

**POSTRIMERÍAS DE LAS PESQUERÍAS
TRANSATLÁNTICAS GUIPUZCOANAS DURANTE
EL SIGLO XVIII : PROCESO DE CREACIÓN
Y EXTINCIÓN DE LA COMPAÑÍA BALLENERA
DE SAN SEBASTIÁN**

Xabier ALBERDI LONBIDE¹

Introducción

A pesar de la gran importancia económica de las grandes pesquerías, no es sino hasta tiempos muy recientes cuando han comenzado a ser estudiadas de manera científica. Durante la década de los 70 se inició la renovación historiográfica de este tema². Tal renovación sobrevino desde dos frentes diferenciados. Por una parte, en lo que a la historiografía del País Vasco peninsular se refiere, las investigaciones emprendidas por Selma Huxley, además de constituir un

1. Licenciado en Historia (1992) por la Universidad de Deusto. Desde 1995 doctorando del Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América de la UPV. Desde 1996 becario del Programa de Formación de Investigadores del Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco.

2. Véanse entre otras : HUXLEY, Selma. Los vascos y las pesquerías transatlánticas (1517-1713). En: *Itsasoa*, t.3. San Sebastián: Etor, 1987. TRUGEON, Laurier. *Peches Basques en atlantique nord (XVIIe - XVIIIe siècle). Etude d'Economie maritime*, Bordeaux: Universidad de Bordeaux, 1982. Por otra parte véanse las síntesis historiográficas contenidas en : VV.AA. *Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.º1: Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, 1996. San Sebastián: Museo Naval. / AZKARATE, Agustín, et al. Los balleneros vascos: Historiografía y estado de la cuestión. En: *Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá). Estudio arqueológico y contexto histórico*, Vitoria-Gasteiz: Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, 1992; pp. 19-33.

inestimable avance en el conocimiento de las pesquerías, abrieron las puertas a posteriores estudios de nuevos investigadores³.

Por otra parte, en Iparralde, tal renovación aconteció en concordancia con una tendencia historiográfica generalizada en toda Francia, y derivada de la Escuela de los Anales, que dio lugar a una serie de estudios monográficos sobre la historia de puertos concretos. En este contexto se enmarca el trabajo de Bernard sobre Burdeos, que ejerció gran influencia en los posteriores estudios sobre la historia de las actividades económicas de los puertos de Lapurdi. En este sentido, destacan entre otros, las investigaciones de Turgeon⁴.

A pesar de los avances habidos, las investigaciones no han hecho más que comenzar, siendo aún importantes las carencias de conocimiento. Mientras en Lapurdi, las distintas aportaciones permiten la definición de la evolución general de las pesquerías, desde sus inicios hasta su extinción durante la segunda mitad del siglo XVIII, los estudios emprendidos en el País Vasco peninsular se han centrado, casi exclusivamente, en el estudio de la actividad durante el siglo XVI.

De manera que el devenir de las pesquerías, durante los siglos XVII y XVIII, permanece en la penumbra, sometido a tópicos y tradiciones historiográficas heredadas del pasado. Entre otras tradiciones se podrían citar la de la crisis y decadencia de la actividad durante el siglo XVII, o la del fin de las pesquerías como consecuencia del tratado de Utrecht, en muchas ocasiones, aceptadas por los historiadores, como referencias obligadas.

El origen de estas tradiciones se sitúan en el positivismo de principios de siglo, que ante todo valoraba, como fuente para el conocimiento histórico, la documentación de carácter oficial y diplomática, minusvalorando otros tipos documentales, como las judiciales, notariales y económicas. Un ejemplo destacado de esta situación es el trabajo de Ciriquiain Gaiztarro⁵.

3. Entre otros se debe citar como botón de muestra : HUXLEY, Selma. os vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713. En: *Itsasoa*, t.3, San Sebastián: Etor, 1984.

4. TURGEON, Laurier. *Peches Basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle)*. *Etude d'économie maritime*, Burdeos: Universidad de Burdeos, 1982.

5. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano. *Los vascos en la pesca de la ballena*, 2.ª ed. San Sebastián: Ediciones Vascas, 1979.

El objetivo de este trabajo consiste en aportar nuevas luces, sobre las causas que propiciaron la extinción de las grandes pesquerías en Gipuzkoa durante el siglo XVIII, atendiendo, por tanto, a la evolución y transformaciones que el sector experimentó desde finales del siglo XVII hasta prácticamente mediados del siglo XVIII.

1. Evolución general de las pesquerías guipuzcoanas entre los siglos XVI y XVII

Las pesquerías experimentaron un importante desarrollo durante la segunda mitad del siglo XVI. Turgeon afirma que el tráfico a Terranova y al Ártico superaba durante el siglo XVI, al dirigido a la América española y, durante el siglo XVII, a Oriente⁶. En este sentido, investigadores como Huxley y Barkham, en recientes estudios han comprobado que, a partir de 1560, las empresas, que se dedicaban a las pesquerías de Terranova, experimentaron un importante cambio, transformándose, en lo que denominan “empresas a gran escala”⁷.

A fines del siglo XVI, dentro de una coyuntura económica en la que el transporte marítimo, progresivamente fue quedando en manos de embarcaciones extranjeras, las autoridades provinciales, en sus memoriales redactados en demanda de una modificación de las Pragmáticas de fletes, que primaban a barcos naturales frente a los extranjeros, expresaban frecuentemente que la principal actividad naval de la Provincia eran las grandes pesquerías de Terranova⁸.

Con los datos de que hasta ahora se disponen, se puede afirmar que las pesquerías constituyeron una de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa a lo largo del siglo XVII. Al igual que en

6. TURGEON, Laurier. Op. cit., p.5.

7. HUXLEY, Selma - BARKHAM, Mikel. Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c.1540-c.1630), en: *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n.º1, 1996, San Sebastián: Museo Naval, p. 357.

8. AGG, R.5. / DIEZ DE SALAZAR, Luis M. - AYERBE, María R. *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa - Diputación Foral de Gipuzkoa, 1990; Rentería 16/26 Abril 1580.

Lapurdi⁹, aunque afectados por sucesivas crisis coyunturales, los armadores guipuzcoanos siempre consiguieron reunir los medios necesarios para restablecer sus flotas y continuar con la actividad.

Efectivamente, el siglo XVII comenzó con graves dificultades. La disminución de las capturas de ballenas en Terranova, se trató de solucionar con la búsqueda de nuevos caladeros en “Noruega”, territorios pertenecientes a la corona danesa, donde, además de los ataques provocados por la competencia inglesa, organizada en compañías comerciales¹⁰, se produjeron también ataques de los mismos daneses¹¹.

En definitiva, lo que se estaba produciendo era una competencia en torno al control de las pesquerías y su comercialización, tal como lo denotan las prohibiciones de embarcarse en barcos extranjeros, impuestas por el rey y las autoridades provinciales a los arponeros¹². En este mismo contexto, se gestionó y se obtuvo del rey una Real Cédula dando preferencia a la venta de las grasas de los naturales, frente a las extranjeras¹³.

Pero los problemas que afectaban a las pesquerías guipuzcoanas eran aun más graves. A lo largo del siglo XVII, al igual que lo hizo con las lanas, Bilbao consiguió centralizar en su puerto la negociación de la mayoría del bacalao que entraba en la península. Por ejemplo, Turgeon señala que el año 1700, de los 50.000 quintales enviados desde Boston a Europa, las tres cuartas partes fueron destinadas a Bilbao¹⁴. Esta pérdida del control de la comercialización de los productos de las pesquerías, por parte de San Sebastián, se inició a principios del siglo XVII. Un indicador muy importante de esta situación es el hecho de que las grasas, que en 1613 fueron arrebatadas por los ingleses a los pesqueros guipuzcoanos en Noruega, fuesen enviadas para su venta a Bilbao¹⁵. Unos años más tarde, en 1646, los mayordomos de la cofradía de San Pedro de San Sebastián

9. TURGEON, Laurier. *Peches basques...*, *op. cit.*; p.259.

10. AGG, R.16 / AGG, JD IM, 2-12-25.

11. AGG, R.17.

12. AGG, R.16. / AGG, JD IM, 2-12-26. / AGG, R.20.

13. AGG, R.17. / AGG, R.18.

14. TURGEON, Laurier. La crise de l'armement mortier Basco-Bayonnais dans la première moitié du XVIIIe siècle. En: *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*. Bayona, 1983, p.80.

15. AGG, R.16. / AGG, JD IM, 2-12-25.

se quejaban de que a los labortanos se les permitiese introducir en Bizkaia el saín que traían de Noruega¹⁶.

A partir de finales del siglo XVII y durante el siglo XVIII, las pesquerías de toda Europa se fueron, progresivamente, sumiendo en una crisis. Los colonos franceses e ingleses de América del Norte, aprovechando la cercanía de los caladeros, especialmente de bacalao, a los que podían acceder con menores costos que los pescadores europeos, consiguieron el control de las pesquerías, lo que provocó la crisis de la actividad en las metrópolis¹⁷. Al parecer Bilbao, lejos de perjudicarse, fue beneficiada por este cambio de control, pues permitió una mayor concentración del comercio de bacalao en su puerto¹⁸.

Pero no todo fueron dificultades para la actividad pesquera guipuzcoana durante el siglo XVII. Por una parte, los armadores guipuzcoanos obtuvieron una serie de ventajas legales sin precedentes, y por otra, la actividad pesquera continuó creando unos efectos multiplicadores, de capital importancia para la economía guipuzcoana, tanto en lo que respecta a la ocupación de gran parte de la mano de obra del litoral, como en todo lo concerniente a las redes, creadas para el abastecimiento de los navíos y venta de sus productos.

En primer lugar, en 1625 los armadores guipuzcoanos consiguieron del rey, que los navíos, aprestados para las pesquerías, fuesen exentos de los embargos para la Armada¹⁹. Posteriormente, este privilegio fue confirmado en 1639 y 1644, ampliando la exención a la marinería enrolada en los navíos pesqueros²⁰. Exenciones que en

16. “(...) so color de un permissio que el senorio de Vizcaya obtuuo de su Magestad como otro que primero fue concedido a esta Prouincia, para la comunicacion y comercio con los de la de Labort de françia, se lleuan por ellos en sus nauios muchas y considerables cantidades de grassas de las partes de la Noruega a la villa de Biluao y otras partes del dicho señorío de Vizcaya siendo assi que, conforme al dicho permissio, tan solamente se puede conducir la grassa, que en nauios de uacallao se trae de Terranoua que es muy mediana cantidad, como se ha entendido y practicado en esta dicha villa, y que dandose lugar, a que los de la dicha Prouincia de Labort traigan grassas de todas partes, y en mucha cantidad, uendrian a tener las de los naturales muy poca o ninguna salida, y se atrassaria la nauegacion de Terranoua y criança de la gente de mar que en ella se haze (...). AGG, R.26.

17. TURGEON, Laurier : La crise ..., op. cit.; pp.79-80.

18. Véase la nota n.º11.

19. Archivo del Museo Naval. Col. Vargás Ponce, Tomo III, doc. n.º58.

20. AGG, JD IM, 2-12-31 (P5D17).

años posteriores continuaron en vigor, tal como se comprobó en 1664, ante la pretensión del rey de embargar 4 pesqueros aprestados en Pasaia, de los que tan sólo se embargaron 3, aquéllos cuyos propietarios aceptaron el embargo. En cambio, Luis de Beroiz, dueño del cuarto navío, no accedió al embargo, arguyendo, entre otras razones, que su navío no podía servir al rey pues estaba destinado para Terranova²¹. Es decir, consiguieron eliminar uno de los problemas, –el de los embargos por la Corona–, que según la historiografía actual, constituía una de las principales causas de la crisis iniciada a finales del siglo XVI, en el seno de las actividades marítimas guipuzcoanas.

En segundo lugar, las ventajas legislativas alcanzaron también a la comercialización de los productos de las pesquerías guipuzcoanas. Efectivamente, el aumento de la competencia extranjera se trató de contrarrestar con la adopción de medidas proteccionistas.

Por una parte, se obtuvo del rey, en 1618, una Real Cédula, ordenando la preferencia de venta de las grasas, traídas por los naturales²². Preferencia, confirmada posteriormente en 1645 y en 1669²³. Por otra, se decretaron mejoras fiscales para el fomento de la actividad pesquera, como las concedidas por la Real Cédula de 1639, rebajando los derechos, con los que debían contribuir los barcos de Terranova, a un real por carga de pescado²⁴. En 1664, las Juntas Generales de Segura decretaron que los naturales no debían contribuir, con el derecho del Donativo, por el pescado, que descargasen en los puertos²⁵. Por último, se fomentó el habituallamiento de las embarcaciones, así en 1645 obtuvieron permiso para importar anualmente 40.000 fanegas de sal, incluso de países enemigos²⁶.

En tercer lugar otra de las grandes ventajas con que contaron las pesquerías, especialmente guipuzcoanas, durante el siglo XVII,

21. AGG, R.30.

22. Véase la nota n.º12.

23. Archivo del Museo Naval, Col. Vargas Ponce, t.III, doc.76, y t.XXII, doc.61.

24. Archivo del Museo Naval, col. Vargas Ponce, t.III, doc.69.

25. AGG, JD AJI, Impresos 16,6. El Derecho del Donativo era un impuesto que gravaba al bacalao extranjero. Era cobrado a nivel municipal y con ella la Provincia sufragaba algunos pedidos hechos por la Corona.

26. AGG, R.26.

fueron los Tratados de Conversa²⁷. Efectivamente, algunas de las cláusulas más importantes de estos tratados eran las referentes a las pesquerías. Tras iniciarse la guerra entre Francia y España en 1635, después de arduas y largas gestiones, en 1644 Felipe IV aceptó la firma del tratado. Pero hasta 1653 el rey de Francia no accedió a su firma. Este Tratado de Conversa de 1653, fue de nuevo aprobado en guerras posteriores entre ambas monarquías, en los años 1667-1668, 1675 y 1695. Estos tratados permitían la navegación y comercio entre ambas partes en tiempo de guerra, constituyendo una pieza clave en la evolución de las pesquerías.

Ambas modalidades, la ballenera y la bacaladera, no revistieron del mismo peso económico, en el seno de la economía marítima guipuzcoana. Era, al parecer, la caza de la ballena la actividad principal. Este extremo viene corroborado por el hecho de que, las medidas proteccionistas adoptadas a principios del siglo XVII, afectaban tan sólo a la grasa, es decir, los productos de los bacaladeros nunca gozaron de medidas proteccionistas, similares a las de los balleneros²⁸.

Número de embarcaciones pesqueras a lo largo del siglo XVII

AÑOS	BALLENEROS	BACALADEROS
1613	al menos 10 ²⁹	
1645		10 ³⁰
1681		13 ³¹
1697	8 ³²	
1718	6	12 ³³

27. Tratados de Conversa o Conversas, son una serie de tratados firmados, básicamente, entre las provincias vascas peninsulares y continentales para asegurarse la buena correspondencia y las relaciones comerciales, de forma pacífica, en momentos de guerra entre España y Francia.

28. Véase notas n.º19 y 20.

29. AGG, R.16.

30. AGG, R.26.

31. FERNANDEZ DE PINEDO, E. Estructura de los sectores agropecuarios y pesqueros vascos (1700-1890). En: *9.º Congreso de Estudios Vascos*, San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1983, pág.: 107.

32. AGG, CO MCI, 2453.

33. ZABALA, Aingeru. *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, vol.1, San Sebastián: Haranburu Editor, 1983; pp. 245-246.

Es más, parece que ya para mediados del siglo XVII, la mano de obra especializada de los bacaladeros, especialmente los trinchadores y saladores, solía ser reclutada en Lapurdi. Esta dependencia fue, en diversas ocasiones, explotada políticamente por la Corona francesa. En dos ocasiones, al poco tiempo de firmarse la Conversa, el rey de Francia prohibió a sus súbditos, el que se embarcaran en embarcaciones españolas, con lo que conseguía disfrutar de todas las ventajas de la Conversa, y restar a los vascos peninsulares las suyas. Así, en 1655, dos años después de la firma de la Conversa, emitió una de las mencionadas prohibiciones, lo que movió a los armadores guipuzcoanos a quejarse ante las autoridades de Lapurdi³⁴.

Conscientes de los peligros de la dependencia con respecto a la mano de obra labortana, en la nueva reglamentación que, sobre el cobro del Donativo, se realizó en las Juntas Generales, celebradas en San Sebastián, en 1680, se ordenó, que los dueños de los bacaladeros llevasen al menos dos marineros naturales, entre los trinchadores y saladores³⁵. De todas maneras, la medida no debió ser muy efectiva, pues años más tarde, en 1697 se volvió a repetir la prohibición, ante lo que los representantes de San Sebastián expresaron su queja ante la Diputación³⁶.

Con todo, el peso económico de las pesquerías no se limitaba solamente al número de barcos armados por los guipuzcoanos.

34. En ella expresaban entre otras que dicha medida acababa con, “(...) los pilotos, trechadores y otros oficios con que nos solian asistir y no estar introducidos en nosotros (...)”. AGG, JD IM, 2-12-34.

35. “(...) pues de esto se seguira el que avra naturales que sepan de estos oficios, y no sera tan vrgente la necesidad de extranjeros, como la ay al presente (...)”. AGG, JD AJI, Impresos 16,6.

36. Afirmaban que, “(...) hauian tenido noticia de que el Rey Christianisimo ha dado orden para que ningun marinero de su reino salga fuera de el ni se conduzga para otra parte en lo qual vienen a ser damnificados los comerciantes y naturales de esta probincia respecto de vsarse en los tiempos en que ai combersa el conduzirse reciprocamente los marineros de estas probincias de la frontera y por que la jentte francesa es muy nezesaria para la nabegacion de Terranoba por que solo ella saue habrir el pescado y hazer otros ministerios esenciales a que nunca han querido aplicarse los naturales de esta Probincia especialmente en el beneficio del vacallao (...)”. AGG, R.37.

Importantes contingentes de marineros guipuzcoanos, se embarcaban anualmente en navíos labortanos, especialmente balleneros, lo que suponía unos importantes ingresos de dinero para las villas costeras de la Provincia. Turgeon estima que, a principios del siglo XVIII, un tercio de la marinería enrolada en barcos en Lapurdi procedía del País Vasco peninsular³⁷.

En resumen, aunque estos privilegios y ventajas no solucionaban los problemas estructurales que afectaban a las pesquerías, –pérdida del control comercial de sus productos, organización empresarial arcaica, incapaz de hacer frente a la competencia externa–, constituyeron un conjunto de medidas que, posibilitaron la creación de un sistema de pesquerías que, a lo largo de gran parte del siglo XVII, suplió las necesidades e intereses de los distintos grupos económicos implicados en la actividad. Gracias a las exenciones de embargos para la Armada y a las medidas proteccionistas adoptadas, los inversores y armadores guipuzcoanos continuaron invirtiendo, sin el riesgo de que sus empresas se malograran por un inoportuno embargo y con la seguridad de un mercado protegido, en el que continuaban colocando sus productos. Al tiempo que para la marinería constituían un importante método para poder rehuir, en la medida de lo posible, las levas de marinería para la Armada.

Las Conversas con Lapurdi permitían además la eliminación de un poderoso enemigo bélico, al tiempo que una liberalización del mercado de mano de obra entre ambas partes, de manera que los excedentes de mano de obra, de uno u otro lado de la frontera, suplían, según las coyunturas, las necesidades respectivas.

De esta manera los tres territorios históricos conformaron un espacio económico interdependiente. Bizkaia, y sobre todo Bilbao, controlaban la comercialización, Gipuzkoa contaba con el grueso de la flota pesquera vasco-peninsular, al tiempo que albergaba a parte de la de Lapurdi, la cual garantizaba además el resguardo político-militar necesario.

37. TURGEON, Laurier. *Peches basques...*, *op.cit.*; p.260.

2. Causas de la quiebra del sistema pesquero a finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII

Lejos de solucionarse las carencias estructurales de la actividad pesquera, desde finales del siglo XVII se produjeron una serie de transformaciones políticas y económicas, que eliminaron las ventajas y privilegios, antes descritos, y que habían permitido la continuidad de las pesquerías a lo largo del siglo XVII. Ello supuso su definitiva crisis.

2.1. Desarrollo económico de las colonias de América del Norte

Constituyó una de las principales causas de la crisis de la actividad pesquera guipuzcoana. Anteriormente se ha mencionado que el desarrollo económico de las colonias norteamericanas, provocó la decadencia de la actividad pesquera de toda Europa. De todos modos, el desarrollo de las colonias afectó también de otra manera a las pesquerías guipuzcoanas.

A pesar de su enorme importancia económica, la Corona española no contó, entre sus objetivos coloniales y de conquista, con el norte del continente americano. Al contrario, fueron estados como Holanda, Inglaterra o Francia, los que, desde principios del siglo XVII, crearon asentamientos coloniales en dicha zona. De manera que, las pesquerías se debían desarrollar en territorios adscritos a las Coronas de Francia e Inglaterra, o en territorios septentrionales como Noruega, Groenlandia, Spitzberg, etc., bajo soberanía danesa.

Si a inicios del siglo XVII, los daneses protagonizaron algunos ataques contra los balleneros, tal como antes se ha mencionado, posteriormente, tras la derrota de Dinamarca en los campos de batalla de la Guerra de los Treinta Años, y la subsiguiente firma del tratado de Lübeck, en 1629, desfavorable a sus intereses, parece que estas agresiones terminaron. Más tarde, en 1641, España y Dinamarca firmaron un tratado de comercio y navegación³⁸, lo cual permitía a los pesqueros vascos continuar sus empresas en aguas bajo jurisdicción danesa.

38. ALEGRE, Jose María. *Las Relaciones hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII*. En: *Revue Romane*, número especial 14. Copenhague; Etudes

Por contra, en Terranova, a lo largo del siglo XVII apenas hallaron oposición a su presencia. Fue a partir de los años sesenta del siglo XVII, desde el ascenso de Colbert al poder en Francia, cuando se inició la verdadera colonización de los territorios del Canadá y Terranova³⁹. Comenzaron por tener que obtener pasaportes en Francia para acudir allí, además de que, el puerto de Plazencia fue vedado a los bacaladeros peninsulares⁴⁰.

Este proceso fue avanzando, hasta que en enero de 1697, dos años después de la firma del Tratado de Conversa, y en plena guerra de la Liga de Augsburgo, Luis XIV decretó la prohibición de que los españoles pescaran en las colonias francesas⁴¹.

...

Romanes de l'Université de Copenhague, 1978; pp.519-520. Al parecer las relaciones entre ambas coronas fueron poco intensas consecuencia, quizás, de la distancia, y salvo la reclamación danesa de una deuda crediticia a España no hubo más fricciones, ni apenas más relaciones entre ambas durante todo el siglo XVII.

39. VICENS VIVES, Jaime. *Historia General Moderna. Del Renacimiento a la crisis del siglo XX*, vol. 1, Barcelona: Editorial Vicens Vives, 1984; pp. 391-392, 503-505. / KINDER, Hermann y HILGEMANN, Werner. *Atlas histórico mundial. De los orígenes a la Revolución Francesa*, Madrid: Ediciones Istmo, 1988; pp. 300-301.

40. El representante de San Sebastián expresaba a la Diputación en 1697, "(...) que no se les ponga embarazo en hazer se pesca de vacallao en los puertos de la costa de Terranoba pues por costumbre inmemorial han tenido libertad de pescar en los puertos de San Lorenzo, Santa Maria y todos los demas de la referida costa menos en el puerto de Plazencia (...)". AGG, R.37.

41. "El Rey ynformado que algunos nauios españoles que han estado con pasaporte del almirante de fransia, han echo su pesca en puertos de la costa de Plazencia, los quales pertenezen a su Magestad, y como no es permitido a estranxeros de ir a comerciar ni pescar en las colonias fransesas, ni en los puertos que dependen de ellas so pena de confiscacion, es su Voluntad que en los pasaportes que en adelante se dieren en virtud del tratado de buena correspondencia se ponga una clausula de prohibision para que los españoles que quisieren yr a la pesca, vayan a otra parte a hazerla (...)".

Los representantes de san Sebastián en Versalles que remitieron este informe, añadían que, "(...) ejecutandose lo que contiene el despacho los españoles se allaran casi ynposibilitados para continuar con la nauegacion de Terranova porque solo se dejan libres los puertos de la Canal y el pasar a estos se consigue pocas bezes porque la entrada de la canal muchas vezes se a allado de bancos de nieve cerrada y otras vezes se malogra la pesca por el largo pasaje, y como se dize priuando del recurso de poder boluer a los puertos de Santa Maria, San Lorenzo y otros que estan a poca distancia de Plazencia sera muy fatible que un nauio de quatro viajes no logre vno como lo sauen todos los franseses. (...)". AGG, JD IM, 2-12-56.

La Provincia hizo gestiones, en primer lugar con las autoridades de Lapurdi, pero resultaron inútiles, y el gobernador de Plasencia apresó el navío San Joseph de San Sebastián⁴².

Posteriormente, el Consulado donostiarra propuso a la Provincia que se aprovecharan las negociaciones de paz, entre España y Francia, para reclamar la libertad de pesca de bacalao en Terranova⁴³. De todas maneras, las reclamaciones de Gipuzkoa, parece que no fueron debatidas en las negociaciones de la Paz de Ryswick (1697), pues al año siguiente el Capitán General de la Provincia comunicó a la Diputación que el rey no trató la cuestión, por hallarse indispuerto. Al mismo tiempo aconsejaba que los navíos se dirigieran tranquilamente a Terranova, pues argüía que la prohibición francesa fue impuesta en tiempo de guerra⁴⁴.

De momento, parece que la actividad bacaladera continuó ejerciéndose en Terranova, con pasaporte francés, y el acceso de la dinastía de los Borbones a la Corona española, parecía que aseguraba la continuidad de la actividad. Pero los días de la pesca de bacalao en Terranova estaban contados.

Efectivamente, iniciada la Guerra de Sucesión de España, las pesquerías continuaron desarrollándose. Entre 1700 y 1713 se constata que, con altibajos, estuvieron en activo al menos seis balleneros⁴⁵, así como tres bacaladeros que acudieron a Terranova⁴⁶. A las dificultades inherentes a la guerra, ya para 1712, antes de su fin, se sumó la sospecha de que Inglaterra no respetaría la libertad de pesca a los vascos peninsulares⁴⁷.

42. AGG, R.37.

43. AGG, R.38.

44. AGG, R.38.

45. Archivo Diocesano de San Sebastián, CF1 Libro de fábrica de Nuestra Señora de Itziar (1657-1707), CF2 Libro de fábrica de Nuestra Señora de Itziar (1706-1957), Libro de Cuentas de la Ermita de Santa Bárbara de Zarautz (1705-1851).

46. ZAVALA URIARTE, Aingeru. *El comercio...*, op.cit.; p.246.

47. El Consulado de San Sebastián comunicaba a la Provincia que, *“Hallandose tan proxima la paz entre esta corona la de Francia y Ynglaterra, como la aseguran de todas partes y yo con la noticia de que los Yngleses tan ynteressados y aplicados a la pesqueria de el vacallao en los trattados de la paz sollicitan aumentar poblaciones en la Prouincia de Terranoba de cuiu consecuçion precisamente deue redundar el perxuicio de la liuertad con que desde el descubrimiento de dicha Prouincia han pescado, secado y beneficiado el vacallao los naturales de el districcto de VS (...).”* AGG, JD IM, 2-12-56.

Las negociaciones del Tratado de Utrecht no dieron el resultado deseado por las autoridades de Gipuzkoa. Francia perdió su colonia de Plasencia, y parte de la Acadia, conservando solamente la isla de Cap Breton y los derechos de pesca en Terranova⁴⁸. A España también se le reconocían los derechos de pesca de bacalao, pero sólo aquéllos que podía demostrar. Esta condición, en la práctica supuso la exclusión de la flota bacaladera vasco-peninsular de los caladeros de Terranova.

Con el propósito de conocer si el nuevo gobernador inglés de Plasencia admitiría a pesqueros peninsulares, por cuenta de la provincia de Gipuzkoa y del Consulado de Bilbao, en 1715, Diego de Yanzi, “(...) *passo alli (cautelosso de todo reparo) a la pesca del vacallao, (...)*”. Pero el gobernador inglés le impidió faenar⁴⁹. Años más tarde, en 1718 enviaron de Gipuzkoa una flota de 12 navíos a Terranova, de los que, todos, salvo uno fueron apresados, siendo liberados tras arduas negociaciones dos años más tarde⁵⁰.

En resumen, la interpretación inglesa del tratado de Utrecht, supuso el fin de la pesca del bacalao en aguas de Terranova. Las reclamaciones efectuadas por las autoridades provinciales y por la Corona, en los sucesivos tratados de paz firmados entre España e Inglaterra, no fueron admitidas. Ante el fracaso político, se produjeron algunos intentos de reorientar la pesca de bacalao hacia nuevos caladeros. Concretamente, en 1713 el navío San Joseph y las Animas, propiedad de Juan Benito de la Fuente, armador de Hondarribi, estuvo pescando bacalao en “Frislan” (Friesland o Frisia, región que se extiende desde el norte de Holanda Septentrional hasta el Schleswig danés)⁵¹. Experimentos que al parecer no arraigaron, extinguiéndose definitivamente la pesca de bacalao en Gipuzkoa.

No se puede decir lo mismo de la caza de la ballena. Aunque frecuentemente se afirma que, tras el tratado de Utrecht, también se extinguió, lo cierto es que no le afectó en nada, pues la actividad ballenera se realizaba, desde principios del siglo XVII, mayormente

48. TURGEON, Laurier. “La crise...”, op. cit.; p.75.

49. AGG, JD IM, 2-12-56.

50. Véase la nota n.º27.

51. AMHondarribi, E-7-I-30-12.

te en otras aguas que no pertenecían a Terranova. Sobre todo en aguas bajo soberanía danesa, como antes se ha indicado. Efectivamente, tras el tratado de Utrecht y hasta 1718 continuaron faenando en Gipuzkoa seis balleneros⁵².

2.2. Ruptura del marco político privilegiado de las pesquerías

El advenimiento de los Borbones a la Corona española provocó una serie de transformaciones políticas, algunas promovidas por los nuevos soberanos, y otras consecuencia de la coincidencia dinástica en las coronas española y francesa, como la pérdida de funcionalidad de los Tratados de Conversa. Cambios que provocaron la eliminación del conjunto de privilegios y ventajas, de que habían gozado las pesquerías guipuzcoanas, y que las hicieron viables, a pesar de sus graves carencias estructurales, a lo largo de todo el siglo XVII.

2.2.1. Eliminación del proteccionismo comercial

Se terminó con la protección que los productos de las pesquerías de los naturales habían gozado desde principios del siglo XVII. Quizás respondiendo a las presiones del aliado francés, en plena guerra, en 1708, Felipe V emitió una Real Cédula, declarando que la grasa de ballena era producto de primera necesidad, es decir un “bastimento”, por lo que el fuero permitía su libre introducción. En consecuencia eximió a las grasas labortanas del derecho del 7%, que debían contribuir los géneros ilícitos para su introducción⁵³.

Más tarde, en 1742 se firmó un tratado de comercio con Dinamarca, por el que se concedía a los daneses la introducción de pescados curados en sus propias naves, rebajándoles a la mitad el importe de los derechos con los que debían contribuir⁵⁴.

52. AGG, JD IM, 2-11-66. Véase también la nota n.º39.

53. AGG, JD IM, 2-23-27.

54. ALEGRE, Jose María. Op cit, pp. 228-229.

2.2.2. *Política de fortalecimiento de la Armada*

Esta política acabó con los privilegios de exención de ser embargados y alistados, de que habían gozado los navíos armados para las pesquerías y sus tripulaciones respectivamente. Los efectos nocivos de esta política pronto se hicieron notar. Efectivamente, a inicios de 1718 los 6 navíos que componían la flota ballenera guipuzcoana fueron embargados para la Armada que se dirigió a la conquista de Sicilia⁵⁵.

Muchos historiadores han solido ponderar la magnitud y los efectos nocivos del desastre de la Armada Invencible en el seno de la economía marítima vasca. Pero la flota que en junio de 1718 zarpó desde Barcelona a la conquista de Sicilia es la mayor que nunca se haya formado en España. Entre navíos de guerra y transportes se componía de 439 barcos. El 11 de agosto la escuadra inglesa derrotó a la española en la batalla de Cabo Passaro, cerca de Mesina⁵⁶. Las consecuencias fueron desastrosas para la flota ballenera guipuzcoana, ya que las seis embarcaciones que la componían se perdieron.

Las consecuencias de la eliminación de la exención de embarcos de barcos, no pudieron ser más nocivas, pues, no sólo provocó la pérdida de algunas campañas de pesquería, sino que desembocó en la pérdida de toda la flota. Los efectos de este desastre bélico se hicieron notar en años posteriores, como se verá más adelante.

Este desastre no supuso el fin de la actividad ballenera en Gipuzkoa. Así dos años más tarde, desde 1720 operaba al menos un barco ballenero guipuzcoano⁵⁷. De todas maneras la flota ballenera nunca superó el desastre y no volvió a contar con el número de embarcaciones de principios de siglo.

Además de los embargos de barcos, la política belicista naval de los Borbones se hizo notar en el enorme crecimiento de las levas

55. AGG, JD IM, 2-11-66.

56. APESTEGUI, Cruz. Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta, en: *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario, 1992; pp. 49-55.

57. ADSS, Libro de Cuentas de la Ermita de Santa Bárbara, de Zarautz, 1705-1851.

de marinería. Aunque nunca consiguieron imponer la Matrícula de marinería, por ser contraria al fuero, ante la creciente presión y demanda de marineros, Antonio de Gaztañeta redactó en 1717 unas reglas para las levas de marinería, que trataban de conjugar las demandas de la Corona y las exenciones forales. Este reglamento fue aceptado por todas las partes y estuvo en vigor, prácticamente, durante todo el siglo XVIII. En dicho reglamento no se hacía mención alguna a los marineros enrolados para las pesquerías; lejos quedaron los tiempos en que gozaban de la exención⁵⁸.

La coincidencia dinástica de Francia y España, y la consiguiente alianza entre ambos estados, aunque acabó con enfrentamientos seculares, supuso que los Tratados de Conversa perdieran su valor. Este hecho, unido a la gran presión de la Corona para obtener marineros, provocó el que se ordenara la prohibición de que marineros naturales se embarcaran en barcos extranjeros, en este caso pesqueros labortanos.

Antes se ha indicado, que la entidad económica de la actividad pesquera en Gipuzkoa era superior al hecho de la cantidad de embarcaciones armadas por sus naturales para las pesquerías, pues importantes contingentes de marineros se embarcaban anualmente en los pesqueros labortanos, antes y después del desastre de la expedición de Sicilia. Por tanto, el que en 1718 se hubiese perdido toda la flota ballenera guipuzcoana, no significó que la actividad hubiese desaparecido del conjunto de la economía marítima de la Provincia, los marineros continuaron acudiendo a las pesquerías en barcos de Lapurdi⁵⁹. En consecuencia la prohibición de este uso suponía un grave revés para multitud de marineros y sus familias.

Como muestra de esta importancia, son muy significativos los datos numéricos que se exponen a continuación. En 1728, de 203 marineros matriculados en la cofradía de Hondarribi, 136, es decir el 67%, además de otros 19, vecinos de Irun, se habían embarcado en balleneros⁶⁰. Ese mismo año se embarcaron 40 marineros de Zumaia y 40 de Pasai Donibane, además de otros muchos que no

58. AGG, JD IM, 2-11-65.

59. Véase nota n.º32.

60. AMHondarribi, E-6-I-1-1.

estaban matriculados en cofradía alguna⁶¹. En 1729, don Joseph de Campillo, Comisario Ordenador de marina, calculaba que, anualmente se embarcaban de Gipuzkoa a las campañas balleneras, unos 500 hombres⁶², entre ellos 60 marineros matriculados vecinos de Pasai Donibane. En este mismo puerto embarcaron además otros 41 marineros vecinos de Pasai San Pedro, Hondarribi, Oiartzun, Alza, Renteria, Zarautz, Hernani, San Sebastián y Lezo. Pero además embarcaron otros 52 no matriculados⁶³.

La primera prohibición de embarcarse en balleneros franceses fue mandada por el rey en 1719, sin obtener mucho éxito en su propósito⁶⁴. A pesar de las sucesivas prohibiciones, los marineros guipuzcoanos continuaron enrolándose en balleneros labortanos. De todas maneras, la presión de la Corona progresivamente se hizo mayor, y así en 1729 los representantes de Donibane Lohitzun y Ziburu hicieron gestiones en la diputación para levantar esta prohibición, debido a los graves perjuicios que experimentaban sus balleneros⁶⁵.

Estas gestiones resultaron infructuosas, pues las autoridades provinciales eran favorables a aplicar los mandatos reales. Así para facilitar los sorteos de marineros, en las Juntas Generales de Villafranca de 1727, se decretó que todos los marineros se asentasen en las listas de las cofradías y que los armadores no aceptasen en sus tripulaciones a marineros no matriculados⁶⁶.

61. AMZumaia, Asuntos locales : Marina, Milicia, Caja n.º 161. / AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

62. AMHondarribi, E-6-I-1-1.

63. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

64. Así don Felipe de Aguirre, secretario de la Provincia, comunicaba al conde de Zumaia que, "*Consideraba yo demas en mi concepto esta preuencion; pareciendome que en ocasion en que estamos amenazados, tan de cerca de vna ymbazion de enemigos no abria ningun hijo mio, que se ausentare, abandonando el Pais y su primera obligacion de la propia defensa y de el Real Seruicio; y es cosa verdaderamente reparable, que en sazon tan estrecha aian pensado el embarcarse para fuera, y en nauios franceses (pues no las ai de naturales) siendo ellos los que nos dan la guerra (...)*". AMZumaia, Asuntos Locales : Marina, Milicia, Caja n.º161.

65. AMHondarribi, E-6-I-1-1. / AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

66. AGG, JD IM, 2-11-65.

Los armadores labortanos recurrieron al fraude, enrolando en sus tripulaciones, marineros no matriculados en cofradía alguna, lo cual perjudicaba a los marineros matriculados, ya que las levas de marinería se efectuaban atendiendo a las listas de marineros, remitidas por los capitanes y armadores de las embarcaciones. Así en 1729 fueron alistados en Pasai Donibane 40 marineros para la Armada, teniendo en cuenta que de ella se habían embarcado 112 marineros en barcos balleneros⁶⁷.

La presión de la Corona fue aumentando. El 10 de diciembre de 1729, Patiño remitió una Real Cédula ordenando que todos los marineros fuesen matriculados y que se impidiese su embarque en navíos extranjeros, advirtiendo a los que lo contrario hicieren que serían castigados como desertores⁶⁸. A comienzos de 1730 don Joseph de Aguirre, secretario de la Diputación, comunicó a las “repúblicas marítimas” la precedente Real Orden, apercibiendo a las justicias y autoridades locales que no admitiría tolerancia alguna en su cumplimiento⁶⁹.

Las autoridades de las localidades más afectadas no estaban dispuestas a aplicar la prohibición e incluso algunas como Hondarribi, decidieron hacer gestiones para conseguir su moderación. En ese sentido, el 8 de enero de 1730, Hondarribi elaboró un decreto exponiendo los inconvenientes provocados por la Real Orden⁷⁰. Elevó sus memoriales a la Provincia, al rey y a don Joseph

67. Las autoridades de la Provincia que efectuaron el sorteo no tuvieron en cuenta solamente eran 60 los marineros matriculados y que “*los 52 que de mas de ellos refiere la lista de VS son de los lugares circun vezinos y no de mi territorio, y si los dueños o armadores de los nauios han ynformado a VS ser los tales de mi territorio, lo an echo por cubrir su error en hauerles admitido para dicho viaje sin que les conste estar matriculados en las cofradias de la jente de mar, como de facto no estan asentados; y si lo dispuesto por VS en su Junta General de la villa de Villafranca, no se cumple ymbiolablemente por los dueños, armadores, o maestros de nauios comerciantes, como no lo an practicado, acarreará perniciosas consecuencias para los lugares maritimos (...)*”. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

68. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

69. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750). / AMHondarribi, E-6-I-1-1.

70. Decretaron, “*Que se represente por la ciudad y todos sus vezinos los incombinientes que pueden resultar de la Real Orden con toda reuerencia, lo primero que en esta Provincia no ay nauio alguno para la pesqueria de ballenas; lo*

Patiño. Por su parte San Juan de Luz hizo gestiones en la corte para obtener, al menos, cien arponeros guipuzcoanos para tripular sus navíos, prestos para zarpar. Ante estas peticiones y en atención a que lo contrario acarrearía graves daños a los armadores labortanos, el rey permitió “disimular” por esta vez, que dichos arponeros se embarcaran. De todas maneras, el día 5 de noviembre emitió otra Real Cédula, ordenando la prohibición de embarcarse en barcos extranjeros⁷¹.

Parece, que ante esta presión gubernamental, los armadores labortanos buscaron como solución la creación de empresas balleneras mixtas. Empresas, compuestas por capitales labortanos y guipuzcoanos, –o al menos estos últimos simulaban que invertían–, pero que al frente de cada una de ellas figuraba como armador y dueño de la embarcación un vecino de Gipuzkoa, generalmente donostiarra. De esta manera conseguían evitar las prohibiciones, ya que estas embarcaciones figuraban como propias de vecinos de la Provincia.

Efectivamente, en los años 1728 y 1729 algunos comerciantes de San Sebastián aparecían al frente de algunas empresas balleneras, siendo muy difícil discernir en todos los casos, si se trataban de verdaderos inversores o de meros consignatarios de los armadores labortanos. De los 23 balleneros que en 1728 se aprestaron en la Provincia, al frente de cinco de ellos aparecían los Daragorri, de otros tres don Martin de Zavaletta, y al frente de dos Juan Perez, todos ellos comerciantes de San Sebastián⁷². Al año siguiente de los

...
segundo que los naturales de esta ciudad se allan empleados en algunos nauios del Reyno de Francia, de capitanes, contramaestres, pilotos, arponeros y otros empleos para la pesqueria de ballenas; Lo tercero que en interin que se ofrezca ocasion de emplearse en los nauios de su Magestad y de los naturales de esta Prouincia, de necesidad an de experimentar la falta de sus presisos alimentos y de sus familias; Lo quarto que se le suplique a su Magestad se les de para Nauios de su Real serui-cio, en el caso que fuere seruido mandarles se empleen en el, como en las embarcaciones de los naturales de este Reyno, los empleos correspondientes a los que ocupan en nauios de Francia (...). AMHondarribi, E-6-I-1-1.

71. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750). / AMHondarribi, E-6-I-1-1.

72. AMHondarribi, E-6-I-1-1. / AMZumaia, Asuntos Locales : Marina, Milicia, Caja n.º 161.

19 balleneros que se aprestaron, al frente de tres aparecía don Martin de Zavaletta, y los Daragorri, doña Angela Cattalina de Mirubia, Manuel del Zerro y Juan Perez, cada uno al frente de otros dos balleneros⁷³.

Algunos de ellos eran meros consignatarios de armadores labortanos, que se encargaban de aprestar y habituallar sus navíos, que invernaban en Pasaia. Concretamente, a fines de 1732 y principios de 1733, don Nicolas de Erausquin, Manuel del Zerro, Hugo de Larralde, don Nicolas Daragorri, don Juan Daragorri y don Martin de Zavaletta, todos ellos comerciantes de San Sebastián, actuaban de consignatarios de armadores labortanos⁷⁴. Algunos de ellos, como los Daragorri o Hugo de Larralde, provenían además de Lapurdi.

En otros casos, parece que sí se crearon verdaderas empresas mixtas, en las que armadores de Gipuzkoa invirtieron capitales. El 24 enero de 1730, en una comunicación remitida por Manuel Ignacio de Aguirre, secretario de la Diputación, al concejo de Hondarribi, mencionaba que existían cuatro navíos balleneros, propios de naturales de la Provincia⁷⁵. En cambio, unos días antes, concretamente el día 8 de enero, en el decreto, que arriba se ha mencionado, adoptado por Hondarribia contra las prohibiciones de embarcarse en navíos franceses, se afirmaba que no había en la Provincia ningún navío propio de naturales⁷⁶.

Estas contradicciones hacen pensar que se trata de empresas de carácter mixto, que, según combeniese, eran calificadas de ser francesas o guipuzcoanas. Un año más tarde, en febrero de 1731, el propio Manuel Ignacio de Aguirre, negaba la existencia de balleneros propios de Gipuzkoa⁷⁷. De todas maneras, parece que efectivamente algunos armadores guipuzcoanos, fueron algo más que inversores

73. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

74. AGG, JD IM, 2-23-31.

75. AMHondarribi, E-6-I-1-1.

76. Véase nota n.º 63.

77. “(...) *hauientome informado haora que se aprestan en nombre de naturales algunos nauios que en la realidad son de extrangeros he querido prebenirlo a VMs para que en la parte que les tocare atiendan con la mas celosa bigilancia al cumplimiento de la orden de su magestad (...)*”. AMHondarribi, E-6-I-2-1.

ficticios e invirtieron realmente en el armamento de navíos balleneros, así en 1729 don Santiago de Salaberria, de Rentería daba su poder a don Pedro Antonio de Berroeta, de Rentería, y a don Joseph de Yerovi, de San Sebastián, para que en su nombre invirtieran en el navío ballenero que el capitán Simón de Zelarain estaba construyendo en Pasaia⁷⁸. En 1732 había al menos dos balleneros, calificados de propiedad de vecinos de San Sebastián, para los que Manuel Ignacio de Aguirre, concedió licencias de embarque a varios marineros de Hondarribi⁷⁹.

A pesar de todo no corrían buenos tiempos para la inversión, ya que, como se acaba de exponer, esas empresas podían ser calificadas de extranjeras y en consecuencia prohibírseles el que embarcaran marineros, lo cual suponía su ruina. En este sentido son muy significativas las palabras, contenidas en una Real Cédula, remitida por Patiño el 5 de noviembre de 1730, prohibiendo embarcarse en barcos que no fueran propios de Gipuzkoa⁸⁰. Es en este difícil contexto de finales de 1732, cuando se fundó la Compañía Ballenera de San Sebastián.

Efectivamente, las medidas políticas, que impedían el desarrollo de la actividad ballenera, se fueron endureciendo durante la década de los 30. Antes se ha mencionado que las autoridades locales se mostraban remisas a aplicar las prohibiciones, impuestas

78. AHPO, 3-2506.

79. *“He sabido que Martin de Sopelartte Pedro de Ybargoien y Francisco de Azaldegui naturales de esa Ciudad deben embarcarse el proximo viage de vallas en el nauio San Francisco propia de doña Angela Cattalina de Mirubia, y Juan Anttonio de Armendariz en el de Josseph de Yerobi vecino de San Seuastian. Y respecto de que estos nauios son de naturales dejaran VMs a estos quatro marineros embarcarse libremente en ellos. (...)”*. AMHondarribi, E-6-III-2-2.

80. *“Teniendo presente el Rey la orden expedida para que los marineros naturales de esa Prouincia no puedan nauegar en nauios extrangeros; quiere tambien su Magestad se embaraze y prohiua que los mismos marineros siruan en nauios que no sehan propios de vecinos de esa prouincia armados en los puertos de ella asi para la pesqueria de vallas como para otros fines de el comercio que cada vno tenga establecido de forma que aunque los dueños de nauios vecinos de el señorío de vizcaia o de otra prouincia de españa intenten armarlos con marineria de Guipuzcoa se les ha de embarazar por ser el real animo se su magestad que la marineria se crie y abiliten en su propio pais a proporcion de lo que el comercio de cada vno pueda fomentarla;(...)”*. AMDeba, Libro VI.

desde la Corte y la Diputación, ya que muchos de sus vecinos se dedicaban a dicha actividad.

Al parecer, la marinería prefería embarcarse en los balleneros antes que en cualquier otra empresa. Del decreto, elaborado por Hondarribi el 8 de enero de 1730, se desprende que, además de cobrar unos sueldos muy elevados, los guipuzcoanos, embarcados en balleneros labortanos, desempeñaban diversos cargos de oficiales, al mando de los navíos. Muchos ejercían de capitanes, contra-maestres, pilotos, arponeros, etc. Cargos que suponían la percepción de soldadas más elevadas, que las que obtendrían, sirviendo como meros marineros en otras actividades, en la Armada Real, o en la Compañía de Caracas. Llama la atención que, aún en 1738, es decir a los 10 años de la creación de la Compañía de Caracas, de 119 marineros de Hondarribi, que se hallaban ausentes navegando, 93 (el 78%) se habían embarcado en balleneros (de ellos 8 con cargo de capitán), mientras que solamente 25 (el 21%) se hallaban al servicio de la Compañía de Caracas, junto con uno que se hallaba de capitán en la Armada⁸¹. De la misma manera, de 18 carpinteros y calafates matriculados en Pasai Donibane, nueve se hallaban en balleneros, ocho en la Compañía de Caracas y uno en la Armada⁸².

En los años iniciales de su andadura, la Compañía de Caracas llegó incluso a tener problemas para proveerse de marinería⁸³. Ya desde 1730 la Compañía comenzó a ofrecer mayores sueldos que en los balleneros⁸⁴, e incluso consiguió al año siguiente la concesión por el rey, de que los marineros alistados por la Compañía fuesen exentos de las levas⁸⁵. Es decir se vio obligada a ofrecer aumentos salariales y ventajas laborales para conseguir la marinería necesaria.

81. AGG, JD IM, 2-11-74.

82. AMPasaia, E-6-I-3-1.

83. En una comunicación remitida por San Sebastián a Hondarribi, el día 10 de enero de 1730 afirmaba que, “(...) sobre este asunto esta algo vivo el señor Patiño, y mire VM si lo estara si se le dize que por hauerse estrauiado nuestros marineros a nauios extraños, estan como podra subçeder desabiados los de la Compañia, en que interesa el Rey su seruicio, la patria y tantos hombres de vien, y es extraño que para estos con ser del País, no aya gente, y que sobre a los que no son de esta calidad (...)”. AMHondarribi, E-6-I-1-1.

84. AMHondarribi, E-6-I-1-1.

85. AMHondarribi, E-6-I-2-1.

A pesar de todo algunos tratadistas que han abordado el estudio del comercio marítimo de Gipuzkoa durante el siglo XVIII han ignorado este hecho. Es más otros afirman incluso que una de las causas de la decadencia de las pesquerías fue el que la mayoría de los marineros guipuzcoanos prefirieron navegar en los barcos de la Compañía de Caracas, de manera que otras actividades como las pesquerías transatlánticas se vieron desprovistas de tripulantes⁸⁶.

La Diputación era consciente de que, mientras las autoridades locales continuasen tolerando el que sus vecinos se embarcasen en barcos labortanos, las prohibiciones impuestas no tendrían todo el efecto deseado. Así en diciembre de 1731 Manuel Ignacio de Aguirre advirtió a las autoridades locales que, además de castigar como desertores a los marineros desobedientes, condenaría a cada ayuntamiento al pago de 50 ducados de plata por cada marinero que se embarcase en barcos extranjeros. Esta medida fue apoyada por una Real Orden del 12 de febrero de 1732, advirtiendo especialmente a las autoridades de Hondarribi, Zarautz, Getaria e Irun⁸⁷.

En consecuencia, la justicia de Hondarribi inició el día 4 de marzo unos autos contra los seis capitanes y todos los marineros, que se habían alistado en barcos franceses, y remitieron a la Diputación una lista de todos, expresando los que habían sido apresados y los que huyeron a Francia⁸⁸. La Diputación ordenó que, tras dar fianzas de que no se embarcarían en barcos extranjeros, fuesen liberados. Así

86. Montserrat Gárate en sus trabajos sobre el comercio naval de Gipuzkoa durante el siglo XVIII no tiene en cuenta este fenómeno. Otros autores, que a continuación se citan, consideran incluso que la marinería guipuzcoana prefería embarcarse en la Compañía de Caracas antes que en cualquier otra actividad naval. GARATE, Monserrat. *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, San Sebastián: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1976, pág. 121. Idem. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones-Grupo Doctor Camino, 1990. / ASTI-GARRAGA GOENAGA, J. La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico (1770-1782). En: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, n.º48 (1-2), San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1992, pág. 138. / CARO BAROJA, Julio. *Los vascos y el mar*, San Sebastián: Txertoa, 1981, pp. 107-108. / FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano. Op cit. Pág. 107.

87. AMPasaia, E-6-I-3-1 (1521-1750).

88. AMHondarribi, E-6-III-2-2.

el 17 de marzo de 1732 se reunieron todos los marineros de Hondarribi y otorgaron una carta de obligación, dando fianzas de no embarcarse en balleneros franceses, nombrándose fiadores mutuamente. Tras lo cual, el ayuntamiento decretó su libertad y remitió una lista con los 78 marineros que habían dado dichas fianzas⁸⁹.

Esta situación, prácticamente suponía la ruina de las incipientes empresas balleneras guipuzcoanas, ya que, al ser frecuentemente reputadas de empresas extranjeras, quedaron desprovistas de tripulación, al hacerse por fin, por medio de las amenazas a las autoridades locales, efectivas las prohibiciones de embarcarse en barcos, que no fueran propios de guipuzcoanos.

2.3. Desinterés de los armadores por invertir en pesquerías

Esta crítica situación de la actividad ballenera de Gipuzkoa hacia 1732, no era consecuencia únicamente de la creciente competencia externa y de la nefasta política naval de la Corona, sino que, también, tuvo mucho peso el desinterés mostrado por parte de los inversores y armadores guipuzcoanos, por restablecer la actividad pesquera.

El principal hecho, que demuestra este desinterés, es que, tras el desastre de Cabo Passaro, los armadores donostiarras, que perdieron sus naves, no volvieron a reponer las unidades perdidas, de manera que prácticamente en los siguientes diez años no hubo ninguna embarcación, dedicada a la caza de la ballena, en la que participaran capitales guipuzcoanos. Estos armadores además, miembros de la élite comercial de San Sebastián, no elevaron ni una sola queja, sobre la política de levas de marineros emprendida por la Corona, ni a título personal, ni a través de las instituciones, tanto municipales de San Sebastián, como provinciales. Instituciones que, a lo largo de la historia, habían emprendido frecuentes y arduas gestiones en la Corte, o donde fuera necesario, para obtener las ventajas o la eliminación de las trabas, necesarias para la consecución de los objetivos e intereses de la élite económica provincial. En esta ocasión, en cambio, y como se ha podido observar arriba, las instituciones pro-

89. AMHondarribi, E-6-I-2-1.

vinciales y las autoridades de San Sebastián se mostraron favorables a la política naval emprendida por la Corona⁹⁰.

Los armadores, que sufrieron las pérdidas del desastre de 1718, parece que lo único que pretendían era que el rey les reintegrase el valor de lo perdido. A pesar de las gestiones emprendidas en la Corte no conseguían este objetivo. Por fin, en 1728 propusieron al rey que se les satisficieran dichas cantidades, de los ingresos que al rey correspondían por derechos reales del registro de la recién fundada Compañía de Caracas. Dinero que sería invertido en la construcción de una nueva flota ballenera.

El rey aceptó la propuesta⁹¹. Pero parece que esto supuso tan sólo un señuelo para conseguir la indemnización, sin que tuvieran un verdadero propósito de restablecer la flota. Ello se deduce del hecho de que, aún en 1730 las Juntas Generales de Gipuzkoa, reunidas en Hondarribi, instaran al procurador de San Sebastián a que propusiera a los interesados en los navíos perdidos en Sicilia, que, tal como ordenó el rey, se ajustasen con algún asentista o buscasen cualquier otro medio para construir algunos navíos, para que los naturales de la Provincia retomaran la actividad ballenera y aumentara así la marinería⁹².

La instancia de las Juntas atendía, a todas luces, a las quejas de los representantes de las villas de la costa, en los que parte importante de sus vecinos se dedicaban a la actividad ballenera, ante la creciente presión de la Corona y de la Diputación contra los que se embarcaban en balleneros labortanos.

Pero las autoridades de la Diputación⁹³ y de San Sebastián⁹⁴ no estaban por la labor, es más, recurrían al empleo del desastre de

90. Hemos visto antes la actitud colaboradora de la Diputación y en especial de su secretario Manuel Ignacio de Aguirre. En cuanto a la actitud de San Sebastián véase la nota n.º 74.

91. AMHondarribi, E-6-I-I-1.

92. AGG, JD AJF, Fotocopias, 8,21.

93. La Provincia comunicó en 1726 a Patiño que, "(...) *hauiendo cesado la nauegacion de terranoua y otras en que se criaua desde que en la expedicion de Sicilia se perdieron los nauios de vecinos que fueron cargados de quenta de SM y no hauiendose aun satisfecho su valor ni los fletes y sueldos de los marineros se ven sus dueños imposibilitados de fabricados (SIC) otros con que continuar sus comercios (...)*". AGG, R.43.

94. En un memorial redactado en 1724. AGG, R.42.

1718 y la consecuente “ruina” de las pesquerías, como un instrumento político de presión, para justificar sus peticiones de reducción del número de maríneros que debían ser reclutados.

Evidentemente, la élite comercial de Gipuzkoa, que en gran parte residía en San Sebastián, estaba más interesada en invertir en otras empresas, como la Real Compañía Guipúzcoana de Caracas, antes que en la ballenera⁹⁵. Quizás, esta actitud se debiese al aumento de la competencia de las pesquerías extranjeras y a la preferencia de invertir en una actividad económicamente protegida, como era la Compañía de Caracas. Son significativas las palabras de Larramendi, achacando a la Compañía de Caracas el haber provocado la extinción de las pesquerías de ballenas y bacalao, ya que, en su opinión, los mercaderes sustituyeron esos géneros por el cacao que consideraban más rentable. Añade que, con los beneficios obtenidos podrían apresatar barcos para las pesquerías y desterrar la competencia holandesa, pero que no lo hacían por el miedo a la bancarrota⁹⁶.

De todas maneras, tal como antes se ha mencionado, contando con el apoyo de los armadores labortanos, algunos inversores guipuzcoanos para la década de los 30 comenzaron a invertir en balleneros. Inversiones que como se ha visto, en 1732 entraron en grave peligro de malograrse, ante la presión de la Corona, por tratar de impedir a los maríneros de la Provincia embarcarse en barcos, cuyos armadores no fueran solamente guipuzcoanos.

Es en esta crítica coyuntura, cuando por fin se decidieron algunos armadores guipuzcoanos a aprovechar el permiso regio de emplear los beneficios de la Compañía de Caracas, que correspondían al rey, en la restauración de la flota ballenera guipuzcoana.

3. Intento de revitalización de la actividad ballenera: La Compañía Ballenera de San Sebastián. (1732-1757)

El 11 de noviembre de 1732 el Consulado remitió a la Diputación el reglamento de una compañía ballenera, que habían

95. Véase la nota n.º 74.

96. LARRAMENDI, Manuel de. *Corografía de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*, Buenos Aires: Ekin, 1950; pp. 213-215.

proyectado. Un mes más tarde, el 15 de diciembre, don Miguel Antonio de Zuaznauar, Agente en Corte de la Provincia, comunicaba que la creación de la Compañía Ballenera había provocado júbilo en la Corte⁹⁷. Fraguaba por fin un proyecto que a todas luces satisfacía los diversos intereses que desde 1718 competían entre sí en torno a la actividad ballenera.

Efectivamente, la Compañía Ballenera, como antes se ha mencionado, erigida en uno de los momentos más críticos para la inversión en las pesquerías, parece que fue el instrumento que conjugó los mencionados intereses. Al ser una empresa guipuzcoana, la Corona no tenía ninguna objeción a que la marinería de la provincia se embarcara en sus naves, al contrario, suponía un proyecto más que podía favorecer al fortalecimiento comercial y militar de la monarquía. La marinería guipuzcoana, por fin podía dedicarse, sin ninguna traba administrativa, a la actividad ballenera. Y al constituir una compañía privilegiada, es decir que gozaba del apoyo de la Corona y de un mercado protegido para sus productos, podía ofrecer suficientes garantías para que los precavidos armadores guipuzcoanos volviesen a invertir en las pesquerías. Cuando menos consistió en un elemento que sirvió para apaciguar las tensiones creadas, de manera que, aunque los marineros continuaron embarcando en naves labortanas, no consta que las autoridades volvieran a hacer hincapié en las prohibiciones.

Es decir, para los distintos grupos interesados en la actividad, la estructura de empresa pesquera anterior, proveniente del siglo XVI, estaba ya agotada y desfasada, y seguramente atendiendo al éxito de la Compañía de Caracas, se decidieron a aplicar su exitoso modelo empresarial.

Aunque esta transformación empresarial augurase buenas expectativas, lo cierto es que el momento histórico en el que fue creada la Compañía, era ya muy tardío. Tardío en el sentido de que, como ya se ha visto, las potencias europeas habían desarrollado importantes imperios coloniales en los mares, a los que debían acudir los balleneros, y además se había producido un importante desarrollo de la actividad pesquera en dichas colonias, que podían

97. AGG, JD IM, 2-12-72.

ofertar los productos a unos precios mucho menores. Todas las flotas pesqueras europeas se hallaban inmersas en un proceso regresivo. A modo de ejemplo, hay que señalar que de los 23 balleneros labortanos en que embarcaron los marineros guipuzcoanos en 1728, o los diecinueve de 1729, para 1737 se habían reducido a 8 los balleneros labortanos que invernaron en Pasaia⁹⁸.

3.1. Dificultades iniciales de la Compañía

La Compañía tuvo que afrontar múltiples dificultades en sus inicios. La principal dificultad fue la escasez de capital. En el reglamento, redactado en 1732, se estimaba que, para el óptimo funcionamiento de la Compañía, serían necesarios 100.000 escudos de a 15 reales de vellón. La cantidad, que a modo de indemnización de las pérdidas de 1718, entregó el rey, ascendía a 60.075 escudos, de los que deducidos 11.975 escudos, correspondientes a los gastos, que se hicieron para el apresto de los mismos, quedaban para la Compañía 48.099 escudos (en el reglamento se estima que había un fondo de 48.700 escudos). Por tanto, los restantes 51.300 escudos debían completarlos por medio de la venta de acciones.

El problema se inició con el desinterés de los armadores guipuzcoanos de invertir en las acciones de la Compañía. Los directores electos don Juan Claessens, don Sebastian de Ollo y Francisco Ignacio de Goycoechea, ante esta situación, a fines de 1732 elevaron un memorial al rey solicitando que, para hacer frente a la competencia de los labortanos, las grasas y barbas de la Compañía gozasen de la exención fiscal para introducirlas en los distintos reinos de la Corona.

Tras diversas gestiones, en 19 de agosto de 1733 don Julian de Cañaberas, Superintendente de Rentas Generales comunicaba que el rey había aceptado que los productos de la Compañía gozasen de la exención fiscal. Pero estableció un reglamento comercial, con el objeto de evitar el fraude. Se concedió el cargo de Comisario Diputado de la Compañía a don Phelipe de Aguirre, –en compensación, seguramente, a los servicios ofrecidos a la Corona, desde su

98. AGG, JD IM, 2-23-33. Véanse también las notas n.º 65 y 66.

anterior cargo de Secretario de la Diputación, a la hora de aplicar la política naval—. Su función consistiría en emitir los despachos impresos de la Compañía, que deberían acompañar a sus productos, y entregarlos en las aduanas correspondientes.

A pesar de todo, debido a que los inversores no se prestaban, ya en el mencionado reglamento se acordó, que en vez de esperar hasta 1734 para completar el capital necesario, y por tanto perder la campaña de 1733, se invirtiese el fondo existente en la compra de tres naves, que iniciaran las actividades. De esta manera, la Compañía inició su actividad en 1733 con sólo tres embarcaciones⁹⁹. Pero las expectativas de los directores, a pesar de haber obtenido las ventajas fiscales mencionadas, no se cumplieron, y no se pudo conseguir la ampliación de capital, de manera que en 1738 continuaban siendo tres las embarcaciones de las que disponía la Compañía¹⁰⁰.

Otro de los problemas, al que se tuvo que enfrentar la Compañía, surgió a la hora de reclutar las tripulaciones. Los graves problemas, surgidos a raíz de las prohibiciones de embarcarse en balleneros labortanos, condujo a sus armadores a ofrecer a los marineros de Gipuzkoa importantes aumentos salariales y otras ventajas económicas. Tendencia que seguramente se acentuó tras la creación de la Compañía de Caracas, la cual inició también una política de mejoras salariales para atraer a la marinería.

Los directores de la Compañía Ballenera, en un memorial dirigido a la Provincia en 1732, afirmaban que, entre otras ventajas que ofrecían los labortanos, permitían a los marineros que invirtieran a la gruesa ventura (con premio del 25 %) en la armazón, cuanto dinero quisiesen, con la seguridad de que, aún en caso de no haber ganancias, se les devolvería el préstamo, incluido el premio. Calculaban que, si hasta 1718 de la carga, que traía cada ballenero de San Sebastián, —entre 800 y 850 barricas de grasa—, apenas correspondían para las soldadas de la tripulación las dos quintas partes de la misma y el dinero correspondiente a los préstamos a la gruesa, que se les entregaba, era de 1.200-1.300 escudos de plata, en aquel momento los labortanos gastaban en soldadas hasta 700 barri-

99. AGG, JD IM, 2-12-72. Con idéntico número de embarcaciones inició su andadura la Compañía de Caracas en 1730.

100. AGG, JD IM, 2-11-74.

cas, y 2.000 escudos en devoluciones de los préstamos. En su opinión ésta era la principal causa de la escasez de capturas de que se padecía, consecuencia de la falta de incentivo de los marineros para aplicarse en el trabajo¹⁰¹.

En este memorial incluían una reglamentación en aras a una racionalización salarial y laboral, proponiendo que fueran los oficiales de cada nave los que elaborasen la lista de la tripulación, señalando a cada uno las barricas de grasa que le correspondiere de soldada, y el dinero que pusiese cada uno a gruesa (con premio de 25%), con la condición de que sólo correspondería a la tripulación, incluidos los oficiales, la mitad de la carga. Y en cuanto al dinero a la gruesa a devolver, no superaría los 1.400 escudos para cada nave armada con seis chalupas, y 1.200 para la armada con cinco chalupas¹⁰².

Por tanto, la competencia de la flota labortana fue un importante obstáculo a sortear por la Compañía, tanto en lo referente a la comercialización de sus productos como a la hora de reclutar las tripulaciones. Aún más, la Corona francesa trató de entorpecer el funcionamiento de la incipiente compañía, negándose el Comisario de Marina de Baiona, en diciembre de 1735, a concederles los pasaportes franceses con que navegaban. Al parecer, los balleneros guipuzcoanos, desde tiempo atrás, navegaban provistos de pasaporte francés, al objeto de evitar los ataques de los sarracenos, que a todas luces perdonaban a los franceses. En enero de 1736, la Diputación emprendió diversas gestiones en San Juan de Luz y con las autoridades civiles y militares de Lapurdi y Baiona. Por fin la Corte de París ordenó que se franqueasen los pasaportes a los navíos, pero con la condición de que llevasen la bandera y un

101. “(...) de que resulta, la presumpcion, no vana y sin fundamento, de que, la falta de pesca que se padece, nace, de las pocas diligencias, y menos aplicacion del equipaxe, por que lleva, ya echo el viaxe desde casa, respecto del mucho dinero que toman a gruesa, y de las adealas, o gratificaciones con que los enganchan los estrangeros; y por que han aprendido con la esperiencia que los ofrezimientos de aumento de sueldo eran aereos, pues aunque trugesen carga entera nunca tenían que cobrar, porque los ofrezimientos se havian de cumplir de la mitad de la carga, a que jamas // (fol. 1.º v.) podian llegar aquellos; atentos (a que) hallaron mexor quenta en las (dichas) gratificaciones, y con este desengaño (se re)-cela que no cumplen con su obligacion (de) pesca; (...)”. AGG, JD IM, 2-12-72.

102. AGG, JD IM, 2-12-72.

capitán francés¹⁰³. No se conoce como se solucionó la cuestión, pero el hecho es que, dos años más tarde los navíos de la Compañía carecían de capitán francés, como a continuación se verá.

3.2 Evolución de la Compañía Ballenera de San Sebastián

Debido a que no consiguió completar el total del capital estimado necesario para su funcionamiento en el reglamento de 1732 el grueso de la flota de la Compañía nunca superó el número de las tres unidades que fueron adquiridas en 1733.

Efectivamente, los barcos de que disponía en 1738 continuaban siendo tres¹⁰⁴, llamados : “San Juan Bautista menor”, “San Juan Bautista mayor” y “El Spiritu Santo”. Sus tripulaciones sumaban respectivamente, 44, 51 y 42 hombres (en total 137). De ellos 104 (el 76%) provenían de Hondarribi (19), San Sebastián (17), Zarautz (16), Orío (14), Deba (14), Getaria (13) y Pasaia (11). El resto eran vecinos de Irun, Zumaia, Renteria, Motriko, Lezo, Zizurkil, Oiartzun, Lasarte, Astigarraga y Andoain.

La estructura de la tripulación era idéntica en los tres casos, compuesta por Capitán (Pedro de Alzugaray, Juan de Zaualeta y Francisco de Alzugarai respectivamente, todos vecinos de Hondarribi); Piloto-arponero; Contramestre-arponero; dos arponeros más; cinco maestros de chalupa; cuatro carpinteros; cinco toneleros; Despensero; cuatro chicoteadores; y 20, 27 y 20 marineros respectivamente.

Hasta 1740 funcionó la Compañía con normalidad. Ese año al inició de la guerra de la Pragmática Sanción (1740-1748), se le sumó la desgracia de la pérdida de una de las naves en el puerto de Pasaia, pasto de las llamas. Otra de las naves corrió idéntica suerte en 1741, pero esta vez en alta mar, lo que obligó a la única superviviente a suspender su actividad hasta el final del conflicto. En 1749 fue enviado al Estrecho de Davis, pero regresó sin resultados satisfactorios¹⁰⁵.

103. AGG, JD IM, 2-12-72.

104. JD IM, 2-11-74.

105. SAÑEZ REGUART, don Antonio. *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, t.3, Madrid: Imprenta de Viuda de don Joaquín Ibarra, 1792; voz: Harpón, pág. 339.

Ante esta desastrosa situación, la Compañía Guipuzcoana de Caracas, decidió en su Junta General de accionistas de 1749 fomentar a la Compañía Ballenera, asignándole 60.000 pesos, préstamo que no se hizo efectivo por problemas internos de la Compañía de Caracas¹⁰⁶. Ante esta penosa situación la Compañía Ballenera optó por emplear a flete su único barco, dedicándose en 1751 a la conducción de maderas al Ferrol¹⁰⁷.

En la siguiente junta de accionistas de la Compañía de Caracas, de 1752, se decidió, según lo acordado en 1749, invertir en la Compañía Ballenera, adquiriendo acciones por valor de 60.000 pesos, de los que se entregaron por el momento 40.000. Mediante esta operación, por la que la de Caracas se convertía en el mayor de los accionistas de la Compañía Ballenera, se produjo una fusión, o mejor una absorción de la segunda por la primera.

Efectivamente, aunque la Compañía Ballenera conservaba su razón social y su dirección, y sus barcos continuaban operando independientemente, de hecho, la administración de la Compañía Ballenera pasó a manos de la Compañía de Caracas¹⁰⁸. De esta manera, de ahora en adelante, en los extractos de las Juntas de Accionistas de la Compañía de Caracas figuraría, hasta 1761, como un negociado más de la compañía, un apartado dedicado a la Compañía de Ballenas.

En 1752, las Juntas Generales de Gipuzkoa, reunidas en Mondragón, decidieron también aportar 10.000 pesos a la Compañía Ballenera, pagaderos de los repartimientos que hiciere la de Caracas¹⁰⁹. Así con los primeros capitales reunidos (los 40.000

106. AGG, JD IM, 2-22-72.

107. AGG, JD IM, 2-12-79.

108. “(...) Y habiendo assi practicado la junta se conformo con lo resuelto en las conferencias de san Sevastian (1749) añadiendo que para evitar gastos a la Compañia de Ballenas, los Dependientes de la de Caracas sirban (sin otro sueldo que el que como tales disfrutan) los empleos precissos, para su gobierno y manejo. Que de la misma suerte aora, y en adelante se franquehen de los almacenes de la Compañia para los // armamentos, carenas y custodia de los navios de la de ballenas, los pertrechos, generos, y materiales necessarios a sus justos precios, sin intereses alguno, con tal que esto pueda hacerse, sin conocido perjuicio; ayudando en vn todo a esta Compañia como estrechamente vnida a la de Caracas, con todo aquello que sea compatible con los intereses de ambas. (...)”. AGG, JD IM, 2-22-72.

109. AGG, R.47.

pesos entregados por la Compañía de Caracas) aprestaron en marzo de 1753 dos navíos para la pesquería. Pero la mala fortuna acompañaba a la Compañía Ballenera, pues uno de ellos regresó desarbolado y el otro trajo poca pesca. En la Junta de Accionistas de 1754, ante este hecho, y debido a que consideraban imposible reunir por el momento el fondo de 100.000 pesos necesarios para restablecer el giro de la Compañía Ballenera, y de que sin algunas ventajas o privilegios más, concedidos por el rey, era inútil dicho empeño, decidieron suspender la campaña de ese año, hasta conseguir suplir las mencionadas necesidades. Otra de las razones que se esgrimieron para justificar esta actitud, fue la de la ruptura de relaciones entre España y Dinamarca, acaecida en 1753¹¹⁰.

Ante la evidencia de que no se hallaron nuevos inversores, ni consiguieron del rey gracia alguna, los dos barcos de la Compañía, fueron enviados a flete a Caracas. Pero atendiendo a que de los 40.000 pesos, invertidos en 1752, se había producido una pérdida de más de 24.000 pesos, y que sin una nueva inversión por parte de la Compañía de Caracas, y sin contar con el apoyo real era imposible restablecer la pesquería, en 1757 decidieron disolver la Compañía. Sus barcos y demás efectos fueron vendidos, de lo que le correspondió a la Compañía de Caracas la cantidad de 15.000 pesos.

Este fue el final de las grandes pesquerías guipuzcoanas. Aunque por algún tiempo más continuaron internando en Pasaia los, cada vez más escasos, balleneros labortanos; así en 1755 internaban los barcos de la Compañía Ballenera de Baiona¹¹¹. La actividad ballenera, salvo alguna esporádica ballena cazada en el litoral, tanto desde el punto de vista empresarial, como desde el de la marinería, se extinguió.

Hay que señalar que a pesar de las prohibiciones y de la creación de la Compañía Ballenera, un importante número de marineros guipuzcoanos continuaron embarcando en balleneros labortanos. Así en 1738, de los 93 marineros de Hondarribi embarcados a ballenas, solamente 19 lo hicieron en barcos de la Compañía, mientras que los restantes 74, es decir el 54% del total de marineros de la ciu-

110. Véase al respecto: ALEGRE, Jose María. Op. cit.

111. AGG, JD IM, 2-23-39.

dad, se embarcaron en naves labortanas. De todas maneras, la actividad pesquera de Lapurdi también se hallaba en retroceso.

En este sentido, 25 años más tarde, en 1763 no había en la provincia ningún marinero dedicado a la actividad ballenera en barcos labortanos. Ese año se suscitó un pleito, sobre la pertenencia de una ballena, cazada conjuntamente por los pescadores de Zarautz y Getaria. A la hora de presentar testimonios sobre cuál era el método de asignación de las ballenas cazadas, empleada en las pesquerías de ballenas, no hallaron en todo el litoral guipuzcoano un sólo marinero que ejerciera el oficio. De todos los testigos presentados, vecinos de distintas localidades de la costa, los que en su juventud habían estado en las pesquerías eran mayores de 53 años (entre 53 y 83 años), mientras que ninguno de los testigos menor de los 50 años había acudido nunca a las pesquerías¹¹².

Aún hubo intentos posteriores de restablecer las pesquerías. En 1789 se creó la Real Compañía Marítima, con el objetivo de “restablecer” las pescas de todo el estado, y entre ellas las de bacalao y ballenas. Conscientes de que en los caladeros del Atlántico Norte era ya imposible desarrollar la actividad, debido al desarrollo colonial antes descrito, pusieron sus miras en las costas de la Patagonia¹¹³.

Los interesados de Bilbao y San Sebastián aprestaron dos fragatas de entre 200 y 400 toneladas que junto con dos goletas de 50 toneladas, construidas a cuenta del rey en Pasaia, zarparon en noviembre de 1789 rumbo a Puerto Deseado, en Patagonia. Hasta noviembre de 1791 no regresó la primera de las fragatas cargada de grasa y pieles de focas, es decir, la campaña duró 2 años¹¹⁴. Pero la empresa no progresó, constituyendo quizás la principal causa la enorme duración de las campañas, consecuencia de la lejanía de los nuevos caladeros, a diferencia de los del Atlántico Norte, lo cual provocaba un encarecimiento notable de la producción y por tanto su falta de competitividad.

112. AGG, CO LCI, 3242.

113. KM, C-318 F-26.

114. SAÑEZ REGUART, don Antonio: op. cit.; pp. 368-369.

Conclusiones

A pesar del carácter descriptivo e introductorio de este artículo, la principal conclusión que se obtiene de él es que, el proceso final de las pesquerías guipuzcoanas ha sido frecuentemente descrito por la historiografía recurriendo a explicaciones simplistas y reduccionistas, como, por ejemplo, que el fin de la actividad se debió a la interpretación británica del Tratado de Utrecht. Explicaciones que actualmente constituyen verdaderas “tradiciones” historiográficas. Pero a lo largo de este trabajo se ha constatado que este proceso final fue mucho más complejo y matizado, siendo el resultado de la interacción de múltiples, y en ocasiones contrapuestos intereses, junto con otros factores de carácter externo.

Las grandes pesquerías transatlánticas, que experimentaron su mayor desarrollo a finales del siglo XVI, se vieron afectadas por importantes dificultades durante todo el siglo XVII. Dificultades, en principio, derivadas de la creciente competencia extranjera. Los inversores guipuzcoanos, en vez de adecuar la estructura de sus empresas a las exigencias de las nuevas coyunturas internacionales, continuaron invirtiendo en empresas pesqueras que a todas luces eran insuficientes para competir con las extranjeras. De todas maneras, la obtención de un marco pesquero-comercial privilegiado y protegido permitió a los inversores continuar obteniendo ganancias, sin la necesidad de introducir transformaciones en las estructuras de las empresas marítimas. Por tanto, a lo largo del siglo XVII las pesquerías constituyeron una actividad protegida en la que seguían invirtiendo los armadores y continuaban ocupados la mayor parte de la marinería de Gipuzkoa.

En el siglo XVIII, el cambio dinástico vino acompañado por importantes transformaciones de la política naval de la Corona, que junto con la nueva coyuntura de la economía de las colonias nortatlánticas, provocaron la eliminación del marco privilegiado y protegido en que se arropaba la actividad pesquera. Esta nueva situación, junto con la pérdida de toda la flota ballenera en 1718, provocó que los armadores y comerciantes guipuzcoanos perdieran su interés por seguir invirtiendo en la actividad. Las pesquerías, sin el apoyo de los privilegios regios, eran considerados como una actividad poco segura en la que invertir. Los armadores preferían otras actividades más

seguras, como lo sería más adelante la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Esta actitud poco favorable a invertir en empresas pesqueras se patentiza ante hechos como que los comerciantes y armadores de Gipuzkoa no se opusieran a las prohibiciones impuestas por el Rey a que los marineros guipuzcoanos, que en gran número se embarcaban en pesqueros labortanos, continuaran haciéndolo; o como que cuando se erigió la Compañía Ballenera de San Sebastián no invirtiera en ella ningún particular. Todos los fondos con que contó dicha compañía provenían de las cantidades concedidas por el rey en concepto de indemnización por la pérdida de la flota ballenera en 1718 en la batalla de Cabo Passaro.

La Compañía Ballenera, una vez iniciada su andadura con unos recursos muy ajustados, no consiguió reunir el interés de los inversores. Esta constituyó la principal causa de su extinción, pues ante la carencia de fondos suficientes no pudo afrontar una serie de accidentes que acaecieron a lo largo de su azarosa vida, y que fueron mermando su capacidad productiva. Ante el desinterés de los acaudalados fueron la Compañía de Caracas y la Diputación de Gipuzkoa las que sostuvieron a la Compañía Ballenera en sus últimos años, antes de su extinción en 1757.

El final de las grandes pesquerías fue mucho más dramático para la marinería guipuzcoana. La pérdida de la flota autóctona en 1718 no supuso el que quedaran sin su principal ocupación, pues cientos de marineros continuaron embarcando en pesqueros de Lapurdi. A pesar de las prohibiciones impuestas por la Corona preferían continuar dedicados a la pesca, que les reportaba mucho mayores beneficios, antes que embarcarse en naves de otras empresas como la Compañía de Caracas. Por tanto se debe también matizar la importancia y el peso económico de la Compañía de Caracas, al menos durante sus años iniciales, en el seno de la economía doméstica de cientos de marineros de Gipuzkoa. De todas maneras, las prohibiciones y persecuciones a las que fueron sometidos, con la aquiescencia de las autoridades y de los armadores provinciales, y la progresiva decadencia de la actividad pesquera en Lapurdi, provocaron que durante la segunda mitad del siglo XVIII perdieran dichos empleos e ingresos, y que la actividad ballenera se extinguiera definitivamente en Gipuzkoa.