

ALGUNAS NOTICIAS

SOBRE LA

Industria y el Comercio de Guipúzcoa en el siglo pasado



Es indudable que el país bascongado ha tenido siempre, entre las buenas cualidades, que tan admirado le hacen, la de la iniciativa mercantil, y el amor al trabajo, condiciones indispensables para resultar un pueblo industrial, de primer orden, habiendo dejado sus huellas, en la historia comercial de la Nación, con hechos de trascendental importancia.

Cierto, que las condiciones naturales mucho le favorecen para ello, pero no es menos exacto, que al dar evidentes pruebas de estas cualidades, con actos fehacientes, resulta un mérito apreciable en alto grado; pues á pesar de las guerras extranjeras é intestinas, convulsiones políticas y otros trastornos, existe en el día un florecimiento mercantil, que demuestra lo propicio del país, á estas saludables manifestaciones del ingenio humano.

Al examinar, aunque sea brevemente, como me propongo, la industria y el comercio en el pasado siglo en Guipúzcoa, hállanse entre los que supieron iniciar industrias y empresas comerciales, nombres de sujetos en el día poco conocidos, los cuales son merecedores á que se les dedique un recuerdo de admiración, por sus excelentes cualidades de carácter laborioso y emprendedor.

Aunque la materia es extensa y los datos que he podido recoger no son muchos, trataré, sin embargo, de ocuparme de las principales industrias y compañías del siglo XVIII, terminando con algunos datos estadísticos de esta provincia, referentes á dicha época.

Compañía de ballenas

La pesca de ballenas, que tan productiva fué á este país, en épocas remotas, tuvo á los comienzos del siglo pasado una decadencia lamentable, producida, entre otras varias causas, por la falta de este cetáceo en la Groenlandia, siendo necesario el dirigirse para apresarlos á lugares más remotos, contrariedad que produjo el aumento de riesgos y penurias á los sufridos pescadores.

Esta industria tenía, entre otras varias ventajas, la de servir de plantel de marinos, saliendo de entre ellos intrépidos hombres de mar que hacían á la armada española no tener rival por la pericia de sus tripulantes.

Tal importancia llegó á adquirir en épocas pasadas la pesca de la ballena, que sólo en el puerto de Pasajes hubo tiempo en que se hallaron fondeados cuarenta navíos dedicados á estas faenas, pudiéndose calcular en dos mil los marineros que se reunían con este objeto, produciendo la pesca un beneficio de dos mil barricas, siendo su valor 600 mil pesos, á mas el importe de la barba, el cual pasaba de 300 mil, riqueza enorme que perdió este país.

Conociendo la importancia y necesidad de hacer revivir esta fuente de riqueza, el rey D. Felipe V ordenó el año 1732 se formase una compañía de ballenas, para cuyo fin se sirvió consignar que los 48.000 pesos debidos por la Hacienda en aquella época á la ciudad de San Sebastián, por naves puestas al servicio del soberano en 1718 para las necesidades de la guerra, se empleasen en dicho objeto. Considerando esta cantidad inferior á las necesidades de la empresa, se autorizaba a recaudar de los particulares, que deseasen formar parte de aquella Compañía, hasta la suma de cien mil pesos.

La guerra que con Inglaterra empeñó España en aquella época fué causa de que la compañía no pudiese comenzar sus operaciones, siéndole imposible verificar expedición alguna durante aquel tiempo, sufriendo además la contrariedad de incendiarse un navío en el Puerto de Pasajes, en 1740, así como otro en el mar el año siguiente, hallándose al terminarse la guerra, con un buque solamente. A pesar de los pocos medios disponibles con que contaba la empresa, dirigió una expedición con la única nave que le quedaba al Estrecho de David, no siéndole posible llegar á aquel paraje por carecer de condiciones

necesarias para realizar este proyecto, teniendo que regresar sin apenas haber hecho pesca alguna, y suspendiendo por aquel entonces nuevas expediciones

La Compañía de Caracas, de que luego nos ocuparemos, acordó el año 1749 interesarse en la de ballenas con la cantidad de 60.000 pesos, adquiriendo en 1752 dos navíos para este objeto. Dichas naves, que habían sido compradas en Holanda, fueron conducidas al puerto de Pasajes, del cual salieron equipadas en el mes de Abril de 1753.

Esta expedición no fué afortunada, teniendo en el mes de Junio que regresar una de ellas á dicho puerto, á causa de ocurrirle una fuerte avería, habiendo la otra hecho una costosísima pesca, con cuyo producto no pudo apenas cubrir los gastos producidos por la expedición.

Esta contrariedad, entre otras, hizo que la Compañía de Caracas, hallándose sola para sostener estas expediciones, que tan negativos resultados producían, acordase en 1757 disolver la Compañía de ballenas, la cual no tuvo éxito alguno en su azarosa existencia.

Fábrica de anclas

Las primeras anclas de grandes dimensiones que se construyeron en España, fueron elaboradas en Guipúzcoa, merced á la constancia y desvelos de un ilustre guipuzcoano. Fué éste D. Juan Fermin de Guilisastí, natural de la villa de Aya, el cual pasó en Holanda pensionado por la Compañía de Caracas, varios años, estudiando el medio de ejecutar estos instrumentos, tan indispensables á la marina.

Muchas fueron las vicisitudes que sufrió durante su estancia en los Países Bajos, siendo su deseo único, el introducir en su patria aquella industria, corriendo su vida grave riesgo poco ántes de alejarse de Holanda, por ser adivinados sus propósitos.

De aquel país trajo, entre otros instrumentos, un pescante mayor, un mazo grande de veinte arrobas, el conocimiento del uso del carbón de piedra y otras novedades necesarias para montar esta clase de fabricación.

A Guilisastí debe, no sólo Guipúzcoa sino España toda, el haber implantado una industria nueva, con la cual dejaron la nación y sus extensas colonias de ser tributarias del extranjero.

El año 1739 elaboró Guilisasti la mayor ancla que hasta el día se había construido en España, siendo dicha pieza de 72 quintales castellanos. Por este trabajo fué Guilisasti felicitado por el marqués de la Ensenada, secretario del Almirantazgo, así como por el Infante Almirante, los cuales admiraron mucho el mérito que revelaba este ilustre guipuzcoano.

El año 1752 fué nombrado por Real orden Guilisasti inspector de anclas, con el sueldo de 40 escudos de vellón al mes. Dicho sujeto reglamentó aquellos útiles en 15 clases, según su peso, siendo este desde 72 á 7 quintales.

Las dimensiones para las de primera clase fueron las siguientes: desde el remate de ella por la parte de la argolla hasta el comienzo del cuadrado, dos piés, once pulgadas y seis líneas; largo del brazo desde su arranque por la parte interior del crucero, dos piés, cinco pulgadas y ocho líneas; id. de la mano, dos piés once pulgadas, la una que es donde termina la mano hasta el remate del brazo, seis pulgadas y ocho líneas; ancho de la mano dos piés y tres pulgadas; grueso de la argolla, un pié y una línea, circunferencia de la misma, ocho piés y cinco pulgadas.

Además se dispuso por Real orden de aquel año que cada navío de 68 cañones llevase tres anclas de 72 quintales; una de 66, otra de 60 y tres anclotes de 25, 17 y 9 cada uno.

El precio de cada ancla de 72 quintales venía á costarle al fabricante unos 9.174 reales. Al maestro de taller se le pagaban generalmente veinte reales diarios, ó cinco por quintal; al segundo maestro, nueve, y seis reales á los martilladores.

En 1749 se ordenó por Real orden la instalación de un obrador de anclas por cuenta del Estado en esta provincia, adquiriendo al efecto unos terrenos en la villa de Rentería. Comenzadas las obras del edificio no llegaron á terminarse por quedar paralizado el proyecto, habiéndose más tarde establecido en aquel lugar la Fanderia del marqués de Granda.

MARQUÉS DE SEOANE.

(Se continuará)



ALGUNAS NOTICIAS

SOBRE LA

Industria y el Comercio de Guipúzcoa en el siglo pasado



(CONTINUACIÓN)

La industria introducida por Guilisasti tomó tal incremento en la provincia, que el año 1787 se contaban doce fábricas de anclas, las cuales eran las siguientes: la de la Viuda é Hijos de Guilisasti en Arrazubia; la de D. Miguel de Iriarte, en Urnieta; en Lasarte poseía otra D. Juan Miguel Zatarain; en Fagollaga D. Salustiano Labayen, en Usurbil, Goicoechea é Ibarrola; en Villabona, Segarra, Ameztoy y Arteaga; en Hernani, Barandiarán, Rejabal y Ameztoy; en Rentería, el escribano Gamón; en Tolosa, Larrondoburu y en San Sebastián en el barrio de Santa Catalina, D. Francisco Antonio Jáuregui.

En estos talleres se fabricaban anclas, no sólo para los navíos de la Real Armada que se construían en el Ferrol, Cartagena, la Habana y demás astilleros, sino para las naves de los particulares, habiendo ascendido á la cantidad de un millón doscientos mil reales en un año solo, el pedido hecho á dos industriales por anclas para la armada.

Tal era la fama que adquirieron estos útiles de la marina, fabricados en Guipúzcoa, que la armada francesa hizo en varias ocasiones compras considerables para sus naves.

Compañía Guipuzcoana de Caracas

El extenso territorio de la provincia de Venezuela era antes del establecimiento de dicha Compañía una posesión improductiva para el

comercio de España, hallándose en poder de los extranjeros Y principalmente de los holandeses cual si fuesen sus verdaderos poseedores.

En los 28 años anteriores á la fundación de la Compañía, tan sólo cinco buques de registro fueron de la metrópoli á aquellos parajes, motivando este exiguo comercio el acaparamiento logrado por los extranjeros de aquel país y sus frutos, dándose el lastimoso caso, de trasportar negociantes extraños el cacao que venía á España, llegándose á pagar á 70 pesos el quintal de aquel producto sin contar los derechos de Aduana.

Para evitar tan desfavorable situación, se expidieron en 1717, 18 y 20, varias disposiciones con objeto de proteger el tráfico español del cacao, rebajando los derechos de Aduana en buques nacionales, con otras medidas semejantes, las cuales no dieron resultado alguno positivo.

En vista de los perjuicios que se irrogaban al comercio con hechos de esta naturaleza, la provincia de Guipúzcoa propuso al Gobierno de S. M. el establecimiento de una Compañía dedicada á importar el cacao á España, llevándose en Madrid las negociaciones oportunas para el logro de este objeto entre D. Felipe Aguirre á nombre de la provincia y el ministro D. José Patiño, las cuales dieron por resultado que el Rey D. Felipe V firmase una Real Cédula en 25 de Septiembre de 1728 (compuesta de 28 condiciones), por la cual se concedía á la provincia de Guipúzcoa el permiso oportuno para ejecutar aquel proyecto.

En vista de esta Real disposición, la provincia formó la Compañía de Caracas bajo las condiciones que propusieron los cuatro comisionados nombrados al efecto, siendo estos D. Francisco de Munibe, conde de Peñaflores; D. Juan Ramón Arteaga, marqués de Valmediáno; D. José de Areyza, y D. Francisco Ignacio de Lapaza. Este dictamen constaba de 24 artículos.

SS. MM. los reyes se suscribieron por doscientas acciones, y la provincia de Guipúzcoa por ciento de á 500 pesos.

Una vez establecida dicha empresa, salieron del puerto de Pasajes en 15 de Julio de 1730 los primeros navíos, siendo estos *San Ignacio*, *San Joaquín* y la goleta *Guipuzcoana*. Tres meses después lo efectuó el navío *Santa Rosa*, todos armados en guerra, componiendo las tripulaciones 561 hombres.

Arribó esta flota á su destino sin ninguna novedad en su viaje.

A su llegada al país donde la Compañía iba á comerciar, se produjo una sublevación por haber sido soliviantados los ánimos de los habitantes por los interesados en el comercio ilícito. Esta contrariedad no fué la única que sufrió la Compañía al implantar sus operaciones en aquellos países, porque entre otras tuvo que deshacer la confabulación de los productores y comerciantes del país contra ella para acaparar y ocultar todo el cacao, á fin de que la Compañía no pudiese adquirirlo á pesar de las racionales proposiciones que hacía para la compra de este género.

Con objeto de deshacer este acaparamiento se dieron varias disposiciones reales, en las cuales se disponían las órdenes oportunas á evitar tal estado de cosas.

El retraso material que motivó estas contrariedades y sus remedios fueron causa de no poder hacer retornar al navío *Santa Rosa* hasta el año 1732 y los otros tres hasta el siguiente, produciendo esta demora enorme, el aumento de gastos que causaba la dotación de tan numerosa tripulación.

Por este tiempo fueron relevados el Gobernador de Caracas D. Sebastián García de la Torre y el factor principal de la Compañía don Pedro Olavarriaga, siendo sustituido el primero por D. Martín de Lardizabal, ministro togado (el cual fué después del Supremo Consejo de Indias) y para el segundo puesto D. Nicolás Francia.

La Compañía conoció desde sus comienzos lo conveniente que era para su prosperidad y la del país, con el cual iba á comerciar, el favorecer á éste y a los productores, por cuya razón les hizo préstamos de consideración sin retribución alguna. En general pagaba á más precio el cacao que lo cotizado ordinariamente y vendía en condiciones más equitativas los productos de Europa que en sus naves llevaba á aquel país.

El resguardo marítimo y terrestre, que estaba á cargo de la empresa, le producía un gasto de 150.000 pesos, ocupando en este servicio cuatrocientos hombres y varias naves.

A los 19 años de establecida la Compañía se aumentaron en 216.953 las fanegas de cacao que pagaban derechos, comparada esta época con los treinta y dos años primeros del siglo. Este fué el primer beneficio que dicha Empresa reportó, así como el haber mejorado el puerto de la Guayra haciendo en él un gran muelle de 70 varas de largo por 9 de ancho.

También en Puerto Cabello hizo otro trabajo semejante, permitiendo esta obra que atracasen las embarcaciones, operación que evitó ejecutar la carga á hombros de marineros que era el modo usado hasta aquella época.

Los recursos del Estado aumentaron bien pronto con los beneficios que la Compañía producía á aquel país. A los pocos años de instituida ésta, sobraron cantidades de consideración, hecho completamente nuevo para aquel gobierno, al cual hasta entonces hubo que girarle fondos en diversas ocasiones, llegando el desahogo á tal punto que en 1734 vinieron á España 78.000 pesos en dinero y letras, habiéndose además terminado el fuerte de Puerto-Cabello siendo su coste de 300.000 pesos, obra de suma importancia y utilidad.

A pesar de la guerra con Inglaterra, que á los comienzos de la Compañía entorpeció la marcha de ésta, aumentaron considerablemente los rendimientos del resguardo, pudiéndose estos calcular en cuatro millones de reales al año.

También para el público fué beneficiosa la creación de la Empresa, por la baja que se produjo en el precio del cacao; pues siendo ántes de la instalación de aquella 80 pesos el quintal, se rebajó primero á 40, y después de la guerra á 30 por término medio.

Con el establecimiento de la Compañía de Caracas y su buena organización, aumentó la población de aquel país, así como la producción del cacao de un modo considerable. Al implantarse dicha Empresa, se calculaba la cosecha de aquel fruto en 60.000 fanegas producidas en 759 haciendas, siendo algunos años después 130.000 las fanegas recogidas, gracias á los anticipos hechos á los productores y á la exportación que la Compañía realizaba.

La ciudad de Caracas aumentó en poco tiempo considerablemente, en población y edificios, tanto religiosos como de todo género, y lo mismo sucedió en la Guayra y Puerto-Cabello. Se crearon además otras muchas nuevas poblaciones, recogiendo todo el país los frutos de un bienestar general.

Muchos é importantes fueron los servicios prestados por la Compañía durante la guerra con Inglaterra, siendo los más notables entre otros varios, la defensa de la Guayra en 1737, repeliendo la gente de la Compañía el ataque de tres navíos ingleses de 70 cañones, teniendo estos que huir ante tan esforzada defensa.

El año 1740 condujo la Compañía en sus navíos *Nuestra Señora del*

Coro y San Sebastián, 300 hombres con pertrechos de guerra á la provincia de Caracas, para que su gobernador el teniente general D. Gabriel S. Zuloaga les diese el destino oportuno.

Poco tiempo después envió la misma empresa ocho navíos destinados á la Habana, los cuales salieron del puerto de Pasajes, llegando felizmente á su destino.

Dos años mas tarde, hallándose la Isla de Cuba bloqueada por los ingleses, acordóse enviar dos regimientos para reforzar la guarnición de aquella Isla, encomendando esta expedición á la Compañía, la cual dispuso al efecto cinco navíos de su propiedad al mando del primer director de la misma, que era un capitán de fragata.

Esta expedición salió también del puerto de Pasajes, y después de cumplir su cometido, llegó á Caracas, donde la marinería y artillería se distribuyeron entre la Guayra y Puerto-Cabello, prestando grandísimos servicios en los diversos ataques que sufrieron estos puntos por los ingleses. Uno de estos fué el que sostuvo el jefe de la escuadra Knoller, al mando de 17 buques contra el puerto de la Guayra el 3 de Marzo de 1743.

La defensa que se hizo de este puerto fué tan esforzada y enérgica, que los ingleses tuvieron que abandonar su intento retirándose al puerto de Curazao para reponerse del revés sufrido. Algún tiempo después repitieron la agresión á Puerto-Cabello, por creerle más accesible y ménos fortificado, sufriendo en esta plaza otra decepción igual á los ataques realizados ántes, teniendo que abandonar el pensamiento de apoderarse de aquellos países por convencerse de la inutilidad de sus propósitos.

En 1744 trasportó la Compañía, en cuatro navíos de su propiedad, pertrechos de guerra, siendo á su coste el gasto de 800 hombres que ella condujo para la defensa de los fuertes indicados. Desde dicho año al de 1747, la Compañía gastó más de cuatro millones de reales en el sostenimiento de las guarniciones que tenía para el servicio de las costas, habiendo además perdido varios navíos de su propiedad á causa de las averías ocurridas en los combates sostenidos con los enemigos, siendo otros apresados durante la guerra.

Posteriormente llegó á contar su flota más de treinta naves, de ellas diez navíos y otras tantas fragatas. Continuó durante bastantes años la Compañía agrandando sus negocios y aumentando sus rendi-

mientos, hasta el punto de triplicar el capital impuesto, comenzando más tarde su decadencia.

Entre los recuerdos que de su existencia ha legado á la posteridad, se halla el haber contribuido con sus fondos á la creación del templo de Santa María, de San Sebastián, por venerarse en dicha iglesia Nuestra Señora del Coro, Patrona de la Compañía y la estatua de plata trabajada en Roma representando á San Ignacio de Loyola, obra del escultor Vergara, la cual fué regalada á aquel monasterio.

La limpia y conservación del puerto de Pasajes estuvo á cargo de la citada Empresa, así como las padas y astilleros que en dicha villa poseía, en los cuales se construían naves para su servicio y el de la Real Armada.

MARQUÉS DE SEOANE.

(Se continuará)

JESÚS-I BELENEN

Chikitandikan, amak esanik,
 naiz Zu maitetzen asia,
 baña bildur det illko naizala
 oraiñdik asi gabia!....
 Aiñ zera eder, aiñ zera samur,
 aiñ zera gozo ezta,
 non Zuretzako nere biyotza
 dan ondar ale chikia!

.

¡Izazu, bada, nitaz kupida
 maite ez ondo maitia!

ANTONIO ARZÁC.
