupación de San Sebastián también repercutió en la ausencia de registros retornados.

La valoración de los incrementos o, más bien, decrementos experimentados en la cuantía de las mercancías trasegadas en Pasajes, respecto a 1778, permite corroborar la tónica general descendente que experimentó su comercio con ultramar a partir de aquella fecha, especialmente clara en los envíos.

Las salidas de mercancías y su ritmo estuvo en estrecha relación con el comportamiento de los textiles extraídos, lo que se confirma estadísticamente, puesto que el coeficiente de correlación de éstos con el total de las mercancías es de 0,99%. Entretanto, la evolución ofrecida por los retornos estuvo íntimamente unida a la del cacao, como queda patentizado no sólo de forma gráfica, sino estadística al ofrecer un coeficiente de correlación con el total de los efectos próximo a 1 (0,98), e incluso con el total de las mercancías desembarcadas, incluidos, por tanto, los caudales, ya que, en este caso, es 0,97.

En el conjunto de las mercancías enviadas se planteaba la dualidad constante de su origen, lo que respondía al planteamiento escrupuloso implícito en el Reglamento de 1778 y en la Real Instrucción de 1779.

La utilización del concepto «extranjero» aplicado al caso de las Provincias Exentas implica tener en cuenta que las producciones obtenidas en este territorio eran consideradas como tales, a excepción de la siderurgia. Sin embargo, esas producciones se limitaban a algunas partidas de harina y útiles de marinería que no alteraron notoriamente el contenido y significación de las mer-

cancias estrictamente extranjeras embarcadas por Pasajes hacia América.

La posición de lo extranjero se expresa a través del dato de que el 80%, como media, de las mercancías enviadas tenían factura exterior, siendo 1785 el año de mayor porción de este tipo de productos y 1782 el de menor, aunque este último año fue ciertamente atípico en la estructura del envío. Es preciso anotar, no obstante, que desde 1788 y más bien, 1789, se observa un declive en la participación relativa extranjera que, en 1791, alcanzó el segundo mínimo de toda la serie. Esta evolución estaría en consonancia con la experimentada por el resto de los puertos que comerciaban con América, según los datos de Fisher (75), aunque en Pasajes la cota se recuperó en 1792 hasta alcanzar más del 80%. Por consiguiente, sería una atenuación mínima.

Estos productos extranjeros tuvieron en Francia su origen principal, lo que no es extraño puesto que los puertos de la fachada atlántica francesa habían mantenido, tradicionalmente, un intenso comercio con el País Vasco. Así Saint Malo, especializado en la salida de las bretañas, estuvo relacionado con San Sebastián estrechamente. También Inglaterra había sido un territorio de constante intercambio con Bilbao y San Sebastián proporcionando paños, vidrio y manufacturas de hierro y cobre (76).

El predominio de lo exterior y su concentración en algunos países contrasta con la escasa significación de los productos de la tierra en este comercio americano, a excepción del hierro, así como de los procedentes del resto del Reino.

La contribución principal del territorio en que se encontraban emplazados los puertos, radicó en la siderurgia. Una aportación que no fue descollante puesto que se vio superada por la proporción de textiles y alimentos extranjeros. Las demás mercancías extraídas que podían ofrecer la adjetivación de la guipuzcoana fueron exiguas, ya que se referían a algunos productos agrarios para el rancho.

---

(75) FISHER, J. R., *Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796*. Journal of Latin American Studies, 13. Cambridge, 1981.

(76) ZABALA, A., *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*. Haramburu ed. San Sebastián, 1983.

Si desde el emplazamiento inmediato de la Provincia se amplía el radio de acción al territorio nacional se presenta una peculiaridad en el marchamo de las mercancías embarcadas. Este rasgo estuvo definido por el sello catalán impreso en varios artículos textiles, otras manufacturas y en alguna porción de aguardiente.

En efecto, los lienzos españoles remitidos entre 1781 y 1792, constituidos por indianas y zarazas, fueron barceloneses. Sólo en 1792 hubo una pequeña partida de lienzo gallego. Además, fueron catalanes la seda y algunas confecciones más destacadas (pañuelos, sombreros, encajes y medias). En definitiva, la práctica totalidad de los textiles denominados «españoles» que salían por Guipúzcoa eran catalanas. Asimismo el papel de estraza y las cuerdas para violín y guitarra procedían del Principado. Es decir, que del resto del territorio nacional, Cataluña constituyó el área más representada por sus mercancías en Pasajes.

Una participación mucho menos contundente ofrecieron La Rioja a través del vino, aguardiente y las calcetas de hilo, Castilla con las mantas de Palencia y Burgos, Santander de forma efímera con la harina y Aragón con su vino y sólo anecdóticamente se presentaron productos de la Fábrica del Real Hospicio de Madrid y de Talavera en seda y de la de San Fernando en los paños.

El agregado de mercancías extraídas a América fue esencialmente manufacturado, incluyendo en este caso la harina, aunque no otros productos agroalimentarios cuyo grado de elaboración era mucho menor en aquella época, vinculados más a la actividad rural, como el vino.

Las mercancías manufacturadas superaron claramente a los productos agrarios en los envíos remitidos a América desde Pasajes, puesto que representaron el 89% del total. El período transcurrido entre 1785 y 1789 fue aquel de mayor peso de los productos más elaborados. Estos en 1790 y 1791 experimentaron una reducción coyuntural a causa del aumento de los alimentos menos elaborados en la aportación extranjera y, posteriormente, española (vino, aguardiente) de forma más acusada.

En definitiva, el puerto vasco dio salida, esencialmente, a manufacturas de origen extranjero y entre las españolas predominaron las de procedencia catalana.



Manufacturas y productos agrarios alcanzaron unos valores en los envíos que fueron superados ampliamente por las mercancías recibidas desde América.

El aporte americano recibido en Pasajes fue muy superior a los embarques debido a los aportes de cacao, que durante la guerra de las colonias inglesas de América del Norte y después nunca faltaron en los desembarcos guipuzcoanos. La tasa de cobertura entre ambos flujos fue menos de la mitad, entre 1781 y 1793, lo que expresa la disimetría entre ambos.

Estos valores de ida y vuelta se distribuyeron esencialmente entre dos puertos: La Guayra y Maracaibo. (Mapa II).

La Guayra, puerto de Caracas, asumió el 78,9% de las mercancías registradas en Pasajes-San Sebastián. Mientras Maracaibo recibía el 15,3% de ese total. De tal forma que Cumaná, Trinidad y Margarita recibieron el 5,8% y esto sólo en un registro de 1778.

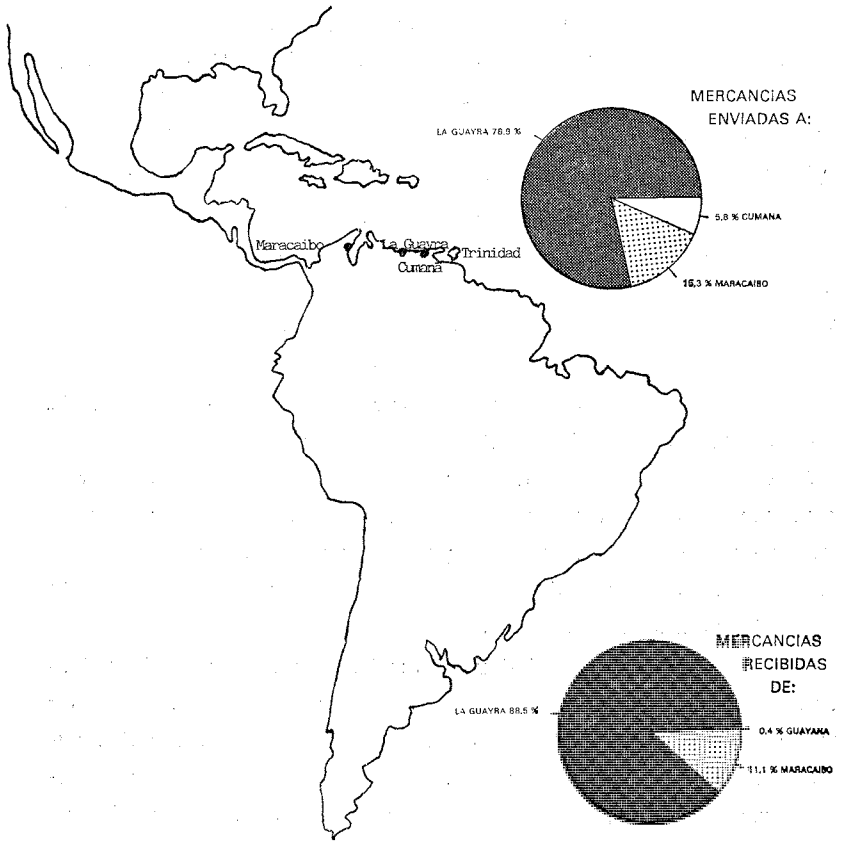
Ese grado de concentración fue mayor en los retornos, puesto que La Guayra-Caracas expidió directamente o, a través de escala durante la guerra de 1779-1783, el 88'5% de las mercancías registradas en Pasajes. Maracaibo envió mercancías que representaron el 11,1%, mientras la zona oriental habilitó el 0,4% en 1784.

Este intercambio tenía como soporte los barcos de la Compañía de Caracas o desde julio de 1785 los de la de Filipinas, excepto en 1790, en el que la propietaria fue la Real Compañía Marítima. Sin embargo no sólo la empresa sino los particulares comerciaron a través de ella. Los comerciantes particulares podían utilizar a flete un sexto de los barcos de la Compañía, es decir, aproximadamente el 16,6% de cada uno. (Gráfico VII).

El estudio de la realidad nos muestra que la Compañía patrocinó, por término medio, el 91% de los valores embarcados, de modo que los particulares enviaron mercancías cuya cuantía supuso el 9%. Esta observación no es el resultado de que los particulares remitieran mercancías menos valiosas ya que los productos enviados por ambos son, cualitativamente, semejantes, y por tanto de volumen y valor parejos. Sólo en 1790, cuando fue la compañía Marítima la que cargó su fragata La Guipuzcoana, el porcentaje

# DESTINO Y ORIGEN DE LAS MERCANCIAS INTERCAMBIADAS A TRAVES DE PASAJES. 1778-1795

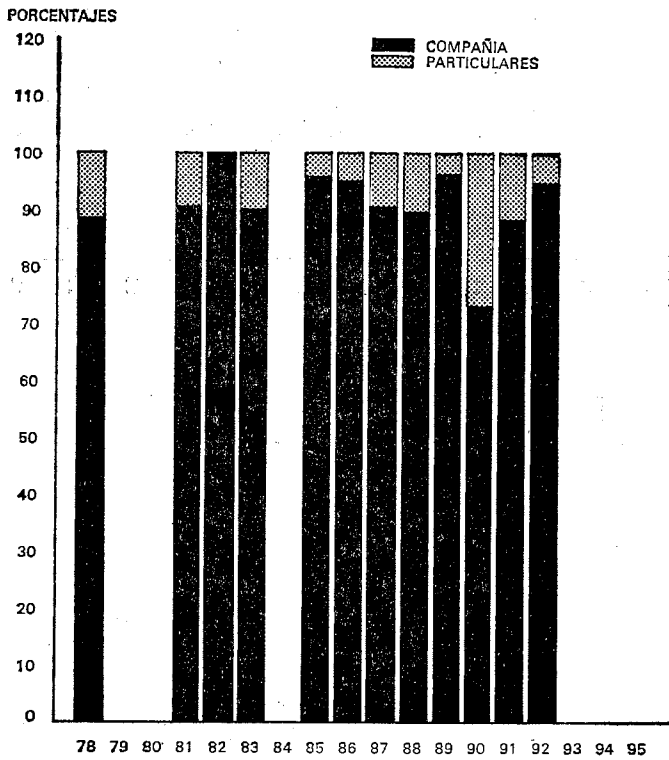
DESTINO Y ORIGEN DE LAS MERCANCIAS INTERCAMBIADAS CON AMERICA A TRAVES DE



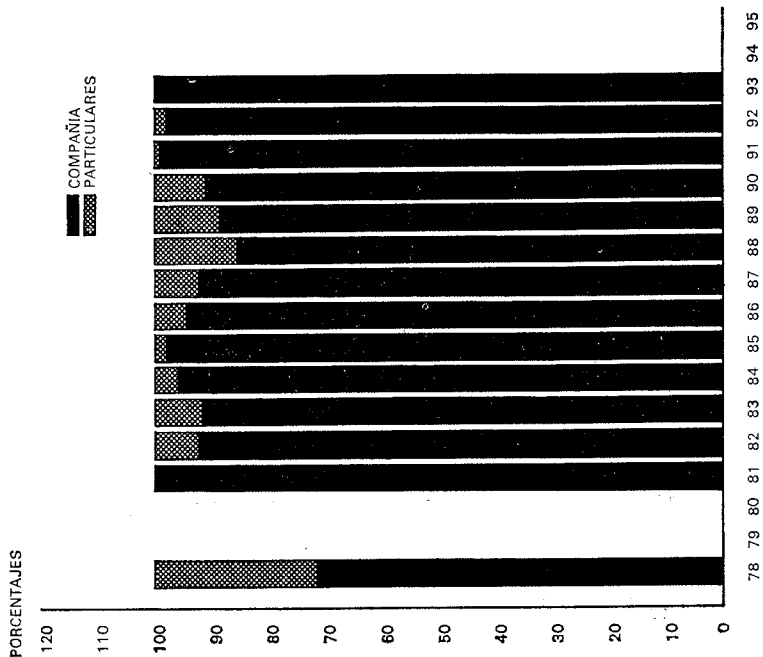
**GRAFICO VII**

PARTICIPACION EN LOS ENVIOS A AMERICA

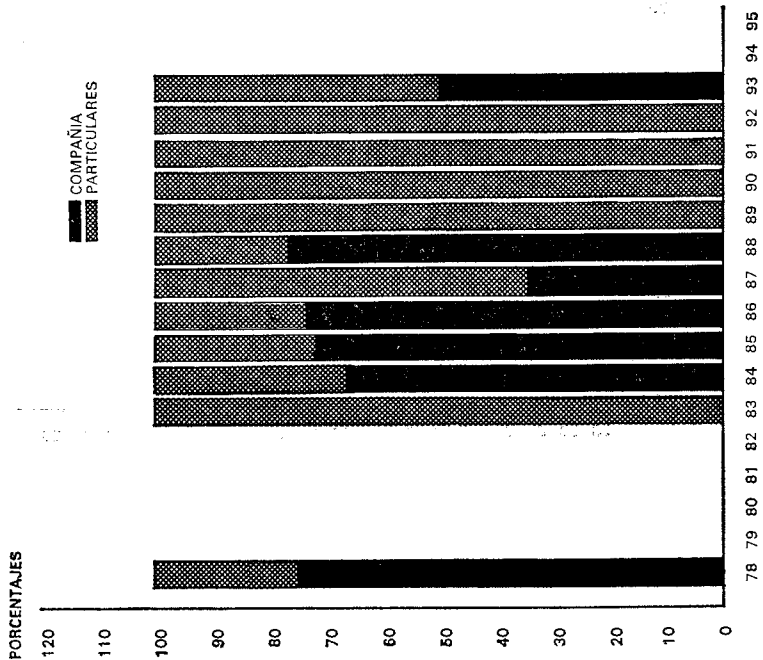
PASAJES: 1778/1795



PARTICIPACION EN EL CACAO RECIBIDO DE AMERICA. PASAJES 1778/1795



PARTICIPACION EN LA RECEPCION DE CAUDALES. PASAJES: 1778/1795



de la institución se redujo al 72,8%, dejando el resto a flete de particulares.

Del mismo modo, La Compañía se benefició del 90,5% del total de las mercancías retornadas, especialmente por el valor de los efectos, a través del cacao. Los caudales de la empresa, aunque muy concentrados en el tiempo, superaron en poco más de un millón de reales a los particulares en todo este período.

El análisis de la realidad comercial vinculada a América y que utilizó Pasajes-San Sebastián como plataforma, nos ha mostrado que se trataba de un intercambio en declive orientado sobre todo a la reexportación de mercancías europeas, fundamentalmente textiles, ya que los productos férricos en los que las Provincias Exentas destacaban, no fueron relativamente importantes en la composición, desde la perspectiva del valor.

Pero este comercio con las Indias no sólo debía estimular la producción del territorio sino también, contribuir a aumentar los ingresos fiscales de la Hacienda, y en este aspecto ¿cómo colaboró?

## **V. CONTRIBUCION FISCAL DEL COMERCIO HISPANOAMERICANO EN PASAJES-SAN SEBASTIAN**

El procedimiento seguido en la aplicación de la normativa fiscal a los productos intercambiados con América a través de Pasajes-San Sebastián se inscribía en el marco de la peculiaridad en que, desde este punto de vista, se encontraban las denominadas Provincias Exentas. Esta circunstancia afectaba tanto a las salidas como a los retornos. Además, hay que tener en cuenta la existencia reconocida de una doble contabilidad, ya que no coincidían, generalmente, los Reglamentos remitidos y los asientos formados con los adeudos en los Estados Generales. Situación de la que eran conscientes los mismos funcionarios que, en ocasiones optaban por enviar ambos, resaltando la falta de concordancia, entre ellos, tal como hemos podido comprobar en la documentación de la Dirección General de Rentas (77).

---

(77) A.G.S., D.G.R., II Remesa, leg. 1101 y 1102.

### V.1. De las mercancías remitidas

La situación fiscal de estos territorios incidía en que, las contribuciones anotadas en los registros de mercancías embarcadas por aquellos puertos a Indias no sólo aludían a los derechos de salida, sino a los derechos de entrada en la Aduana, tal como indicaba la Real Instrucción de 1779. (Cuadro III).

#### CUADRO III

##### INGRESOS OBTENIDOS EN PASAJES POR LOS ENVÍOS DE MERCANCIAS A AMÉRICA (Reales vellón)

	Aduana	Tabla de Indias		Guerra
		P. Extranjero	P. Reino	
1778	1.233.924	735.613	—	—
1779	—	—	—	—
1780	—	—	—	—
1781	347.238	114.133	2.412	52.728
1782	1.662	215	614	706
1783	107.470	33.859	1.325	18.811
1784	803.967		(337.011) *	—
1785	476.871	175.316	2.421	—
1786	638.256	252.775	3.911	—
1787	766.991		(304.307) *	—
1788	550.349	221.486	7.046	—
1789	649.968	203.334	7.111	—
1790	?	26.603	1.895	—
1791	34.087	10.029	4.158	—
1792	?	136.531	5.099	—
1793	166.335		( 7.159) *	—
1794	—	—	—	—
1795	—	—	—	—

\* Constituyen datos globales de la suma de la recaudación sobre productos extranjeros y nacionales. La cantidad del año 1793 corresponde sólo a la Compañía de Filipinas.

Fuente: Elaboración propia a partir de los registros de mercancías y de los Estados Generales.

La percepción de los impuestos se regía, en 1778, por la Real Orden de 30 de agosto de 1750 que regulaba la presentación de los géneros de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en sus almacenes y por el método iniciado en la Aduana de Cádiz el 1 de agosto de 1788. La Compañía y los particulares contribuían según diversos tipos de gravámenes. A los impuestos pagados a la entrada se añadían los pagados por la salida a Indias que se referían a los establecidos por el Real Proyecto de 1720 y el derecho de Almirantazgo impuesto en 1737.

Tras la publicación del Reglamento de Libre Comercio, los derechos exigidos a las mercancías transportadas a Indias debía responder a lo establecido en sus Aranceles, según lo indicaba la Real Cédula de 26 de diciembre de 1778, dirigida a la Aduana de San Sebastián, para que la exacción de tributos realizada a la Compañía y a los particulares que utilizaban sus barcos se ajustara en todo al Reglamento, terminando con los impuestos del Real Proyecto y del Almirantazgo. Más tarde con la publicación de los Aranceles de 1782, se modificaron los tipos establecidos por entrada en la Aduana, a partir de 1783.

En el marco de estas consideraciones específicas que afectaban a las Provincias Exentas y de las establecidas por el Reglamento de Comercio Libre y la Real Instrucción, se insertaba la recaudación obtenida por los productos embarcados.

Esta recaudación estaba estrechamente vinculada al movimiento comercial con América, debido al criterio ad valorem seguido en la exacción de derechos sobre las mercancías, exceptuada la seda del Reino que soportaba un impuesto específico según el peso. Sin embargo, en el caso de Pasajes-San Sebastián la fuente de ingresos principal relacionada con este intercambio procedía de la entrada, en la Aduana, de los artículos que se enviaban posteriormente a América.

El montante obtenido por este último concepto entre 1778 y 1795, ascendió a 5.677.118 reales de vellón que representaba el 69% del total de derechos entregados a la Real Hacienda. Hay que hacer la salvedad de la falta de datos para este concepto en 1790 y 1792 o la ausencia de comercio registrado en 1794 y 1795. Fue en el quinquenio 1784-1789 cuando se recaudó la mayor cantidad por este mo-

tivo de los efectos conducidos a América, destacando, especialmente, 1784 y 1787. Ahora bien, los géneros embarcados por cuenta de la Compañía, aportaron más del 94% del total sumado por este renglón, porcentaje parejo a la proporción de tales géneros sobre el valor total (91%).

La percepción por la extracción a Indias fue mucho menor, a pesar de disponer de datos para los años 1790 y 1792, a diferencia de lo que sucedía con la entrada en Aduana. Estos impuestos se referían al 7% sobre los artículos extranjeros, al 3% sobre los hispanos y a los 34 maravedís por libra que pagaba la seda nacional. Todos estos tipos impositivos proporcionaron el 31% del total recaudado por la Real Hacienda en estos puertos lo que equivalía a 2.594.363 reales de vellón.

Dentro de la recaudación por extracción a ultramar las mercancías extranjeras ofrecieron el 97% de su cuantía. El 94% procedía de las mercancías registradas por la Compañía. Igualmente su participación fue alta en lo depositado por ésta en relación a las mercancías consideradas del Reino, incluidos los que tributaban al 3% y la seda, ya que proporcionó el 83% de lo recaudado por estos géneros.

Estas observaciones permiten deducir que la Compañía embarcó más mercancías extranjeras o así consideradas que los particulares, mientras que éstos utilizaron proporcionalmente más mercancías de origen nacional.

En definitiva, los ingresos por Aduana y Extracción a Indias se elevaron a 8.271.481 reales de vellón, de los que la Compañía tuvo que aportar el 94,6% del total entre 1778 y 1795. A ellos se añadiría la recaudación obtenida por el impuesto extraordinario vigente entre 1779 y 1783, a razón del 3% sobre el valor de las mercancías embarcadas, a fin de sostener el Armamento ofrecido por el Consulado de Cádiz para la guerra y que alcanzó 72.243 reales de vellón.

Estas cifras fueron superadas ampliamente por la recaudación obtenida a través de los retornos.

## **V.2. De las mercancías recibidas**

La Real Orden de 11 de agosto de 1780, comunicada al Ministro de arribadas de San Sebastián, estableció que, a la llegada de los



productos americanos al puerto de Pasajes-San Sebastián, se cobrarán al mismo tiempo que los derechos de entrada expuestos en el Arancel Segundo del Reglamento de Libre Comercio, los que se señalaban de salida para Dominios extraños «contribuyendo unos y otros a su entrada, mediante poderlos extraer libremente de estos puertos sin el pago de derechos de salida por no haber dependientes de Rentas que los exijan ni Resguardo que impida su futura extracción».

Sin embargo, el contador de la Aduana de San Sebastián indicaba en 1785 a los Directores Generales de Rentas que «se han exigido los de aquellos efectos que la propia Compañía y los particulares han declarado destinarlos para fuera del Reino, como consta por los reglamentos, pero no se han cargado los derechos a los cueros al pelo que han llegado y se han vendido en almonedas públicas como por convenciones privadas, bajo el concepto y condiciones de introducidos en el interior del Reino, afianzando el remanente esta circunstancia con el valor de los derechos de extracción, si en el plazo de doce meses no justificase la internación por una de las aduanas de Castilla o su consumo en las Provincias Exentas, en el mismo plazo, haciéndolo constar en las correspondientes tornaguías por haberlo dispuesto y mandado al escribano de Arribadas formalizar en los remates...».

Además, Cipriano Miguel Anduaga, el contador, transmitía en esta carta sus sospechas de que algunos compradores habían extraído cueros sin haber dado cuenta de su destino y por lo tanto no habían pagado los correspondientes derechos de extracción. Ante esta situación Anduaga se propuso formalizar todos los reglamentos de extracción, tanto de los cueros como de algunas partidas de zarzaparrilla, cobre, cañafistola y quina conducida por la Compañía, desde 1780, y pasarlos al Director de la misma para que firmara la obligación o resguardo acostumbrado, pero éste se los devolvió, ya que, según él, las ventas de los cueros se habían hecho «sin la calidad de internar en el Reino» y además «para el acierto» tenía que consultar a la Dirección General de la Compañía en la Corte y estaba esperando la respuesta (78).

---

(78) A.G.S., D.G.R., II Remescá, leg. 1101. 17 de octubre de 1785.

Existían, pues, algunos flujos de dinero que escapaban a la Contabilidad efectiva de la Aduana donostiarra, encubiertos en prácticas aparentemente ortodoxas.

A pesar de todo, la recaudación obtenida por la Real Hacienda en función de los retornos fue más del doble que la de salida. Además, se había establecido que los buques extranjeros imperiales que durante la guerra de la Independencia de Estados Unidos habían transportado cacao a España, pagaran como si fueran barcos de la Compañía (79). Esta norma evitó que se notara en la recaudación la incidencia del conflicto. (Cuadro IV).

#### CUADRO IV

##### INGRESOS OBTENIDOS EN PASAJES DE LOS RETORNOS AMERICANOS (Reales vellón)

	Entrada	Extrac. - N. Inmpt <sup>o</sup>	Guerra	M. Indias	Consulado
1778	1.492.466	826.206	—	—	—
1779	—	—	—	—	—
1780	—	—	—	—	—
1781	372.776	—	69.261	—	—
1782	1.508.146	768	398.093	—	—
1783	1.448.095	31.990	253 061	-537	287
1784	1.061.442	19	—	1.970	3.054
1785	2.902.188	18.219	—	22.968	12.516
1786	1.379.640	171.549	—	6.288	1.661
1787	1.952.398	114.351	—	5.784	5.262
1788	1.666.159	173.256	—	9.635	5.594
1789	1.035.740	6.845	—	1.696	-970
1790	1.037.438	—	—	939	508
1791	438.971	—	—	—	495
1792	671.334	—	—	—	11
1793	626.067	1.152	—	88	278
1794	—	—	—	—	—
1795	289.454	—	—	—	—

(79) A.G.S., D.G.R., II Remesa, leg. 569. 9 de abril de 1782.

Los productos procedentes de América proporcionaron a la Real Hacienda por la entrada entre 1778 y 1795, 17.882.314 reales de vellón. De ellos el 90% correspondía a la cotización de los productos de la Compañía. Destacó especialmente, 1785, debido, sobre todo, a la aportación de la entidad, no correspondida con la misma intensidad por los particulares.

La extracción a Dominios Exteriores de algunos de ellos ofreció el mismo comportamiento a pesar de las irregularidades comentadas y se tradujo en 1.161.375 reales de vellón por lo declarado. El 77,4% de esta cuantía correspondió a los géneros de la Compañía.

El nuevo Impuesto establecido en julio de 1785 sobre los cueros, consistente en 8 maravedís la libra y sobre el azúcar a razón de 4 reales la arroba, respondía al deseo de «aplicar estos productos al pago de intereses de los capitales formados para las urgencias de la Corona en la última guerra y para otros objetos de utilidad» (80). Ambos permitieron recaudar otros 182.980 reales hasta 1793.

En definitiva, la suma total de los derechos dirigidos a Hacienda por las mercancías retornadas entre 1778 y 1795 ascendió a 19.226.669 reales de vellón. En este total se incluían las Aduanas, la Extracción a Dominios Extranjeros y el Nuevo Impuesto, desde 1786. El 89,4% de este dinero correspondía a los débitos de la Compañía con la Real Hacienda.

Los impuestos adicionales establecidos sobre los caudales de plata y oro para el Ministro de Indias, según los artículos 44 y 45 del Reglamento de Comercio Libre comenzaron a ofrecer ingresos desde 1783, de forma continuada, hasta 1793, ya que en 1794 y 1795 no se han registrado caudales. La percepción del 1% sobre la plata introducida de América correspondiente al Ministerio de Indias, se elevó a 49.905 reales. Sobresalió 1785 con 22.968 reales, debido a la cantidad de plata conducida a nombre de la Compañía. Mucho más alejados en cantidad fueron 1788 y 1786. En cuanto al 0,5% que gravaba el oro y la plata para el Consulado de Cádiz, en principio, se alcanzaron 30.636 reales.

---

(80) A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1101, julio de 1785.

Ambas cargas sobre los caudales (Ministerio y Consulado) constituyeron una proporción mínima en relación al grueso recibido por Hacienda.

Por consiguiente, el total recaudado por Hacienda a la ida y vuelta, se elevó durante este período a 27.497.927 reales por concepto de Aduana y Tabla de Indias. El 90,8% procedía de la tributación exigida a la Compañía de Caracas, después absorbida por la de Filipinas.

Además, las mercancías que se desembarcaron proporcionaron 793.198 reales por el 4% de su valor para los gastos de armamento de la guerra de la Independencia de Estados Unidos, entre 1779 y 1783.

Así pues, el comercio hispanoamericano a través de Pasajes proporcionó a la Real Hacienda ingresos fundamentalmente por Aduana, concepto que diferenciaba a las denominadas Provincias Exentas, mientras que la cuantía por los gravámenes estrictamente vinculados a la relación económica indiana fueron notablemente menores. La situación de desigualdad originada, respecto a los puertos habilitados, al gravar con el derecho de extranjería los productos del Reino que salían por Pasajes, explicaría, pues, la dominancia de los extranjeros y el desplazamiento de los nacionales en las cargazones realizadas.

#### **A MODO DE BALANCE**

El comercio realizado durante este período a través de Pasajes por el sistema de Compañía no se caracterizó por el crecimiento, antes bien por la decadencia, a la que contribuyeron factores simultáneos y sucesivos en el tiempo, como la nueva normativa comercial, el efecto pernicioso de la guerra de la Independencia norteamericana, el fin de la Compañía de Caracas, la diversidad de objetivos de la Compañía de Filipinas y la destrucción que originó la ocupación francesa. Todo ello contribuyó a alterar la regularidad del comercio y repercutió en la utilización de Guipúzcoa como plataforma hacia ultramar, aunque dispusiera de una aceptable infraestructura portuaria y caminera. Estas circunstancias se agravaban ante el cambio de los presupuestos del intercambio con América

que marginaban el privilegio de las compañías por la pluralidad de los comerciantes.

En consecuencia, la incidencia de la relación hispanoamericana en la Provincia, durante este período, se expresó en el hecho de mantener de forma latente unas relaciones económicas y humanas que eran difíciles de eliminar por el mero cambio de la reglamentación comercial. Los intereses seculares generados, sobrevivieron a la fórmula empleada para realizar el comercio. En este sentido, la actividad de Pasajes constituía el contrapunto de una forma de comercio residual que consiguió hasta 1789, compartiendo un privilegio implícito con el sistema de cuotas, sostener el vínculo económico con Venezuela, que a partir de entonces fue disipándose paulatinamente. Ese quehacer constituyó una herencia para Guipúzcoa, aunque los prohombres del comercio donostiarra, orientaran sus intereses con América, a Santander y otros puertos habilitados, es decir, por la vía del nuevo sistema de comercio que en algún momento imaginaron para su propio puerto, lo que entraba en conflicto con la idiosincrasia foral y fiscal de Guipúzcoa, de la que se eximió a la producción siderúrgica que pudo así disponer del mercado americano para su supervivencia.

## ANEXO I

### REGISTROS DESPACHADOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Destino	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)		
				Extranj.	Cia.	Total	Aduana	Proyecto	Almirantazgo
02-06-78	Navío San Miguel y Santiago	Vicente A. Icuza	La Guayra	2.195.347	2.349.119	2.681.323	329.888	170.027	19.667
04-12-78	Navío San Bruno	J. M. Goicoechea	Cumaná	1.127.106	1.540.503	1.712.453	184.006	—	—
07-16-78	Urca Santa Teresa	Fernán Ortízverea	La Guayra	2.195.495	2.315.461	2.433.830	330.568	173.324	16.569
08-31-78	Navío San Vicente Mártir	Miguel A. Yarza	Maracaibo	843.975	740.824	880.506	119.371	77.236	7.275
08-31-78	Fragata San Miguel	José Lafust	La Guayra	340.114	235.561	344.211	47.404	46.004	7.104
12-18-78	Balandra Santa Lucía	Ignacio Ladrón	La Guayra	53.314	9.791	59.218	8.919	3.773	1.279
12-31-78	Fragata San Julián	Pablo Ballibian	La Guayra	1.303.104	1.251.093	1.397.168	213.768	152.426	16.201
				8.111.769	8.442.352	9.508.709	1.233.924	622.790	68.091

### Derechos extrac. Indias

	Extranj.	Total
10-28-81 Fragata San Antonio	1.630.476	1.590.697
		1.757.537
	247.238	114.133
03-11-82 Fragata Santa Teresa	3.068	23.537
	1.662	215
		829

Fuente: A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 568, para el año 1778; leg. 569 para el año 1781; leg. 570 para el año 1782.

**REGISTROS DESPACHADOS EN PASAJES**

Fecha	Barco	Capitán	Destino	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)	
				Extranj.	Cia.	Total	Aduana	Extrac. Indias
05-13-83	Navío Infante Carlos	José Ugaldé	La Guayra	431.785	468.307	523.761	99.685	31.531
08-18-83	Navío Ntra. Sra. del Rosario	Fco. A. Plauden	La Guayra	51.900	51.900	51.900	7.785	3.633
				<u>483.695</u>	<u>520.207</u>	<u>575.661</u>	<u>107.470</u>	<u>35.164</u>
02-23-84	Navío San Ignacio	José Lafust					175.052	71.496
04-30-84	Navío San Antonio	J. J. Mendizábal					4.468	1.018
		J. A. Gorriazarena					19.867	2.219
08-10-84	Navío Infante Carlos	José Ugaldé					305.514	127.478
11-17-84	Fragata aSn Fermín	José V. Olozen					299.066	134.800
							<u>603.967</u>	<u>337.011</u>
09-28-85	Navío La Felicidad	J. A. Gorriazarena	La Guayra	1.721.492	1.727.821	1.791.728	353.703	121.625
12-18-85	Navío Santa Teresa	J. P. Goicoechea	La Guayra	767.010	733.283	772.435	123.168	53.691
				<u>2.488.502</u>	<u>2.461.104</u>	<u>2.564.163</u>	<u>476.871</u>	<u>175.316</u>
								<u>177.737</u>

Fuente: A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legss. 571, 572, 1101, para el año 1783. A.G.S., D.G.R., I Remesa, leg. 1101, para el año 1784. A.G.S., D.G.R., II Remesa, legss. 573 y 1101.

## REGISTROS DESPACHADOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Destino	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)		
				Extranj.	Cia.	Total	Aduana	Extranj.	Total
02-14-86	Fragata San Ignacio	José V. Sánchez	La Guayra	614.425	622.304	623.382	113.015	43.009	43.280
04-25-86	Navío San Fermín	J. M. Goicoechea	La Guayra	597.008	567.336	654.239	92.995	41.790	43.520
07-20-86	Bergantín San Juan Bautista	José I. Alizate	Maracaibo	580.522	602.862	630.758	97.216	40.637	42.144
10-10-86	Fragata Santa Teresa	José J. Mendizábal	La Guayra	1.819.146	1.763.822	1.832.583	335.030	127.339	127.742
				<u>3.611.101</u>	<u>3.556.324</u>	<u>3.740.962</u>	<u>638.256</u>	<u>252.775</u>	<u>256.686</u>
01-03-87	Fragata San Ignacio	José V. Alazen	La Guayra				139.258		50.939
06-26-87	Bergantín San Juan Bautista	Francisco Anizmendi	Maracaibo				117.317		50.163
08-11-87	Fragata San Fermín	José V. Sánchez	La Guayra				276.081		108.462
12-13-87	Fragata La Felicidad	J. M. Goicoechea	La Guayra y Maracaibo	1.320.800	1.237.754	1.366.159	234.335	93.572	94.743
							<u>766.991</u>		<u>304.307</u>
03-28-88	Fragata San Antonio	José M. Jáuregui	La Guayra	830.608	762.034	855.860	155.032	58.142	58.900
07-20-88	Fragata San Juan Bautista	Gabriel Echagoyen	Maracaibo	1.028.335	1.057.763	1.158.030	176.152	71.983	75.132
10-08-88	Fragata Santa Teresa	J. P. Goicoechea	La Guayra	1.350.697	1.298.073	1.459.656	219.165	91.361	94.500
				<u>3.209.640</u>	<u>3.117.870</u>	<u>3.473.549</u>	<u>550.349</u>	<u>221.486</u>	<u>228.532</u>

Fuente: A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, legs. 580 y 1101, para el año 1786. A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, leg. 1101 y A.G.I., Indiferente General, leg. 2181, para el año 1787. A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, legs. 575 y 1102 para el año 1788.



## REGISTROS DESPACHADOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Destino	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)		
				Extranj.	Cia.	Total	Aduana	Extranj.	Total
							Extrac. Indias		
08-21-89	Bergantín Ntra. Sra. de Begoña	José I. Alzate	Maracaibo	779.258	947.609	974.505	128.418	54.548	57.479
09-11-89	Fragata Santa Teresa	Ignacio Ladrón	La Guayra	1.407.859	1.545.655	1.592.061	241.360	28.550	31.249
12-22-89	Fragata La Felicidad	Juan Gorrizarena	La Guayra	1.717.650	1.745.674	1.827.333	280.190	120.236	121.717
				3.903.767	4.238.938	4.393.989	649.968	203.334	210.445
06-21-90	Fragata La Guipuzcoana	Francisco Blanco	La Guayra	380.043	331.765	455.319		26.603	28.498
11-03-91	Fragata Santa Teresa	José V. Alozen	La Guayra	143.274	277.579	313.969	34.087	10.029	14.187
01-01-92	Fragata San Antonio	J. J. Mendizábal	La Guayra	1.388.163	1.412.228	1.471.342		97.338	98.871
02-02-92	Bergantín El Filipino	Ignacio Ladrón	Maracaibo	541.463	778.225	835.228		39.193	42.759
				1.929.626	2.190.483	2.306.570		136.531	141.630
03-03-93	Fragata Rey Carlos						166.335		7.159

**Fuente:** A.G.I., Indiferente General, legs. 2185, 2445 y A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, leg. 1102, para el año 1789. A.G.I., Indiferente General, leg. 2186, para el año 1790. A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, legs. 576 y 1102, para el año 1791. A.G.I., Indiferente General, leg. 2190 para el año 1792. A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, leg. 1103, para el año 1793.

## ANEXO II

### REGISTROS RECIBIDOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)		
				Cia.	Total	Aduana	Proyecto	Almirantazgo	
02-12-78	Fragata San Rafael	Luis de Arburu	La Guayra	4.763.841	5.853.519	599.728	279.652	5.844	
05-03-78	Fragata San Vicente	Martín de Uribe	Maracaibo	2.396.093	2.586.548	134.270	178.042	2.577	
07-09-78	Fragata San Carlos	José D. Elizondo	La Guayra	4.091.437	6.243.369	629.718	296.674	6.221	
10-28-78	Balandra Santa Lucia	Juan B. Guillarón	La Guayra	1.162.985	1.220.319	128.750	55.978	1.218	
				12.414.356	15.903.755	1.492.466	810.346	15.860	
<b>Extrac. Reino y N. Imp.</b>									
08-24-81	Navío Her Bigin	Galdat Socren	Caracas (Ostende)	793.032	793.032	120.046	—	—	
08-25-81	Navío León de Brujas	Francisco Ducoro	Caracas (Ostende)	927.878	927.878	140.459	—	—	
09-24-81	Navío Imperial Hadt Gend	Bonke Nating Wiser	Caracas (Ostende)	741.668	741.668	112.271	—	—	
				2.462.578	2.462.578	372.776	—	—	
05-14-82	Navío Prins Otenrik	Adam Pieters	Caracas (Amsterdam)	776.265	776.265	117.508	—	—	
08-01-82	Navío Braband	Tomás Paulsen Vars	Caracas (Ostende)	1.964.769	1.964.769	297.420	—	—	
09-24-82	Navío María Elisabeth	Lammer Jacobs	Caracas (Amsterdam)	1.591.618	1.591.618	240.933	—	—	
09-24-82	Fragata San José	José Lafust	Caracas (L'Orient)	1.788.885	2.222.780	335.313	768	768	
10-22-82	Navío Dolphin	Jacobbs Zuverver	Caracas (Amsterdam)	242.294	242.294	36.678	—	—	
11-05-82	Fragata San Ignacio	Fragata San Ignacio	Caracas (L'Orient)	2.013.742	2.331.656	352.958	—	—	
12-04-82	Navío Het Land Van Waas	Hans Furgen Herns	Caracas (Amsterdam)	841.191	841.191	127.336	—	—	
				9.218.764	9.970.573	1.508.146	768	768	

## REGISTROS RECIBIDOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)	
				Cia.	Total	Aduana	Extrac. Reino y N. Imp.	
03-17-83	Bergantín Ntra. Sra. del Coro	Juan A. Gorrizarena	Cumaná (L'Orient)	966.807	966.807	146.352	—	
07-19-83	Fragata San Antonio	José J. Mendizábal	La Guayra	2.369.742	2.978.169	423.392	31.990	
08-12-83	Fragata Santa Teresa	José M. Jáuregui	La Guayra	1.933.381	2.335.006	349.386	—	
10-01-83	Navío Josefraw Hemmina	Dirk Janse Weber	Caracas (Amsterdam)	1.062.416	1.062.416	160.825	—	
10-17-83	Navío Wester Eems	Erik Cornelis	Caracas (Amsterdam)	855.983	855.983	129.575	—	
10-17-83	Navío Prins Henrick Van Prusen	Adam Pieters	Caracas (Amsterdam)	1.575.973	1.575.973	238.565	—	
				<u>8.764.302</u>	<u>9.774.354</u>	<u>1.448.095</u>	<u>31.990</u>	
01-20-84	Navío Holandés Scheepse	José Ugalde	Caracas	900.609	900.609	136.332	—	
04-05-84	Fragata Infante Carlos		Maracaibo	1.069.386	1.159.490	67.742	—	
05-27-84	Navío Eendraest		Caracas	2.805.134	2.805.134	424.631	—	
08-25-84	Navío Holandés Vriheid		Caracas	246.795	246.795	37.359	—	
09-03-84	Fragata San Ignacio	José Lafust	La Guayra	2.209.540	2.612.000	370.674	—	
11-09-84	Fragata Santa Teresa	Juan A. Gorrizarena	Guayana	483.920	567.900	22.710	19	
				<u>7.715.384</u>	<u>8.291.928</u>	<u>1.061.442</u>	<u>19</u>	

Fuente: A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, legs. 571, 572, 1101, para el año 1783. A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, leg. 1101 y A.G.I., Indiferente General, legs. 2209 B y 2224, para el año 1784.

## REGISTROS RECIBIDOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)	
				Cia.	Total	Aduana	Extrac. Reino y N. Imp.	
01-21-85	Fragata La Felicidad	Juan A. Gorrizarena	La Guayra	4.025.297	4.194.204	622.497	—	
05-19-85	Fragata N. Sra. de los Dolores	Pedro J. Iturría	La Guayra	6.692.997	7.583.870	947.068	18.219	
07-08-85	Fragata San Fermín	José V. Alozen	La Guayra	4.308.784	4.453.776	595.997	—	
07-16-85	Fragata Infante Carlos	Fco. Arroabarrena	Maracaibo	1.859.170	1.951.878	212.316	—	
12-14-85	Fragata San Antonio	José M. Jáuregui	La Guayra	3.649.586	3.883.754	524.310	—	
				20.535.834	22.067.482	2.902.188	18.219	
04-07-86	Bergantín San Juan Bautista	José I. Alzate	Maracaibo	1.475.817	1.595.898	146.856	24.817	
05-19-86	Fragata Santa Teresa	Juan P. Goicoechea	La Guayra	2.639.117	3.444.322	323.798	68.385	
08-14-86	Fragata San Ignacio	José V. Sánchez	La Guayra	2.607.889	2.680.772	373.798	19.605	
10-30-86	Fragata San Fermín	Juan M. Goicoecheá	La Guayra	3.594.678	3.856.100	535.188	58.742	
				10.317.501	11.577.092	1.379.640	171.549	
01-28-87	Fragata N. Sra. de los Dolores	Fermín Ortizberrea	La Guayra	5.855.350	6.659.893	878.479	—	
02-07-87	Fragata San Juan Bautista	José I. Alzate	Maracaibo	1.450.821	1.547.157	178.879	—	
06-30-87	Fragata La Felicidad	José M. Goicoechea	La Guayra	3.260.730	3.619.098	542.194	—	
06-30-87	Fragata Santa Teresa	José J. Mendizábal	La Guayra	2.102.480	3.037.820	352.8446	—	
				12.669.391	14.863.958	1.952.398	114.351	

**Fuente:** A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 573 y 1101, para el año 1785. A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 580 y 1101, para el año 1786. A.G.I., indiferente General, leg. 2442 y A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 1101 y 1102, para el año 1787.

## REGISTROS RECIBIDOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)	
				Cia.	Total	Aduana	Extrac. Reino y N. Imp.	
01-04-88	Bergantín San Juan Bautista	Fco. Arizmendi	Maracaibo	1.871.069	2.041.438	136.273	43.778	
02-15-88	Fragata San Fermín	José V. Sánchez	La Guayra	3.510.095	4.284.332	566.507	66.792	
06-30-88	Fragata San Ignacio	José V. Alozen	La Guayra	2.064.049	2.706.158	349.711	34.723	
08-19-88	Fragata La Felicidad	Juan M. Goicoechea	La Guayra	3.711.860	4.350.380	613.668	27.963	
				<u>11.157.073</u>	<u>13.382.308</u>	<u>1.666.159</u>	<u>173.256</u>	
03-25-89	Bergantín San Juan Bautista	Gabriel Echagoyen	Maracaibo	1.489.048	1.709.236	144.060	—	
04-20-89	Fragata Santa Teresa	Ignacio Ladrón	La Guayra	2.676.522	3.146.549	436.450	—	
06-22-89	Fragata San Antonio	José M. Jáuregui	La Guayra	3.574.532	4.212.992	455.230	—	
				<u>7.740.102</u>	<u>9.068.777</u>		<u>6.845</u>	
02-23-90	Fragata Ntra. Sra. de Begoña	José I. Alzate	Maracaibo	1.133.078	1.492.718	1.035.740	—	
02-21-90	Fragata Santa Teresa	Ignacio Ladrón	La Guayra	2.277.208	2.525.438	114.910	—	
08-06-90	Fragata La Felicidad	Juan A. Gorriazarena	La Guayra	3.518.734	3.898.196	367.492	—	
				<u>6.929.020</u>	<u>7.916.352</u>	<u>1.037.438</u>		

**Fuente:** A.G.S., Dirección General de Rentas, Il Remesa, legs. 575, 1102 y A.G.I., Indiferente General, leg. 2164, para el año 1788. A.G.I., Indiferente General, leg. 2445 y A.G.S., D.G.R., Il Remesa, leg. 1102, para el año 1789. A.G.I., Indiferente General, legs. 2447, 2448 y A.G.S., D.G.R., Il Remesa, leg. 1102, para el año 1790.

## REGISTROS RECIBIDOS EN PASAJES

Fecha	Barco	Capitán	Procedencia	Valor mercancías (Rs. V.)			Valor derechos (Rs. V.)	
				Cia.	Total	Aduana	Extrac. Reino y N. Imp.	
08-19-91	Fragata San Cristóbal	Sebastián Ortega	La Guayra	2.859.525	2.994.596	438.971	—	
06-26-92	Fragata Santa Teresa	José V. Alozen	La Guayra	3.044.290	3.736.952	550.668	—	
12-05-92	Bergantín Ntra. Sra. de Begoña	Ignacio Ladrón	Maracaibo	1.147.538	1.292.150	120.666	—	
				<u>4.191.828</u>	<u>5.029.102</u>	<u>671.334</u>		
02-05-93	Fragata San Antonio	José J. Mendizabal	La Guayra	4.153.274	4.153.274	626.067	—	
12-20-95	Fragata Ntra. Sra. de Begoña					289.454	—	

**Fuente:** A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, legs. 576 y 1102, para el año 1791. A.G.I., Indiferente General, legs. 2238, 2451 y A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1102, para el año 1792. A.G.I., Indiferente General, leg. 2453 y A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1103, para el año 1793. A.G.S., Dirección General de Rentas, II Remesa, leg. 1103, para el año 1796.