

**SAN SEBASTIÁN EN EL MAPA DE LA HISTORIA  
MARÍTIMA DE EUROPA.  
TRES EPISODIOS DEL SIGLO XVIII**

*Carlos RILOVA JERICÓ*  
Doctor en Historia Contemporánea  
(UPV/EHU)

**Resumen:**

El artículo trata de reconstruir a través de diversos episodios documentados en los archivos judiciales y políticos guipuzcoanos la inserción de San Sebastián en las grandes redes de comercio internacional entre finales del siglo XVII –una supuesta época “de decadencia”– y mediados del siglo XVIII, momento en el que la ciudad y el territorio provincial se involucran profundamente en la activa política naval de la dinastía borbónica. Bien sea contribuyendo a la represión del contrabando, como a los planes de “espionaje industrial” destinados a perjudicar a la Marina británica, principal rival de la dinastía borbónica, como organizando una sólida defensa de la costa en caso de guerra.

**Palabras clave:** San Sebastián. Comerciantes extranjeros. Historia marítima. Siglo XVII. Siglo XVIII. Marqués de la Ensenada. Richard Root. Guerra de los Siete Años.

**Laburpena:**

Artikulu honek, Gipuzkoako agiritegi judizial eta politikoetan dokumentaturiko hainbat gertaeraren bidez, Donostia nazioarteko merkataritza-sare handietan nola sartu zen kontatu nahi du, eta hori XVII. mendearen bukaeraren (ustez “beheraldi” garaia) eta XVIII. mendearen erdialdearen artean, garai hartan hiria eta probintzia sakon sartzen direlarik borboitar dinastiaren itsas politika aktiboan. Hori kontrabandoa zapaltzen lagunduz gauzatzen da, baita ere “industria espioitzako” planetan esku hartuz britainiar ontzidiari kalte egiteko, hura baitzen borboitar dinastiaren lehiakide nagusia, eta azkenik kostaldearen defentsa sendoa antolatuz.

**Gako-hitzak:** Donostia. Atzerriko merkataria. Itsas historia. XVII. mendea. XVIII. mendea. Ensenadako markesa. Richard Root. Zazpi Urteko Gerra.

**Abstract:**

By means of various episodes documented in the judicial and political archives of Gipuzkoa, this paper endeavours to reconstruct the incorporation of Donostia-San Sebastian into the large international trade networks between the end of the 17<sup>th</sup> century –a supposed year of “decline”– and halfway through the 18<sup>th</sup> century, when the city and the provincial territory became deeply involved in the active naval policy of the Bourbon dynasty. It contributed either by wiping out smuggling, by being involved, for example, in the “industrial espionage” plans destined to damage the British Navy, which was the Bourbon dynasty’s main rival, as well as by organising a solid defence of the coast in the event of war.

**Key words:** Donostia-San Sebastian. Foreign traders. Naval history. 17<sup>th</sup> century. 18<sup>th</sup> century. Marqués de la Ensenada. Richard Root. Seven Years’ War.

**1. Introducción**

Podríamos empezar este nuevo trabajo para el Boletín de Estudios históricos sobre San Sebastián del mismo modo en el que Natalie Zemon Davies empezaba “El regreso de Martin Guerre”, uno de los libros, ya clásicos, de la llamada “Nueva Historia” que renovó, de arriba a abajo, la investigación histórica en las tres últimas décadas del siglo XX.

Es decir, invocando la frase de una vieja vecina de Artigat, la población dónde se desarrolló ese drama histórico –el del peculiar regreso de Martin Guerre a esa localidad tras una larga ausencia– que, muchos años después, merecería un justamente famoso libro de Historia con ese título y una película en la que el principal protagonista sería interpretado por, nada menos, que Gerard Depardieu. La frase en cuestión, o más bien el diálogo, surgió, según la historiadora, en la conversación entre aquella vecina de cierta edad de Artigat y una joven madre recién llegada a esa población de los Pirineos franceses.

La joven se quejaba de lo aburrida que era la vida en Artigat, donde nunca pasaba nada interesante. La vecina de mayor edad le respondió que, en efecto, en el Artigat de finales del siglo XX pasaban muy pocas cosas, pero que no había sido así en el siglo XVI. Palabras que, como la propia Natalie Zemon Davies asegura, sirvieron a la anciana vecina para dar paso a un ajustado relato de la historia de Martin Guerre, el hombre que dejó Artigat para ver mundo, abandonando a una esposa recién casada y una vida más o menos estable, uniéndose a los ejércitos victoriosos del rey Felipe II de España y que, cuando regresó, muchos años después, se descubrió suplantado por otro hombre que se hacía pasar por él...<sup>1</sup>.

---

1. Natalie ZEMON-DAVIES: *El regreso de Martin Guerre*. Antoni Bosch. Editor. Barcelona, 1984, p. 118.

Sí, invocar esa misma frase, podría ser un buen comienzo para este trabajo porque si alguien se quejase de que hoy no ocurren grandes cosas en San Sebastián, se le podría replicar que no era así en el siglo XVIII, en el que la ciudad estaba enclavada en el vórtice de la agitada Historia marítima de la Europa de aquella época, en torno a la cual giraba todo lo demás.

Tres episodios, rescatados de los archivos, son una buena prueba de que, en efecto, no hubo tiempo baldío para el libro de notas importantes de la Historia en el San Sebastián del siglo XVIII.

Alguno de esos tres episodios puede parecer –sólo parecer– banal, como el que da comienzo a este trabajo, muy similar en algunos aspectos, por otra parte, al que revolucionaría el Artigat del siglo XVI, cuando dos hombres que decían ser Martin Guerre se encontraron al mismo tiempo en ese mismo lugar. Otros podrán parecer menos anecdóticos a primera vista al estar, como veremos, firmemente imbricados en intrigas políticas de altos vuelos en las que están envueltas las principales potencias navales de la época, como es el caso de Francia, España, Gran Bretaña...

Ninguno de ellos, sin embargo, una vez considerados atentamente bajo la óptica de la Historia, deja la menor duda acerca de que San Sebastián en el siglo XVIII se parece, extraordinariamente, a cualquiera de los pujantes puertos europeos –Plymouth, Nantes, Lorient, Hamburgo...– en torno a los que discurren los ejes de la Historia de la Edad Moderna de Europa.

Y es así a pesar de que algunos, cerrando filas en torno a una visión excesivamente doctrinaria de la Historia, puedan seguir empeñándose en considerar a esos tres episodios, despectiva y poco inteligentemente, como poco más que anécdotas, simples “historias extravagantes”, que no nos enseñan nada de valor sobre esa parte de nuestro pasado<sup>2</sup>.

Contra ese prejuicio, si es que llega a levantarse contra esos tres hechos históricos, será preciso subrayar la evidencia de que estos tres episodios, son tan útiles para entender nuestra Historia como el propio relato del falso Martin Guerre o las tres historias extravagantes que en su día –y con toda razón– reivindicó otro gran historiador como Carlo María Cipolla como forma de comprender mejor ese tiempo pasado que llamamos “Historia”<sup>3</sup>.

De eso se trata también en este trabajo. Para comprobarlo basta empezar a leer lo que le ocurrió a cierto comerciante originario de la ciudad

---

2. Se trata de una discusión tan interminable como la bibliografía que ha generado. Para una primera aproximación a esta cuestión sobre la banalidad o la relevancia de determinados hechos para escribir algo que merezca el nombre de “Historia”, me remito a Lawrence STONE-Eric J. HOBSBAWM: “La Historia como narrativa”. *Debats*, nº 4, 1982, pp. 92-110.

3. Véase Carlo María CIPOLLA: *Tres historias extravagantes*. Alianza Editorial. Madrid, 1995.

alemana de Hamburgo que se había instalado en San Sebastián en las últimas décadas del siglo XVII.

## 2. Los últimos días de Enrique Havisadelaer. El testimonio encontrado en Hamburgo (1715)

Europa, sin lugar a dudas, domina el Mundo y sus recursos ya a finales del siglo XVII. No hace falta recurrir a la monumental obra de Immanuel Wallerstein “El moderno sistema mundial”, para persuadirse de que ese hecho es una cruda realidad que incluso todavía hoy repercute sobre nuestro presente<sup>4</sup>.

Sin embargo, y a pesar de que la revolución científica que ha acompañado a ese proceso de descubrimiento y conquista, avanzaba a marchas forzadas, a paso de enanos subidos sobre hombros de gigantes, como lo expresó uno de sus principales representantes, *sir* Isaac Newton —contemporáneo, por cierto, de Enrique Havisadelaer—, esa época carece de los apabullantes medios de comunicación con los que contamos en la actualidad.

El correo tarda, en el mejor de los casos, días en atravesar distancias que hoy, gracias a la fibra óptica, son comunicadas en cuestión de segundos. Harvey, Newton, los novatores españoles y muchos otros especulan con la verdadera naturaleza de la materia, con su composición y descomposición, pero aún es imposible transferir imágenes y texto del modo en el que, a golpe de botón, lo podemos hacer hoy día<sup>5</sup>.

Es a partir de esas circunstancias de donde sale la pequeña historia, moderadamente extravagante, que nos ayudará a comprender, un poco mejor, en qué punto del mapa de la Historia marítima mundial se encuentra San Sebastián en esas fechas en las que los europeos siguen tejiendo firmemente grandes redes comerciales que prefiguran el mundo en el que, para bien o para mal, vivimos en la actualidad.

Todo empezó porque uno de los muchos guipuzcoanos de esa época dedicados a tiempo parcial —o completo— al comercio a gran escala, dejó a deber ciertas cantidades al difunto Henrique Havisadelaer. En este caso el deudor era uno de los escribanos de Getaria, Domingo de Unzeta Basurto<sup>6</sup>.

---

4. Immanuel WALLERSTEIN: *El moderno sistema mundial*. Siglo XXI. Madrid, 2010. 3 volúmenes.

5. Sobre los novatores, concretamente los del País Vasco, véase Xosé ESTÉVEZ: “La Ilustración”, en VV.AA.: *Historia del País Vasco (Siglo XVIII)*. Universidad de Deusto. Bilbao, 1985, pp. 42-43 y 75-77.

6. Consúltese Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra (desde aquí AGG-GAO) CO LCI 1704, folio 9 recto.

Su falta, su deuda, quedó reflejada documentalmente por medio de un procedimiento hasta cierto punto habitual, rutinario. Es decir, en el apartado designado a tal fin en los testamentos de aquellas fechas.

No se trata, desde luego, de un gran hallazgo. Hace años que Michel Vovelle, otro historiador situado tan a la vanguardia de la profesión como Natalie Zemon Davies o Carlo Maria Cipolla, ya descubrió las virtudes de los testamentos y últimas voluntades como método para reconstruir el pasado y eso es algo que se confirma, una vez más, por medio del último documento al que dio lugar la vida, y muerte, de Henrique Havisadelaer<sup>7</sup>.

Lo que encontramos en el proceso civil llevado ante el corregidor guipuzcoano en el año 1715 para esclarecer esta cuestión –la de las deudas de Basurto con Havisadelaer– es, en efecto, tan sólo otro ejemplo más de los muchos embrollos legales en los que se ven envueltos los comerciantes y hombres de negocios de la época, que dejan cuidadosamente anotados en sus libros de cuenta y razón, o en sus testamentos y últimas voluntades, de qué fondos disponen y a quién se deben saldar determinadas deudas que, en muchas ocasiones, datan de muchos años atrás. O, como ocurre en este caso, quién les debía dinero, a ellos o a los herederos que dejaban<sup>8</sup>.

Así es como nos enteramos de que Juan Paulo Culper, ciudadano de San Sebastián de origen evidentemente foráneo, era el heredero de aquel otro comerciante, Henrique Havisadelaer –de apellido verdaderamente indescifrable para los relatores de esta causa– y que no dudaba en reclamar a los herederos del ya también difunto Domingo de Unzeta la nada despreciable cantidad de 494 reales y 8 maravedís de plata<sup>9</sup>.

Para ello Culper deberá adjuntar ante aquel tribunal del corregidor en el que se ve el caso –de un modo también habitual, rutinario– una considerable cantidad de documentación que demuestre la legalidad de sus pretensiones. Es en ese momento en el que, gracias a los déficits en la tecnología de las comunicaciones de la Europa barroca, podemos empezar a ver, ya con cierta claridad, la vastedad y la eminencia de las redes comerciales que convergen sobre el puerto de San Sebastián a finales del siglo XVII.

Una de las principales pruebas que Juan Paulo Culper y su procurador, Joseph Antonio Gómez, adjuntarán a aquella demanda trabajosamente,

---

7. Véase Michel VOVELLE: *Ideologías y mentalidades*. Ariel. Barcelona, 1985, pp. 29-34 y 278-280.

8. AGG-GAO CO LCI 1704, folios 9 recto-9 vuelto.

9. AGG-GAO CO LCI 1704, folio 9 recto. La transcripción varía, como suele ser habitual en todos los apellidos de la época y, más aún, en los de origen extranjero con una grafía complicada para los escribanos que los tienen que transcribir. Unas veces aparece escrito como “Havisadelaer”, en otras, como ocurre en el alegato de Juan Paulo Culper, a folio 9 recto del proceso, se transcribe como “Eurra deler”.

reuniéndolas poco a poco de una y otra instancia, solicitando copias que tardan a veces meses en llegar a San Sebastián, será el testamento de Henrique Havisadelaer.

En él encontraremos la medida, más o menos exacta, de qué volumen de negocio marítimo pasa por San Sebastián en las últimas décadas del siglo XVII.

Es algo que, de hecho, se revela desde las primeras páginas del testamento que Henrique Havisadelaer manda escribir.

En él, tras las invocaciones y fórmulas habituales en todo católico de la época –la hora incierta de la muerte, su reafirmación de fe en dogmas como el de la Santísima Trinidad y otros que sostiene la Iglesia católica–, el comerciante nacido en Hamburgo y naturalizado vecino de pleno derecho de San Sebastián, señala quiénes serán sus albaceas<sup>10</sup>.

La lista es muy elocuente. Se trata de Santiago Clasens, Joseph Lecoruosier (sic) y Thomas Bird, todos ellos, como él, “Vecinos de esta Ziudad”<sup>11</sup>.

Evidentemente se trata de personas de origen extranjero –francés, flamenco, inglés...– dedicadas al comercio y asentadas para ese fin en San Sebastián. Un hecho que ya nos va dando la medida de la importancia de nuestra ciudad como plaza comercial inserta en las grandes redes internacionales durante un período que, muy erróneamente, se ha calificado –sin demasiada investigación por otra parte– como una época de decadencia en la que, por supuesto, no puede esperarse actividad alguna de relieve en puertos como San Sebastián, Sevilla, Cádiz, La Coruña, etc.<sup>12</sup>.

Una afirmación de grueso calibre que, a fuerza de ser repetida, parece querer institucionalizarse como una verdad histórica aplastante que, sin embargo, choca frontalmente con la documentación escrita disponible en nuestros ricos archivos, de la que el testamento que ahora estamos descifrando es tan sólo un ejemplo más.

En efecto, este pleito civil ofrece información de primera calidad sobre las circunstancias en las que se desarrolló la vida de muchos de los habi-

---

10. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar. Sobre esto véase VOVELLE: *Ideologías y mentalidades*, pp. 278-280.

11. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

12. A ese respecto pueden resultar interesantes las observaciones que el profesor Pere Molas vierte en el prólogo del volumen dedicado a esa época en la Historia de España Ramón Menéndez Pidal. Véase VV.AA.: *La transición del siglo XVII al siglo XVIII. Entre la decadencia y la reconstrucción*. Tomo XXVIII de la Historia de España Ramón Menéndez Pidal. Espasa-Calpe. Madrid, s. f., pp. 1-57.

tantes de San Sebastián dedicados al comercio marítimo de altura durante el reinado del rey Carlos II, mal llamado “el hechizado”.

Las precisas instrucciones que Henrique Havisadelaer da en su testamento permiten ir reconstruyendo un esbozo de esas vidas que nada tienen que ver con ciertos tópicos carentes de verdadero fundamento histórico.

Así, este comerciante de origen alemán, después de nombrar esos albaceas tan reveladores de la clase de comercio que se mueve en San Sebastián a finales del siglo XVII, nos decía que instituía como heredero universal de todos sus bienes muebles y raíces, y de sus derechos y acciones presentes y futuras, a su sobrino. El hijo de Ana Agueda Havisadelaer y Leonardo Culper, cuyo nombre Henrique ignoraba. Sin duda a causa de las defectuosas comunicaciones de la época –comparadas con las nuestras– que, sin embargo, como vamos viendo, no impidieron que San Sebastián estuviese estrechamente imbricada en grandes redes comerciales conectadas con grandes emporios como el puerto de la ciudad de Hamburgo, que es, precisamente, donde vivía el heredero universal de Henrique Havisadelaer<sup>13</sup>.

Hasta que se pudiera dar con su sobrino, el precavido autor del testamento mandaba que todos sus bienes quedasen bajo la custodia de Santiago Clasens por una razón fundamental entre comerciantes de esa época anterior a la Sociedad de la Información en la que hoy nos movemos con tanta familiaridad: la confianza que aquel comerciante de origen flamenco le había ofrecido siempre. Una lealtad que llegaba hasta el punto de que en ese mismo documento, unas líneas más abajo, Henrique Havisadelaer mandaba que ni siquiera se obligase a Clasens a pagar una fianza para garantizar que usaría bien de esa potestad que le otorgaba el testamento en tanto el misterioso –y casi desconocido– sobrino de Henrique no se encontrase en condiciones de acceder al pleno dominio de aquella herencia, cuidadosamente acumulada en San Sebastián, con pacientes y constantes operaciones comerciales a gran escala<sup>14</sup>.

Un grado de confianza tan extremo que, por lo que se lee en este esclarecedor testamento, no ofrecía a Henrique Havisadelaer –en modo alguno– su cuñado Leonardo Culper.

En efecto, Havisadelaer mandaba que el padre de Juan Paulo Culper fuera puesto al margen de todo lo que tuviera que ver con sus bienes raíces y muebles “por Justas Causas y consideraciones” que no quería revelar, pero que le hacían mantenerse invariablemente firme en esa decisión de privar a su cuñado de todo poder decisorio sobre esos bienes que, sin embargo, se empeñaba en otorgar a un sobrino del que ignoraba incluso su nombre y al

---

13. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

14. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

que, sin que sepamos bien por qué, suponía mejor persona de lo que nunca lo había sido su padre, Leonardo Culper<sup>15</sup>.

Dadas esas turbias circunstancias familiares, Havisadelaer nombraba en aquel testamento a Clasens tutor del joven Culper y también le daba instrucciones que resultan muy reveladoras de lo que San Sebastián representaba para comerciantes del Norte de Europa como ellos dos: un lugar verdaderamente prometedor, ya que Clasens quedaba encargado de traer a esta ciudad al joven Culper así bien hubiera cumplido los seis años, para encargarse de que fuera debidamente educado en San Sebastián<sup>16</sup>.

Una decisión que, sin embargo, no le impedirá evadir, por así decir, el capital acumulado en San Sebastián con destino a Hamburgo caso de que este bienquisto –aunque prácticamente desconocido– heredero muriera antes de llegar a una edad en la que pudiera hacerse dueño, de hecho y de derecho, de los bienes que tenía intención de legarle Henrique Havisadelaer.

En efecto, caso de que se diera esa contingencia –la de que el sobrino muriera antes de poder ser traído a San Sebastián para educarse y continuar la labor de su tío–, Havisadelaer designaba como posibles herederas a otras dos personas de su familia a las que, tras años de separación, tampoco parecía conocer demasiado bien. Ninguna de ellas vivía en San Sebastián.

Se trataba, concretamente, de las que llama sus dos medias hermanas por parte de madre, cuyos nombres no podía recordar en el momento en el que redacta este testamento, tan ilustrativo de la clase de hombres que comercian y prosperan en San Sebastián gracias a la extensa y relativamente bien comunicada –para la tecnología de la época– red comercial que confluía sobre su puerto<sup>17</sup>.

La misión de dar con ellas en caso de ser necesario fue encargada al padre pasionista Fray Pedro de Mata, en quien Henrique Havisadelaer parecía confiar tanto como confiaba en Santiago Clasens, pues a él ordenaba entregar las llaves del escritorio en el que estaban guardados todos los papeles y documentos necesarios para gestionar y apoderarse –en el sentido más etimológico de la palabra– de la herencia que tenía intención de dejar tras de sí Henrique Havisadelaer<sup>18</sup>.

Una confianza en personas del estado eclesiástico que hacia extensiva en ese testamento a otra de sus familiares, ésta asentada en la localidad de Lekeitio, no precisamente como comerciante, sino como religiosa en el

---

15. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

16. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

17. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

18. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

convento de esa localidad vizcaína: sor Antonia de San Joseph y Seseman, prima de Henrique Havisadelaer e hija, como su apellido indica, de otro de los clanes de comerciantes del Norte de Europa enraizados en San Sebastián y el resto del País Vasco.

A ella le otorgaba una renta vitalicia de cuarenta reales de a ocho al año, sin perjuicio de que el dinero que le estaba debiendo ese convento le fuera entregado directamente a su prima por esa institución en la que profesaba como monja<sup>19</sup>.

Así concluía Henrique Havisadelaer, ese comerciante de Hamburgo afincado y avecindado en San Sebastián en tiempos de Carlos II, estas últimas voluntades, siendo testigos de ello Nicolás Mamier, Juan Clasens y Francisco de Alzuri<sup>20</sup>.

De esas instrucciones que daba ese preciso documento, surgió un intercambio de documentación –tan rápido como era posible en la época– entre Hamburgo y San Sebastián para asegurar que la labor comercial de Henrique Havisadelaer, iniciada y asentada en esa última ciudad, no decaese ni se perdiese por falta de herederos.

Es así como se adjunta al proceso civil elevado a los estrados del corregidor guipuzcoano, la partida de bautismo recogida de los libros de la parroquia de Santa Catalina de Hamburgo, en la que se atestiguaba –de manera fehaciente– que existía un hijo de Leonardo Culper –el nombre de la madre no aparece registrado, a diferencia de lo que ocurre en las partidas del País Vasco– que se había cuidado –ese es el verbo que utiliza el documento– de bautizarlo el día 3 de enero de 1689.

El heredero, según consta de la barroca prosa de esta acta, tan diferente a la de nuestros archivos diocesanos, había sido concebido en legítimo matrimonio y, por tanto, fue bautizado “y lauado (*sic*, por “lavado”) con la Saludable agua Bauphtismal con público Rito y en el lugar y tiempo Concerniente y destinado solo para los lexitimamente nacidos”. Así recibió el nombre de Juan Paulo. Nombre que le impuso, junto con las aguas bautismales, el arcediano Henrique Elmenhorcio, siendo sus padrinos Juan Bues, Paulo Kettelmann y Cecilia Voslerso. Todo lo cual certificaba y testimoniaba el maestro Gilberto Leiding<sup>21</sup>.

Este último en realidad otro de los sacerdotes –en su caso definido como uno de los principales o primario– de esa parroquia de Santa Catalina de Hamburgo, al que se le pedía actuase como testigo “en el nombre de Dios

---

19. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

20. AGG-GAO CO LCI 1704, testamento, hojas sin foliar.

21. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

amen en el año de la encarnacion de Jesucristo nuestro señor y Salvador de mil setecientos y catorze en la Yndicion septima el dia y luna veinte y quatro del mes de Agosto” junto con los diáconos primarios Francisco Bostelman y Cristóforo Darnedden, para asegurar que esa acta de bautismo de Juan Paulo Culper era cierta y verídica.

Todo ello a petición de otro comerciante de San Sebastián, Guillermo Schlesels, que, respaldado por Venjamin Cristiano Arnoldo “Cuidano (sic, probablemente, por “ciudadano”) y cirujgo” de la ciudad de Hamburgo, debe validar esa acta de bautismo que demostraría que el joven que se ha presentado a recoger la herencia no es un impostor como el que trató de hacerse pasar por Martin Guerre<sup>22</sup>.

Algo que deberán confirmar dos notarios presentes en ese acto de reconocimiento del documento: Brante Bohme, notario público por la autoridad imperial y jurado y admitido por el Excelentísimo e Ilustrísimo Senado de la ciudad de Hamburgo, y el señor Ysaac Pommern, que es calificado como notario adjunto en este documento que reconstruye, con minuciosidad, de qué familia procedía Juan Paulo Culper, heredero de uno de los comerciantes que ejercieron su oficio en San Sebastián entre finales del siglo XVII y principios del XVIII<sup>23</sup>.

Según los testimonios que se adjuntan a esa acta que debe probar la identidad de Juan Paulo Culper, para los clérigos convocados como testigos, no hay duda de que ese protocolo eclesiástico que les muestran –así lo llama el documento–, es exacto. A eso se añaden las observaciones de aquellos que habían conocido en Hamburgo a Leonardo Culper y a su familia política. En especial a aquel Henrique Havisadelaer que terminaría triunfando en su carrera como comerciante de altura en una lejana ciudad, San Sebastián, en la costa cantábrica de los vastos dominios del rey Carlos II de Habsburgo<sup>24</sup>.

Así, bajo juramento en el siguiente día de luna, que era el 27 de agosto de aquel año de 1714, comparecen Francisco Hamberc y Henrrico Maas, ambos ciudadanos de Hamburgo y “rafinadores”. Los dos afirmaban que habían sido compañeros de gremio de Leonardo Culper y, por tanto, lo conocían bien. A Henrrico Maas le constaba también que la madre de Juan Paulo Culper –es decir, la hermana de Henrique Havisadelaer– era la hijastra mayor de Paulo Ketelmann, “cirujgo” de la ciudad de Hamburgo<sup>25</sup>.

---

22. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

23. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

24. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

25. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

Quedaba así aclarado, con todos esos documentos –un verdadero lujo para aquella época de comunicaciones más lentas que las nuestras–, quién era Henrique Havisadelaer, de dónde había salido, cómo había prosperado y a quién, legítimamente, podía dejar aquel emporio comercial elevado en San Sebastián a costa de años de esfuerzo, de riesgos asumidos en un siempre incierto tráfico marítimo.

Con ellos, con esos documentos, quedaba trazada la historia de un miembro de la alta burguesía de Hamburgo que decidió trasladarse a San Sebastián para abrir una tienda y comercializar en ella telas –alborno, Montalban, Anizcote, Bayeta...–, vinos, cera y otros objetos con los que al final de sus días ha obtenido unos cuantiosos beneficios y algunas deudas de cuyo importe no piensa eximir a Domingo de Unzeta Basurto<sup>26</sup>.

Ni siquiera después de muerto, cuando su pequeño emporio comercial levantado en San Sebastián pasa a su sobrino Juan Paulo Culper, que finalmente aparecerá en ese mismo documento retratado como residente en la ciudad primero, y vecino de ella poco después, y reclamando sus plenos derechos sobre esa hacienda –deudas incluidas– apenas su tío ha dejado este Mundo. Continuando así, según todos los indicios, ese próspero comercio que nos permite hacernos una mejor idea de en qué parte del mapa de la Historia marítima mundial se sitúa San Sebastián a finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, cuando apenas ha concluido la Guerra de Sucesión que traerá una nueva dinastía, la de los Borbón, dotada de unos bríos que, como vamos a ver en los siguientes apartados de este trabajo, también dejan su huella en esa parte de la Historia de San Sebastián aún muy mal conocida<sup>27</sup>.

### **3. Los contrabandistas del Monte Igueldo**

Nuestra siguiente “historia extravagante” se sitúa en un momento en el que la nueva dinastía que se asienta en el trono de Madrid, prácticamente, al mismo tiempo en el que Juan Paulo Culper reclama su herencia en San Sebastián, ya se ha consolidado y está poniendo en práctica una serie de medidas que tratan de controlar estrechamente el comercio marítimo a gran altura del que se nutre San Sebastián. Ese mismo que –como hemos visto en el apartado anterior– atrae a ella una destacable colonia de emprendedores del Norte de Europa que, quizás, deberíamos de preocuparnos en conocer mejor.

---

26. AGG-GAO CO LCI 1704, hojas sin foliar.

27. AGG-GAO CO LCI 1704, folio 9 recto y 64 recto.

Este nuevo episodio histórico del que se va a tratar en este punto puede parecernos salido de novelas de aventuras, como ese monumento tanto al Antisemitismo como a cosas mucho menos reprobables que fue “Moonfleet”<sup>28</sup>.

Sin embargo, muy serios documentos –en concreto actas de la Diputación Foral de Gipuzkoa de esas fechas– demuestran que realmente ocurrió, que realmente fue un hecho histórico del que se puede extraer, por supuesto, alguna enseñanza, que, en definitiva, en la ciudad de San Sebastián ocurrían cosas verdaderamente interesantes a mediados del siglo XVIII.

Sobre todo por lo mucho que nos permiten saber sobre esa, hasta hoy, prácticamente desconocida Historia marítima del País Vasco peninsular. La misma que, equivocadamente, consideramos como indigna de comparación con, por ejemplo, la de los británicos que luego ha sido reflejada –y mitificada y, por tanto, perpetuada– en novelas como la ya aludida “Moonfleet”. Lugar literario desde el que se ha colonizado nuestra imaginación –especialmente gracias a su cautivadora versión para el cine– hasta conducirnos a errores sistemáticos sobre nuestro pasado, haciéndonos creer imposible la existencia en nuestro entorno histórico de cosas tales como contrabandistas que se afanan a la luz de la luna en calas ocultas, desembarcando su mercancía ilegal, patrullas del resguardo del rey que tratan de impedirlo por medio de espectaculares emboscadas y otros detalles que, tan ingenua como indocumentadamente, todavía hoy creemos privativos del cine y la novela anglosajona. Lo que, en muchas ocasiones y para muchos lectores, viene a significar la Historia con “H” mayúscula, fuera de la cual no existe nada, reduciéndose así el pasado a dos o tres escenarios predominantemente británicos o angloamericanos, dando así por desaparecido el complejo cuadro de la Historia mundial y, concretamente, el de las potencias rivales –Francia, España...– de los anglosajones<sup>29</sup>

---

28. J. M. FALKNER: *Moonfleet*. Wordsworth. Ware, 1993.

29. Acerca del modo en el que los contrabandistas han acabado asociados, por sistema, con el mundo anglosajón puede resultar de interés la ácida versión literaria de ese tópico popular recogida en la novela “Inglaterra, Inglaterra” de Julian Barnes. Véase Julian BARNES: *Inglaterra, Inglaterra*. Anagrama. Barcelona, 1999. La cuestión del contrabando peninsular, por las razones de costumbre, es decir, la obsesión hispanomaniaca que ha descrito en su momento oportunamente Tom Burns Marañón, ha quedado ciertamente abandonada sin apenas estudios sistemáticos, haciendo que una historia como la que se relata en este apartado, parezca inverosímil sino la trasladamos, inmediatamente, a Cornualles o al estuario del Támesis o, como mucho, a las costas de Bretaña en estas mismas fechas. Un erudito tan minucioso como Julio Caro Baroja, apenas puede citar bibliografía respecto a este tema que, como él mismo indica, es una cuestión capital de la Historia económica de España –como de la de cualquier otro estado europeo con rentas estancadas– que se reflejará en el canto, entre horrorizado y admirado, a los “guapos” o “crudos” que se meten a contrabandistas, para defraudar una renta

Algo que, en realidad, se desmiente con sólo leer las tres o cuatro hojas en las que, la Diputación de Gipuzkoa electa para el año foral 1749-1750, levanta acta de un episodio elocuente por sí sólo acerca de qué clase de emporio de comercio marítimo era San Sebastián a mediados del Siglo de las Luces. Uno, desde luego, lo bastante considerable como para que contrabandistas de tabaco de cierta importancia pensasen que era una pieza interesante en la que llevar a cabo sus fraudes. Y a una escala no precisamente pequeña, según se deduce de ese informe que el día 10 de mayo de 1750 los dos alcaldes de San Sebastián remitieron a la Diputación, tal y como esa institución se lo había mandado.

Se trata de un ejemplo, excelente por otra parte, de la denodada lucha que el estado español pone en marcha desde el reinado de Carlos II –y especialmente entre 1730 y 1787– para frenar una actividad fraudulenta que amenaza con arruinar a dicho estado y a los que ejercen ese comercio –el de tabaco– de forma legal. Como podría ser el caso de muchos de los hombres de negocios de San Sebastián que se benefician del tráfico de ese y otros productos sobre los que el Estado impone una tasa<sup>30</sup>.

De lo primero que nos enteramos, gracias a ese documento, es que los dos principales magistrados de San Sebastián debían dar cuenta en esas hojas, remitidas a la Diputación, de la detención de un barco de contrabandistas de tabaco con base en San Juan de Luz que habían intentado desembarcar en la que ellos llaman “ensenada del Antigua (sic, por el actual barrio del Antiguo)” una importante carga de esa mercancía<sup>31</sup>.

...

tan impopular pero al mismo tiempo tan necesaria para la buena marcha económica del Estado. Véase Julio CARO BAROJA: *Ensayo sobre la literatura de cordel*. Círculo de lectores. Barcelona, 1988, pp. 124-140, 454-457 y 493-494. Sobre la “Hispanomanía” y sus peculiaridades, véase Tom BURNS MARAÑÓN: *Hispanomanía*. Plaza y Janés. Barcelona, 2000.

Las excepciones respecto al desconocimiento de la Historia marítima vasca, por supuesto, existen y, afortunadamente son cada vez más y de mejor calidad. Véase, por ejemplo, algunas de las aportaciones a ese respecto recogidas en Juan Antonio RUBIO-ARDANAZ (ed. lit.): *La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*. Zainak, nº 33, 2010.

Para una demostración práctica de las fuertes imbricaciones entre el comercio marítimo de altura anglosajón y el puerto de San Sebastián, véase Carlos RILOVA JERICÓ: ““Los 33 grados de latitud Norte”. Nuevas fuentes para la historia del comercio marítimo internacional en San Sebastián (1800-1900)”, en José María UNSAIN (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Untzi Museoa. Donostia-San Sebastián, 2008, pp. 237-249.

30. Consúltese AGG-GAO JD AM 106, folio 260 vuelto. Sobre ese controvertido tema, tan poco estudiado, el modo en el que daña al comercio legal y al Estado pero al mismo tiempo es visto con buenos ojos por una gran masa de la población, desde caballeros y alta burguesía hasta el pueblo bajo, por el abaratamiento que supone ese tráfico de mercancías de consumo bastante masivo, véase CARO BAROJA: *Ensayo sobre la literatura de cordel*, p. 456.

31. AGG-GAO JD AM 106, folio 260 vuelto.

Nada falta en esta historia de contrabandistas a partir de ese punto. Empezando por los confidentes que informan a la Ley y el Orden. En efecto, los magistrados, tanto los municipales como los provinciales, parecían estar perfectamente al tanto de cómo se iba a desarrollar esta delicada operación para defraudar al comercio legítimo de tabaco.

Para empezar sabían que el barco sería tripulado desde San Juan de Luz por trece hombres. Llegarían el día 4 de mayo de ese año de 1750, en el que se partía por la mitad el siglo XVIII, y desembarcarían la carga en esa enseada –con toda probabilidad la actual playa de Ondarreta– ante el caserío llamado “Arroca”. Desde él, un espía apostado en la que el documento llama “la taberna de el Antiguo (sic)” avisaría a los contrabandistas donostiarras –descritos en el documento con el rimbombante nombre de “defraudadores de la Renta Real”– que esperaban en otro caserío más arriba de ese punto. Concretamente en el que ese informe a la Diputación llama “Anizqueta”<sup>32</sup>.

Una gran operación, sin duda, con todos los elementos propios de un relato de Robert Louis Stevenson –o, mejor, de J. M. Falkner– como podemos ver –contrabandistas emboscados, tabernas al borde del mar...– que, sin embargo, iba a ser contrarrestado por otro plan no menos ambicioso que, sin duda, el caballero Trelawney y el doctor Livesey habrían envidiado o, más aún, los magistrados del condado de Dorchester que persiguen implacablemente a los contrabandistas de Moonfleet.

En efecto, los alcaldes donostiarras acudieron a la guarnición militar y requirieron de ella fuerza armada. Los hombres del rey, en este caso el general marqués de Montesanto, por supuesto, no se negaron a prestar esa ayuda. De ese modo los dos magistrados pronto contaron con varios oficiales y cincuenta hombres de élite. Granaderos para ser exactos. El mismo tipo de soldados elegidos, por norma, para llevar la vanguardia de los asaltos descubiertos contra posiciones enemigas y, por tanto, los más indicados para una operación como esa, tan necesitada de familiaridad con las armas como de sangre fría<sup>33</sup>.

A eso se sumaron veinticuatro marineros, encargados de tripular tres chalupas en las que se montaría parte de esa terrible infantería de élite,

---

32. AGG-GAO JD AM 106, folio 260 vuelto.

33. AGG-GAO JD AM 106, folio 260 vuelto. Sobre las relaciones entre los donostiarras y las guarniciones militares asentadas en la ciudad en esa misma época, puede resultar de interés Carlos RILOVA JERICÓ: “Un duelo junto a la iglesia de Santa María. El “mando a la española” y el regimiento de irlandeses Hibernia. San Sebastián, 1756”. BEHSS, nº 37, 2003, pp. 527-544. Para una visión de conjunto del ejército español en esa época, véase, por ejemplo, Francisco ANDUJAR CASTILLO: *Los militares en la España del siglo XVIII*. Universidad de Granada. Granada, 1991.

mientras el resto formaba una tenaza sobre los contrabandistas avanzando por tierra<sup>34</sup>.

El plan trazado a partir de ese punto, tal y como lo describe el informe de los dos magistrados donostiarras remitido a la Diputación, es verdaderamente minucioso.

En la noche del día 4 de mayo de 1750, a las 9, las partidas de cazadores de contrabandistas, ya organizadas, salieron hacia las distintas puertas del recinto amurallado que en esas fechas circunda la ciudad, cuidando de actuar sigilosamente. Tal y como se lo había recomendado hacer la Diputación<sup>35</sup>.

Así esperaron hasta que los vigías que habían puesto en el castillo de la punta del Muelle y en la isla de Santa Clara, les avisaron con señales convenidas de la llegada del barco de los contrabandistas de San Juan de Luz<sup>36</sup>.

Según dice el documento, desde la torre del Muelle se haría señal con tres luces cuando se supiera que los contrabandistas ya habían acercado su barco a tierra y lo empezaban a descargar. En ese momento se debía cerrar, por tierra y por mar, el despliegue de tropas con el fin de que así, tal y como dicen los dos alcaldes donostiarras, se desanimasen los contrabandistas y no presentasen resistencia al verse entre dos fuegos<sup>37</sup>.

De acuerdo con ese plan tan bien trazado, los granaderos se apostaron en tres puntos distintos, rodeando completamente las veredas y caminos por los que podrían haber huido los contrabandistas. El despliegue, de hecho, fue casi más propio de una operación militar que de una simple redada de contrabandistas. Dicen los dos alcaldes que los soldados rompieron setos para instalarse en puntos en los que no podrían ser vistos por el espía de los contrabandistas<sup>38</sup>.

Así esperaron, pero fue en vano. El informe de los magistrados donostiarras señala, en efecto, que a pesar de que los vigías del Muelle velaron hasta el alba y los de tierra hasta las dos y media de aquella noche, tan cargada de aventuras a la luz de la luna, no vieron nada<sup>39</sup>.

Las órdenes, sin embargo, fueron estrictas: la tropa debía volver a desplegarse antes de que llegase el alba y buscar a los contrabandistas —que ya

---

34. AGG-GAO JD AM 106, folio 260 vuelto.

35. AGG-GAO JD AM 106, folios 260 vuelto-261 recto.

36. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 recto.

37. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 recto.

38. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 recto.

39. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 recto.

no podrían llegar por mar por falta de marea suficiente— en los caseríos de la zona.

Así, primero se buscó al espía y a sus cómplices más inmediatos. Es decir, los contrabandistas que debían recibir la mercancía en tierra, en la taberna del Antiguo. Sin embargo lo único que produjo esa pesquisa fue descubrir un sospechoso vacío en un establecimiento que debería haber estado más concurrido. Incluso a pesar de las prohibiciones que impedían recibir clientela a partir de determinada hora de la noche<sup>40</sup>.

Al no encontrar ni rastro de los contrabandistas autóctonos y de su espía, las tropas avanzaron hasta el caserío más próximo y, por tanto, sospechoso de albergar en él a los defraudadores de la Hacienda Real. La casa se llamaba, según el documento que seguimos, “Anizqueta de arriua (sic, por “Arriba)”. Los magistrados donostiarras actuaron contra ella sin ninguna clase de contemplaciones<sup>41</sup>.

De hecho, cercaron esa casa con el mismo rigor con el que habían organizado su despliegue policial-militar para capturar a aquellos hombres que se creían con derecho a hundir el próspero comercio a gran escala de la ciudad por medio de aquellas operaciones de contrabando, contra las que las autoridades reaccionan con verdadera contundencia, como hemos podido ver hasta aquí.

Así, según dicen los dos alcaldes, subieron con los soldados —y ayudados por un guía— hasta el caserío emplazado en el monte Igueldo. Una vez allí, las tropas fueron desplegadas para rodear completamente el caserío y en esa pose tan marcial, perfectamente formados, aguardaron a que levantase la luz del día para proceder a converger sobre la granja y registrarla de arriba a abajo...<sup>42</sup>

El resultado fue un nuevo fiasco para los celosos vigilantes de la prosperidad comercial de San Sebastián y el exacto deber hacia la Hacienda Real: no había nadie en la casa, tan sólo los arrendadores de la granja. Tampoco se encontró nada en las que el documento llama “caballerizas” del caserío “Anizqueta”<sup>43</sup>.

Tanto ruido para tan poco resultado, sin embargo, no debe llevarnos a pensar que aquella ejemplar operación contra el contrabando, digna de figurar en los anales de los que se ha nutrido el Cine y la Literatura que, a su vez, han nutrido —y dado forma— a nuestro imaginario colectivo sobre

---

40. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 vuelto.

41. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 vuelto.

42. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 vuelto.

43. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 vuelto.

asuntos como el que se describe en este informe, es una simple anécdota jocosa.

Todo lo contrario. El asunto es tomado muy en serio, tanto por los magistrados como, sobre todo, por la Diputación, que parece, según todos los indicios, haber sido la correa de transmisión de aquel despliegue táctico que, cuando menos, debió conseguir desanimar a los contrabandistas de San Juan de Luz, frustrando su operación de fraude con el tabaco a gran escala.

Así es, lo último que señalan los dos alcaldes antes de dar por cerrado este informe, es que los dos arrendatarios de “Anizqueta” fueron interrogados y se tomó exacta cuenta de sus declaraciones acerca de la inexistencia de contrabandistas –u hombres de armas algunos, ni a pie ni a caballo, que también los describen así– en su casa; al menos aquella noche... Esas declaraciones, que, por otra parte, la Diputación recibe gustosamente de manos de ambos alcaldes, serán remitidas, por orden de esa misma institución, a manos de don Martín de Loinaz, para que haga con ellas lo que juzgue oportuno ya que se le envían por vía confidencial...<sup>44</sup>

Un gesto que debemos interpretar como una prueba, otra más, de la estrecha y concienzuda implicación de las autoridades municipales de San Sebastián con los complejos planes de la nueva monarquía borbónica destinados a sacar todo el partido posible de una de las principales fuentes de riqueza de la época. La que, de hecho, marca el eje sobre el que se mueve buena parte de la Historia de ese Siglo de las Luces del cual, como ya se ha dicho en innumerables ocasiones, descendemos directamente.

Es decir, el mar y el comercio que se mueve sobre él y por cuyo control potencias como aquella a la que sirven los alcaldes de San Sebastián o los diputados guipuzcoanos del año foral 1749-1750, sencillamente están dispuestas a todo.

Desde provocar una guerra tras otra en la que emplear a soldados tan bien entrenados como los que persiguen contrabandistas por el monte Igueldo, como a lo que hoy llamaríamos “operaciones encubiertas”.

De una de ellas –una de las más importantes, aunque no por eso mejor conocida–, y del modo en el que implicó a San Sebastián, es precisamente de lo que se hablará en el siguiente apartado de este trabajo.

---

44. AGG-GAO JD AM 106, folio 261 vuelto.

#### 4. La ciudad de San Sebastián y los grandes planes del marqués de la Ensenada

Al igual que con la historia de los contrabandistas de Igueldo, lo que se va a describir a continuación parecerá, seguramente, más propio del mundo anglosajón que de la realidad histórica –pasada y presente– que generalmente nos atribuimos y calificamos como “nuestra Historia”.

Si es así, si alguien cree que lo que se va a describir en este nuevo apartado de este trabajo es incompatible con lo que imagina que en realidad ocurrió en nuestro pasado –más bien nada, o, al menos, nada que hoy pueda verse en una pantalla de cine–, será a pesar de que en este caso, a diferencia de lo que pasa con personajes como los escurridizos contrabandistas de Igueldo, sí es cierto que se ha hecho un intento –decir esfuerzo es, quizás, decir demasiado– por devolver al público actual la realidad de los hechos que vamos a tratar de reconstruir a partir de este punto.

Así es, el historiador coruñés Juan Granados escribió, ya hace algunos años, una novela –la primera de una serie que, de momento, en cerca de diez años, se reduce a dos:–, “Sartine y el caballero del punto fijo”, en la que trató de describirnos –de un modo un tanto “sui generis”– los planes del marqués de la Ensenada para dotar al imperio español de nuevos y mejores medios que le permitan hacer frente a la amenaza de su antiguo aliado –el Reino Unido de Gran Bretaña– en la lucha que, iniciada con el cambio de dinastía en Madrid a partir del año 1700, enfangará a esas dos potencias en una guerra casi continua durante la mayor parte del siglo XVIII por el control de los mares y, sobre todo, las ricas colonias sudamericanas<sup>45</sup>.

Sin embargo la obra de Granados adolece de graves defectos si lo consideramos como vehículo de transmisión de lo que podríamos llamar “conocimientos históricos” o “Historia”. Algo que, por otra parte, suele ser común en toda novela histórica, a pesar de que, como ocurre en este caso, esté escrita por un historiador con cierto bagaje investigador a sus espaldas<sup>46</sup>.

Así es, el profesor Granados se toma ciertas libertades en la primera de sus dos novelas ambientadas en la época del marqués de la Ensenada, “Sartine y el caballero del punto fijo”, que, de rechazo, llevan a la

---

45. Véase Juan GRANADOS: *Sartine y el caballero del punto fijo*. Edhasa. Barcelona, 2003.

46. Para una crítica como novela histórica de esta miniserie de dos títulos dedicados por Juan Granados al intendente Nicolás Sartine, véase los números de mayo y junio de 2011 de “La novela antihistórica” página de crítica literaria independiente publicada online <http://lano-velaantihistorica.wordpress.com>.

volatilización de cierto episodio de la Historia marítima de San Sebastián que, como el resto de las tres historias que forman la estructura de ese artículo, puede ayudarnos a situar mejor a esa ciudad en el mapa de esa Historia marítima.

En efecto, la misión que Granados asigna a su personaje, el intendente Nicolás Sartine, en “Sartine y el caballero del punto fijo”, es, por un lado, desenmascarar los malvados planes de algunos funcionarios del nuevo Estado borbónico. Ese mismo que pugna por sacar adelante su despotismo ilustrado, durante el reinado de Fernando VI, con la construcción de una flota de guerra en los nuevos astilleros de El Ferrol para rivalizar con la británica. Por otra parte Sartine tendrá que conseguir que los especialistas que Jorge Juan ha ido reclutando por medio de una tan verídica como compleja labor de espionaje en el Londres de aquella época -1749-, lleguen a España y sean destinados a las atarazanas en las que se va poner en práctica el diseño del marqués de la Ensenada para modernizar y reforzar el poder naval español con el fin, lógico por otra parte, de mantener intacto el imperio ultramarino de esa potencia<sup>47</sup>.

Hasta ahí todo es más o menos correcto. El problema llega cuando comprobamos en las páginas de la novela firmada por Juan Granados que Richard Root –y el resto de los especialistas reclutados por Jorge Juan en Inglaterra para que apliquen sus conocimientos en El Ferrol– entran a los dominios de la católica majestad de Fernando VI de un modo un tanto rocambolesco.

Uno que no refleja en absoluto el complejo plan de “fuga de cerebros” que había elaborado el verdadero marqués de la Ensenada –no el ficticio imaginado para “Sartine y el caballero del punto fijo”– y en el que tendrán un papel preponderante las autoridades de San Sebastián y otras del País Vasco. Algo en absoluto inverosímil o sorprendente, por otra parte, dada la proximidad de las mismas a la frontera francesa y a la habitual presencia de vascos entre el alto funcionariado de la corte de Madrid en puestos de gran

---

47. Para un ajustado resumen histórico de esos hechos sobre los que se mueve el eje de la novela de Juan Granados, véase VV.AA.: *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*. Tomo XXIX de la Historia de España Ramón Menéndez-Pidal. Espasa-Calpe. Madrid, 1985, pp. 491-492 y 641-699.

La bibliografía sobre la expedición científica en la que participa Jorge Juan –destinada a fijar, precisamente, un punto fijo que ayude a la navegación marítima–, es relativamente considerable y dispersa. Puede encontrarse un interesante resumen, que ayudará a contextualizar el episodio más correctamente, en Isabelo MACIAS DOMÍNGUEZ: “Presencia española en el Pacífico”, en VV.AA.: *Filipinas puerta de Oriente. De Legazpi a Malaspina (Catálogo de la Exposición exhibida en el Museo de San Telmo de San Sebastián del 22 de noviembre de 2003 al 18 de enero de 2004 y en el Museo Nacional del Pueblo filipino de Manila de febrero de 2004 a abril de 2004)*. Lunweg. Barcelona, 2003, pp. 27-47.

confianza. Como ocurre en el caso de uno de los más próximos colaboradores del marqués de la Ensenada: Agustín Pablo de Ordeñana<sup>48</sup>.

En efecto, lo que en realidad ocurrió con los especialistas reclutados por Jorge Juan en Londres dista mucho de lo que nos describe la novela de Juan Granados. No hubo, por ejemplo, un accidentado viaje por mar, huyendo de unas celosas autoridades británicas que son burladas por las astucias de un grupo de audaces funcionarios al servicio de España, tal y como se lee en “Sartine y el caballero del punto fijo”. Si seguimos los documentos de la Diputación guipuzcoana para el año 1750, descubriremos que el único viaje por mar que hicieron los especialistas británicos fue sólo para atravesar el Canal de La Mancha entre Inglaterra y Francia.

A partir de ahí, su viaje debió continuar por tierra francesa –y por tanto aliada de España en la época– hasta llegar a la frontera de Irun. Allí, naturalmente, aquella intriga empezó a ser cosa de las autoridades guipuzcoanas.

Todo ocurrió en marzo del año 1750, poco antes, por tanto, de que las autoridades provinciales, y las municipales de San Sebastián –que dependían estrechamente de ellas–, decidieran dar aquel escarmiento a los contrabandistas que pululaban por las inmediaciones del Antiguo y el monte Igueldo del que se ha hablado en el punto anterior de este mismo trabajo.

Las primeras noticias de que los planes de espionaje industrial del marqués de la Ensenada habían funcionado a la perfección, llegaron en 17 de marzo a la Diputación que regía la provincia hasta la próxima Junta General del año 1750.

El comandante general al cargo de los asuntos militares en tierra guipuzcoana les avisaba por medio de varias cartas que, en breve, debían llegar a aquella jurisdicción Richard Root y su familia, acompañados por los que esos documentos llamaban “cinco dependientes”. Es decir, aprendices o técnicos que Root llevaba con él para poner en práctica los designios del marqués de la Ensenada de construir una potente flota de guerra española que hiciera frente a la británica, utilizando para ese fin a los mismos que habían creado esos barcos para el rey de Gran Bretaña<sup>49</sup>.

---

48. Una vida imprescindible para comprender los planes del marqués de la Ensenada descrita con detalle por la profesora Celina Ribechini en una magnífica monografía. Véase, Celina RIBECHINI PLAZA: *Venturas y desventuras de un mercader en el Bilbao del siglo XVIII*. Txertoa. San Sebastián, 1995.

49. Consúltense AGG-GAO JD AM 106, folio 242 recto. Sobre el apoyo de la corona española a los independentistas norteamericanos, véase, por ejemplo, Juan F. YELA UTRILLA: *España ante la independencia de los Estados Unidos*. Itsmo. Madrid, 1988. Más recientemente Eric BEERMAN: *España y la independencia de Estados Unidos*. Mapfre. Barcelona, 1992. Un conflicto en el que, como ocurre con los planes del marqués de la Ensenada, vuelven a

Según comunicaciones posteriores, Richard Root, pieza clave de esos planes, iba hacia La Coruña, pero siguiendo una curiosa ruta que, sin embargo, la Diputación guipuzcoana se limitó a facilitarle sin cuestionar –en lo más mínimo– aquellos alambicados planes del marqués de la Ensenada.

Así, según se puede leer en nuevas comunicaciones del comandante general de la provincia, recogidas en el acta de la siguiente sesión de aquella Diputación, la de 18 de marzo de 1750, Root, su familia y sus hombres iban a La Coruña siguiendo un camino bastante excéntrico. Al parecer deliberadamente lejos de la costa, adentrándose en la provincia de Gipuzkoa para llegar hasta Vitoria y seguir desde allí en adelante en dirección hacia el puerto gallego en el que pondrían en práctica todo lo que sabían y que tan caro le iba a salir a la flota y al comercio marítimo británico en los próximos años. Especialmente durante la llamada Guerra de Independencia de los Estados Unidos, entre 1776 y 1782<sup>50</sup>.

La Diputación se limitó a expedir órdenes a las villas de Tolosa, Azpeitia, Bergara, Mondragón y Salinas de Léniz –la actual Leintz Gatzaga– para que facilitasen a Root –y a los que le acompañaban– todo lo necesario para que ese viaje se realizase con toda comodidad<sup>51</sup>.

En la sesión del día 20 de abril de 1750 de esa misma Diputación, se pondrá en juego lo que parece ser una segunda fase del plan elaborado por el marqués de la Ensenada para que sus minuciosas operaciones de espionaje industrial no queden malogradas. Será en ésta en la que entrará, y de lleno, la ciudad de San Sebastián.

En efecto, según el acta de la Diputación de esa fecha, ese día iban a llegar por la frontera de Francia otros especialistas británicos siguiendo los pasos de Richard Root. Se trataba concretamente de Edward Brit, William Richards –transcrito en el documento como “Ricards”– y el hermano de este último.

La Diputación mandaba que los tres fueran enviados a San Sebastián y que allí se les facilitasen los alimentos, alojamiento y bagajes necesarios para que siguieran después ruta –al parecer– hacia los astilleros de El Ferrol, en los que –como se comprobó años después, por la vía de los hechos más contundentes– se dedicarán a instruir a toda una generación de constructores

...

verse implicadas determinadas familias del País Vasco con estrechas relaciones con la Corte de Madrid. A ese respecto véase María Jesús CAVA-Begoña CAVA: *Diego María de Gardoqui. Un bilbaíno en la diplomacia del siglo XVIII*. BBK. Bilbao, 1992 y Natividad RUEDA: *La compañía comercial “Gardoqui e hijos”. 1760-1800*. Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz, 1992.

50. AGG-GAO JD AM 106, folio 244 recto.

51. AGG-GAO JD AM 106, folio 244 recto.

de barcos que fabricaron una de las mejores flotas de guerra que surcó los mares del convulso siglo XVIII<sup>52</sup>.

Meses después, concretamente a finales de mayo de 1750, el día 27, la Diputación recibiría nuevas noticias para seguir impartiendo órdenes que facilitasen las cosas a aquellos especialistas en construcción naval que tanto había costado reunir y sustraer a Gran Bretaña.

En esta ocasión se trataba de las familias de los que ya habían pasado para El Ferrol. A éstas, según las nuevas órdenes que impartirá la Diputación, se les debía tratar con toda consideración –otra vez– por lo que respectaba a alojamientos, alimentos y bagajes. Y, una vez más, la responsabilidad de que su viaje fuera lo más grato posible, recaía en las autoridades que regían San Sebastián en aquel año de gracia de 1750<sup>53</sup>.

Era esa una más de las muchas contribuciones que, según todos los indicios, la ciudad haría a los designios del marqués, que tanto las autoridades provinciales como las de la misma ciudad, llevaban obedeciendo desde el primer momento en el que don Zenón se dedicó a fustigarles –como al resto de las autoridades del Estado– con constantes órdenes sobre el modo en el que se debía controlar el consumo de madera de los bosques guipuzcoanos, los estrictos permisos de construcción naval que debían otorgar y las medidas a adoptar para conseguir que el puerto de Pasajes, aún bajo control jurisdiccional de San Sebastián en esas fechas, se pusiera a la altura del nuevo astillero de El Ferrol.

Algo que también quedó plasmado en aquellas actas de la Diputación del año 1750, en las que consta el modo en el que las autoridades municipales de San Sebastián se dedicaron a hacer llegar a buen puerto a Richard Root y a todos los especialistas que, en pocos años, iban a contribuir a levantar una formidable flota de guerra. Capaz, en efecto, de rivalizar con la de Gran Bretaña, como lo comprobarían los propios británicos durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, incapaces de detener el flujo de pertrechos de guerra y tropas españolas a través del Atlántico que acabaría por empantanar al ejército británico en lo que ahora son los Estados Unidos de Norteamérica<sup>54</sup>.

En esas mismas actas, en efecto, podemos leer que las autoridades de San Sebastián colaborarán estrechamente con todo lo que ordene el marqués de la Ensenada para sacar adelante sus grandes planes, tasando, por ejemplo, cuidadosamente la madera que se podía utilizar para construir una casa en la calle Lorenzo de esa ciudad. Tal y como se puede leer en las actas de la

---

52. AGG-GAO JD AM 106, folios 252 recto y 252 vuelto.

53. AGG-GAO JD AM 106, folios 276 recto-276 vuelto.

54. Sobre esto me remito a la bibliografía señalada en la nota 49 de este mismo trabajo.

sesión de 13 de julio de 1749 de la Diputación, en la que finalmente se autorizaba a Pedro Michelena a construir esa nueva casa, ya que la madera no podría ser utilizada para la construcción de navíos de la Armada<sup>55</sup>.

Sólo un detalle más de una política destinada a complacer los deseos del marqués. Una que pasa desde la protección a los bosques guipuzcoanos, que el ministro encuentra descuidados por esa misma Diputación del año 1749-1750, hasta enviar carpinteros para el astillero de El Ferrol o erigir fábricas de anclas que complementen a esas instalaciones, que se convertirán en la verdadera obsesión del ministro hasta que cae en desgracia en una corte de Madrid dominada por el partido angloportugués<sup>56</sup>.

## 5. Conclusión

Quizás la conclusión más adecuada para este artículo se encuentre, una vez más, en las actas de la Diputación guipuzcoana. En este caso las del año 1762.

En ellas podemos dar, otra vez, con episodios que, equivocadamente, nuestro imaginario colectivo atribuiría como únicamente viables en el mundo anglosajón –francés en el mejor de los casos– del siglo XVIII, pero que, como el resto de lo que hemos visto en este texto, ocurrieron realmente y ocurrieron en San Sebastián o no muy lejos de esta ciudad.

Sería el caso, por ejemplo, de la descripción, en varias sesiones celebradas por la Diputación de ese año de guerra abierta, de los ataques que unidades navales británicas lanzan contra el sector de costa en torno a San Sebastián en ese último año de la llamada Guerra de los Siete Años que se prolongará, en Europa, entre 1757 y 1763.

Las actas describen, otra vez, una realidad trepidante, que, en efecto, parece salir de las páginas de una novela o de la pantalla de un cine.

En la sesión de 20 de julio de 1762, por ejemplo, se exhortaba a aquellas autoridades a prestar toda la ayuda necesaria al regimiento de Infantería de línea Cantabria, destacado en esos momentos en la provincia. Asimismo, el ministro del ramo, Ricardo Wall, les aseguraba que en breve llegarían

---

55. AGG-GAO JD AM 106, folio 66 vuelto.

56. AGG-GAO JD AM 106, folios 71 recto, 159 vuelto y 251 recto-251 vuelto. Situaciones como la que describen esas actas, sobre el empleo de madera para la construcción naval y usos afines, son una cuestión realmente compleja que el profesor Álvaro Aragón Ruano comenzó a elucidar hace cerca de una década a partir de su tesis doctoral, texto de referencia para estos temas. Véase, Álvaro ARAGÓN RUANO: *El bosque guipuzcoano en la Edad moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. Sociedad de Ciencias Aranzadi. Donostia-San Sebastián, 2001, pp. 158-172.

desde el arsenal de Pamplona 550 fusiles para que la Diputación tuviese perfectamente armadas a las milicias cívicas bajo su control<sup>57</sup>.

Once días después, en la sesión de 31 de julio de 1762, continúan levantándose actas de esa Diputación que parecen escritas al son de redoble de un tambor militar. En ésta, la villa de Mutriku apela, por la vía de urgencia, a esas autoridades para que les remitan, cuanto antes, pólvora, balas y piezas de Artillería. La Diputación aprovechará esa contingencia para recordar al comandante general de la provincia que los 550 fusiles prometidos aún no han llegado y que sería conveniente repartirlos, también cuanto antes, entre las poblaciones de la costa<sup>58</sup>.

El motivo para todas esas urgencias que parecen haber entrado y salido de la sala de sesiones de aquella Diputación bajo estandartes de guerra y a ritmo de sones de pífano, es la presencia de naves de alto bordo –indudablemente británicas– que han aparecido en la mañana del día 8 de agosto de 1762 ante la costa guipuzcoana. Concretamente en la vertical de Zarautz, cuyas autoridades municipales serán en esta ocasión las encargadas de informar de lo cerca que está ese peligro. Casi a tiro de fusil de esa villa y enviando lanchas “armadas en guerra” a perseguir lo mismo navíos franceses que pasan por la zona, que chalupas de pescadores salidas de Orio...<sup>59</sup>.

Esa alarmante situación, con lanchas cargadas de marinos británicos casi a punto de desembarcar en Zarautz o en las inmediaciones del monte Igueldo, no irá mucho más allá, sin embargo. No hay, en efecto, indicio alguno de que esa Diputación del año 1762 no pudiera controlar esa peligrosa situación. La pólvora y las milicias, así como los fusiles –en este caso de la Diputación– llegaron a los puntos más amenazados y el temido desembarco, finalmente, nunca llegó a producirse<sup>60</sup>.

Parece evidente, a la luz de este desconocido episodio bélico, que los británicos sabían muy bien de la importancia de aquella costa –no era para menos considerando que por ella habían pasado Richard Root y otros maestros de la construcción naval británica– pero que, a pesar de haber concentrado una considerable fuerza naval ante ella –las autoridades de la villa de Orio hablan de doce embarcaciones británicas avistadas desde los montes cercanos–, no fueron capaces de dar un asalto general que llegase siquiera a amenazar a San Sebastián. Aquel puerto marcado como verdaderamente peligroso –especialmente por su flota corsaria– en algún que otro mapa británico de la época. De haberlo hecho sus posibilidades de triunfo parecen

---

57. Consúltese AGG-GAO JD AM 118, folios 51 recto-52 recto.

58. AGG-GAO JD AM 118, folio 63 vuelto.

59. AGG-GAO JD AM 118, folio 70 recto.

60. AGG-GAO JD AM 118, folios 70 recto y 70 vuelto.

haber sido más bien escasas teniendo en cuenta el dispositivo que –para mediados de agosto– la Diputación de aquel año de 1762 y, también en parte, el comandante general de la provincia, habían dispuesto para rechazar cualquier tentativa en las playas de Zarautz o de Orio<sup>61</sup>.

Es evidente que el mando naval británico ni siquiera se lo planteó, retirándose tan inopinadamente como había llegado, dejándonos en esos registros, con su ausencia y su retirada del terreno, otro hecho más que, por debajo de su aparente irrelevancia, de su aspecto anecdótico, incluso extravagante si se quiere, nos ayuda a comprender mejor en qué punto del mapa de la Historia marítima de Europa podríamos situar a San Sebastián a mediados del siglo XVIII.

---

61. AGG-GAO JD AM 118, folios 70 vuelto-72 recto. Sobre esos mapas véase Enrique OTERO LANA: “San Sebastián, puerto corsario”, en UNSAIN (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, p. 216.