



DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes: "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 369-381.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa

**Lourdes Díaz-Trechuelo**

Universidad de Córdoba

## 1. INTRODUCCIÓN

En el siglo XVII Inglaterra, Holanda y Francia crearon grandes Compañías mercantiles que sirvieron de base a su expansión ultramarina. No fueron sólo empresas comerciales pues tuvieron atribuciones de otro tipo y sus dirigentes fueron también jefes políticos y militares en las colonias. Para los gobernantes y economistas españoles estas Compañías fueron modelos a imitar, aunque solo en parte, ya que nunca tuvieron tantos poderes.

Entre estas sociedades por acciones ocupó un lugar destacado la Guipuzcoana de Caracas cuya vida transcurre entre los años 1728 y 1785. Ella consiguió la exclusiva del comercio del cacao, añil, tabaco, cueros y otros productos venezolanos, y tuvo su sede en San Sebastián hasta 1735 en que su oficina central se trasladó a Madrid, pero el Departamento de San Sebastián conservó su importancia como eje del comercio con Venezuela<sup>1</sup>.

La Compañía vivió en un siglo de gran actividad bélica para España, que empieza con la larga guerra de Sucesión a la Corona española, entre los años 1701 a 1713. La paz de Utrecht aseguró a Felipe V el trono español a costa de renunciar a los dominios que España tenía en Flandes e Italia, y de perder la isla de Menorca y el Peñón de Gibraltar. Este Tratado otorgó a Inglaterra la exclusiva por treinta años de la importación de esclavos negros a la América hispana y autorizó el llamado «navío de permiso», un barco de 500 toneladas que cada año podía comerciar con las colonias españolas de América del Sur.

La política de Pactos de Familia llevó a España a la guerra varias veces. Por el Tratado de Fontainebleau, segundo de estos pactos, volvió a luchar al lado de Francia en la guerra de sucesión al trono de Austria, y después de la paz de Aquisgrán firmada el 18 de octubre de 1748 hubo unos años tranquilos, debidos a la política pacifista de Fernando VI, que se mantuvo equidistante de Londres y de Versalles.

En 1761, reinando ya Carlos III, se firmó el Tercer Pacto, que ese mismo año obligó a España a entrar en la Guerra de los Siete Años, con resultados desastrosos; pérdida temporal de La Habana, Manila y Cavite, cesión a Inglaterra de La Florida y de todos los territorios que poseía a ambos lados del Mississippi y devolución a Portugal de todas las conquistas hechas por las armas españolas durante la guerra, en la Colonia del Sacramento. El Tratado de París puso fin a esta lucha el 10 de febrero de 1763, pero la sublevación de las Trece Colonias inglesas de América del Norte enfrentó otra vez a España con Inglaterra. La nueva guerra comenzó en abril de 1779 y tuvo entre otras consecuencias, la recuperación de Menorca, y el intento fallido de reconquistar Gibraltar. La Paz de Versalles de 3 de Septiembre de 1783 legalizó los éxitos bélicos y aunque el Peñón siguió en manos británicas, esta paz fue ventajosa para España.

La ejecución de Luis XVI el 21 de enero de 1793 llevó a España a la guerra con Francia; ahora la propia Península será escenario de la lucha que se desarrolló en la frontera pirenaica y territorios próximos a ella. Para defenderlos se formaron tres cuerpos de ejército: uno al mando del general Ventura Caro, que actuó en Navarra y Guipúzcoa; otro a las órdenes del príncipe de Castell-Franco, en Aragón y el tercero en Cataluña, mandado por don Antonio Ricardos, que en la primera campaña conquistó el Rosellón, acreditándose como excelente estrategia. Su inesperada muerte inclinó la victoria del lado francés y las tropas galas ocuparon Fuenterrabía el 1º de agosto de 1794, y tres días después San Sebastián. La campaña de 1795 fue favorable a los franceses que rompieron la línea del Deva y tomaron Vitoria y Bilbao, pero ya entonces se estaba negociando la paz, firmada en Basilea

---

1. Es básica la obra de HUSSEY, Ronald D.: *La Compañía de Caracas, 1728-1784*, Ed. Española, Caracas, 1962. Importante también la de BASTERRA, Ramón: *Una empresa del siglo XVIII. Los navíos de la Ilustración*, Caracas, 1925.

el 22 de julio de 1795, y por ella recuperó España todos los territorios ocupados en la Península a cambio de ceder a Francia la mitad española de la isla de Santo Domingo.

España vuelve a aproximarse a Francia, gobernada ahora por el Directorio, firmando el Tratado de San Ildefonso, de 18 de agosto de 1796. Dos meses después luchaba de nuevo con Inglaterra, sufría una derrota naval frente al cabo San Vicente en febrero de 1797, y perdió las islas de Trinidad y Puerto Rico; Cádiz y Santa Cruz de Tenerife fueron atacadas por los ingleses. En 1798 éstos ocuparon Menorca por segunda vez pero la isla fue devuelta a España por la paz de Amiens en 1802.

En Francia el Directorio fue sustituido por el Consulado donde brilla la figura de Napoleón Bonaparte. La paz de Amiens duró muy poco y una vez más España, arrastrada por Francia, se enfrentó a Inglaterra, con resultados desastrosos; la gran derrota de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, acabó con el poderío naval hispano.

## 2. NACE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

El enfrentamiento con los franceses llevó al borde de la quiebra a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, y cuando ya se pensaba en su disolución, Francisco de Cabarrús<sup>2</sup> concibió un proyecto salvador que consistía en unir el comercio de América con el de Asia. Este proyecto fue examinado en la tercera sesión de la Junta general de la Guipuzcoana, el 6 de julio de 1784, bajo la presidencia del ministro universal de Indias don José de Gálvez<sup>3</sup>.

De aquí nació la Real Compañía de Filipinas<sup>4</sup> y cuya cédula de erección firmó Carlos III el 10 de marzo de 1785. La vida de esta empresa debía durar veinticinco años, prorrogables a solicitud de los interesados, si conseguían la real aprobación. El artículo quinto de esta cédula encargaba a la nueva sociedad la liquidación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas; el proceso fue lento y complicado y hasta el 5 de diciembre de 1789 no se pudo celebrar la última junta de esta compañía prolongándose las operaciones de liquidación hasta el año 1796.

## 3. NUEVA POLÍTICA ECONÓMICA

Es conocido el hecho de que en el siglo XVIII, especialmente en su segunda mitad, se atacó frontalmente el monopolio del comercio americano, establecido desde el siglo XVI. La corriente antimonopolista fue tomando fuerza y la guerra de los Siete Años aceleró las reformas. La Junta especial creada con este fin presentó un amplio informe el 14 de febrero de 1765<sup>5</sup>, al que siguió el decreto de 16 del mismo mes y año<sup>6</sup> que abrió en América los puertos de las Grandes Antillas más los de las islas Margarita y Trinidad, al comercio con Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón, suprimiendo impuestos y unificándolos en un 6 o 7% *ad valorem* sobre las mercancías antes gravadas por el palmeo.

Los resultados superaron las mejores esperanzas y gradualmente se fueron extendiendo estas medidas a toda América: a Luisiana en 1768 y a Campeche y Yucatán en 1770. El paso siguiente fue autorizar el comercio entre Nueva España, Nueva Granada y Perú, en 1774, y dos años después, el 3 de octubre de 1776, la provincia de Santa Marta empezó a gozar del nuevo sistema, al que se había incorporado ya Río Hacha.

2. Francés naturalizado en España, hijo de un comerciante de Bayona. Vino muy joven a Zaragoza y se trasladó luego a Madrid, donde hizo amistad con el conde de Florida Blanca, que descubrió pronto sus grandes dotes de hacendista, demostradas en el proyecto de emisión de vales reales. En 1782 fue nombrado Director del Banco de San Carlos, a cuya fundación contribuyó decisivamente. A la muerte de Carlos III cayó en desgracia y acusado de malversación de fondos estuvo preso hasta 1792. En este año, como desagravio, recibió el título de conde de Cabarrús y volvió a la vida pública, desempeñando ahora diversas misiones diplomáticas; fue enviado al Congreso de Rastadt, y después de embajador a París, pero no fue aceptado por ser francés de nacimiento, y quedó como agente secreto de España; pasó luego como embajador a Holanda y cuando fue proclamado rey de España José Bonaparte volvió a Madrid y aceptó el ministerio de Hacienda. Murió en Sevilla el 4 de abril de 1810 y fue enterrado en la catedral hispalense. Vid. FERNAN NÚÑEZ, Conde de: *Vida de Carlos III*, Madrid, 1944, p. 381.

3. Una copia de este proyecto, fechada en marzo de 1785, se conserva en la biblioteca de la Sociedad Económica de Amigos del País de Sevilla, bajo la signatura ms, nº 9.257.

4. Sobre la historia de esta institución, vid. DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, María Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965.

5. Archivo Histórico Nacional, Madrid, Sección de Estado, leg. 2.314.

6. Archivo General de Indias (en lo sucesivo AGI), Indiferente General, 2.410.

Ésta fue la primera señal de alarma para la Compañía Guipuzcoana de Caracas que disfrutaba del monopolio del comercio con Venezuela, pero el camino emprendido no tenía vuelta atrás: el 2 de febrero de 1778 Buenos Aires, Chile y Perú recibirán el mismo trato y la nueva política culmina en el *Reglamento... para el Comercio Libre de España a Indias* de 12 de octubre del mismo año. Sólo la Nueva España quedó sujeta al antiguo sistema de flotas, y para no perjudicar a la Compañía Guipuzcoana, la Corona exceptuó «por ahora» los puertos de Venezuela, Cumaná, Guayana y Maracaibo.

No poca parte tuvo en la ruina de la Compañía el informe desfavorable del primer intendente de Caracas don José de Abalos<sup>7</sup>, enemigo decidido del monopolio que gozaba la Compañía. Su escrito pasó a estudio de los oficiales reales de Veracruz que informan el 22 de julio de 1778<sup>8</sup> añadiendo nuevas razones para suprimir los privilegios que gozaba; según ellos, con esto no solo prosperaría el cacao, sino también el comercio de los demás productos venezolanos y el abastecimiento de esta provincia sería mas abundante y barato, tanto para los productos españoles como para los extranjeros.

La Real Compañía de Filipinas tratará también de mantener los antiguos privilegios; así, el real decreto de 28 de febrero de 1789 que limitaba el comercio con América a los puertos habilitados en 1765 fue recurrido el 22 de abril, exponiendo que al amparo de la gracia concedida a la Guipuzcoana de poder enviar cada año a Venezuela géneros extranjeros, en cantidad de hasta 2.000 toneladas anuales, hacía sus compras seis u ocho meses antes de embarcar la mercancía en Pasajes, y por tanto tenían ya adquiridas todas las que pensaba enviar aquel año, por valor de unos 300.000 reales de vellón. Algunos artículos habían llegado ya a San Sebastián y el resto se hallaba en camino, por lo que solicitan se la exima «por este año» de la prohibición contenida en el mencionado real decreto. Hábilmente la Compañía trata de mantener su privilegio y lo conseguirá poco a poco.

La Junta Suprema de Estado, después de estudiar el asunto resolvió que se permitiera «por esta vez», el despacho de los registros que tuviera pendientes y se le prohibiera despachar ningún otro desde Pasajes, sin tener antes permiso expreso del rey para cada uno de ellos. Al mismo tiempo se amonesta a la Compañía por haber continuado sus expediciones desde aquel puerto, no obstante que el artículo XXIV de la real cédula de su erección previene que para el comercio con América «no gozará de privilegio ni exención alguna en ida ni en vuelta»<sup>9</sup>.

La real orden de 22 de junio de 1789 se ajusta a este dictamen; el rey accede «por este año» y autoriza el envío de géneros extranjeros hasta la suma de 300.000 reales. Cubierto este cupo no podrá remitir más que artículos nacionales y solicitará siempre permiso para cada una de las expediciones hechas desde Pasajes a La Guaira<sup>10</sup>. Esta obligación, sin duda molesta para la Compañía porque constituía una traba para sus operaciones, nos ha dado la posibilidad de conocer con todo detalle el movimiento comercial del puerto.

La Compañía tropezó también con la oposición de la Provincia de Guipúzcoa, que en 28 de mayo de 1792 dirigió una larga representación al ministro de Hacienda<sup>11</sup>. Remontándose a tiempos anteriores a la creación de la Compañía de Filipinas, al saber que la Junta general de accionistas iba a tratar el tema de la navegación directa desde los puertos de Guipúzcoa a los de América, previno al marqués de Narros, su apoderado, para que tuviera presente la resolución aprobada por la Provincia en Junio de 1790, que no estima conveniente al País semejante proyecto y le manda oponerse a él. También transmitió la misma consigna al agente de la Provincia en la Corte, don Blas de Torres Errazquin, el 9 de septiembre de 1791.

«No dudo –dice la Provincia– que mis apoderados en caso de haberse tratado este punto en la Junta de la Real Compañía habrán manifestado mi oposición al proyecto por considerarlo contrario a mis fueros y exenciones que sustentan el bienestar de sus naturales». No obstante, se considera obligada a escribir directamente al ministro, para que si fuera necesario haga presente al rey este «reverente recurso», en defensa de sus derechos.

7. Está publicado en la *Revista de Historia*, Caracas, enero 1961, núm. 5.

8. El informe lo firman José de Carrión y Andrade, Pedro Antonio de Cossio, Fernando del Campillo y Sebastián de la Torre y León. Está publicado también en la *Revista de Historia*, Caracas, febrero 1961, núm. 6.

9. El texto completo de esta real cédula en DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *op. cit.*, apéndice II.

10. AGI, Filipinas, 987.

11. Este curioso documento, escrito en primera persona del singular y en género femenino, va suscrito en nombre de la Provincia por Antonio de Leturiondo y Bernabé Antonio de Egaña. Su original en AGI, Filipinas, 988.

Otro informe contrario al privilegio de la Compañía, es el que presenta en 19 de febrero de 1790 el juez de arribadas de San Sebastián, don Juan Antonio Enríquez<sup>12</sup>; en el que trata de probar que el privilegio que había gozado la Compañía de Caracas y pretendía continuar la de Filipinas «ha sido perjudicial a la real Hacienda y a la Marina Real y al Estado». He aquí sus argumentos: el artículo primero de la cédula de erección de la Guipuzcoana establece que debía cargar sus barcos de géneros nacionales, pero esto nunca se cumplió. Desde el principio llevó productos extranjeros, no solo franceses, sino también ingleses, alemanes y de otros países europeos, burlando las sucesivas disposiciones reales de 19 de febrero y de 18 de marzo de 1748 y la de 7 de julio de 1749. El juez de arribadas llega a esta conclusión: «Nada, pues ha contribuido el comercio de este puerto al fomento de nuestras fábricas e industria, antes bien las ha perjudicado».

Por añadidura, los hombres de mar de Guipúzcoa, atraídos por las posibilidades de ganancias que ofrecía el contrabando, abandonaron las pesquerías de ballena y bacalao en que se formaban excelentes marinos, e incluso rehuían el servicio en la armada real. Después de describir cómo se realizaba el contrabando recomienda que se abra algún puerto gallego, por ejemplo el de Vigo, lo que favorecería la emigración de aquellas provincias, disminuiría el contrabando y se evitarían los frecuentes naufragios en la costa cantábrica. Una real orden de 22 de julio de 1790 prohibió el comercio Pasajes-Caracas, pero los franceses afincados en San Sebastián y sus corresponsales de Bayona captaron votos de los accionistas de la Real Compañía de Filipinas que debían concurrir a su ya próxima Junta General, y la actividad comercial del puerto no se interrumpió.

#### 4. EL MOVIMIENTO DEL PUERTO DE PASAJES

La ensenada de Pasajes se abre en la confluencia de los montes Ulía y Jaizkibel y tiene una entrada profunda, «capaz para toda clase de navíos» escribe Pascual Madoz a mediados del siglo XIX<sup>13</sup>. En 1527 Carlos I confirmó a San Sebastián sus regalías sobre «el Pasaje» como se decía entonces, y allí se establecieron diversos astilleros. En Pasajes construyó, carenó y habilitó sus barcos la Compañía Guipuzcoana de Caracas y su heredera, la de Filipinas, hizo también abundante uso de este puerto.

##### 4.1. Años 1785-1786

Pocos meses después de la fundación de esta compañía sus directores solicitan permiso para despachar al puerto de La Guaira la fragata *Felicidad*<sup>14</sup> de 345 toneladas de porte, al mando de don Juan de Gorrizarena y con treinta y seis hombres de tripulación<sup>15</sup>. Autorizada la expedición por real orden de 31 de mayo de 1785, salió de Pasajes el 27 de septiembre de 1785, y el 7 de marzo de 1786 emprendió el viaje de regreso. Traía un cargamento de cacao, añil, cueros al pelo de vaca y de novillo y dinero en monedas de oro y plata<sup>16</sup>. No regresó al puerto de Pasajes sino al de Cádiz, y desde allí zarpó otra vez para La Guaira en agosto de 1786. El 24 de diciembre del mismo año emprendió el viaje de regreso con carga análoga a la anterior; esta vez su puerto de destino fue Pasajes donde entró el 7 de marzo de 1787<sup>17</sup>. El segundo barco de la Real Compañía de Filipinas despachado desde Pasajes fue la fragata *Santa Teresa*, con destino a Caracas y Maracaibo; este barco de 263 toneladas, mandado por don Juan Pedro de Goicoechea y tripulado por treinta y un hombres, zarpó el 18 de diciembre de 1785<sup>18</sup>. En su carga había pocos artículos españoles entre los que figuran 200 gruesas de cuerdas de guitarra y 100 mazos de cuerda de violín surtidas, procedentes de Barcelona. Se registran también 498 barriles de harina de Santander, y el resto son productos extranjeros, en su mayoría tejidos.

La *Santa Teresa* emprendió el viaje de regreso a Pasajes el 7 de abril de 1786, con la carga acostumbrada de cacao, añil, cueros de vaca y novillo al pelo y cueros curtidos para suelas de zapatos,

12. AGI, Filipinas, 987.

13. MADDOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo XIV, Madrid, 1849.

14. Los directores de la Compañía al ministro de Indias. Madrid, 24 de mayo de 1785. AGI, Filipinas, 986.

15. «Relación de barcos despachados desde Pasajes al comercio de Venezuela entre los años 1785- 1789». AGI, Filipinas, 987.

16. AGI, Filipinas, 986.

17. Así lo comunica el juez de arribadas en San Sebastián el 9 de marzo acompañando nota de su carga. AGI, Filipinas, 986.

18. «Relación de barcos...», citada en nota 15.

pieles de tigre, aceite de cacao y de palo. Entró en Pasajes el 19 de mayo de 1786, llevando a su bordo doce pasajeros<sup>19</sup>.

Poco después salió para La Guaira la fragata *San Ignacio*, de 186 toneladas, al mando de don Vicente Eloy Sánchez. El permiso para su despacho fue solicitado por los directores de la Compañía el 26 de noviembre de 1785 y su concesión se comunicó el 1º de diciembre siguiente. Se le autoriza el envío de hasta dos mil toneladas de géneros para Caracas, y en esta ocasión se embarcarán 184. Terminado su apresto, la *San Ignacio* zarpó de Pasajes rumbo a La Guaira el 14 de febrero de 1786. Llevaba muy pocos géneros nacionales: 28 barriles de aguardiente de La Rioja, de la fábrica de Logroño, y poco más. Este barco entró de vuelta en Pasajes el 30 de octubre de 1786 con la carga habitual de productos venezolanos<sup>20</sup>.

Excepcionalmente fue despachada de Pasajes a Veracruz la fragata *Dolores* que después hizo escala en La Guaira, donde invirtió los 40.000 pesos que había embarcado en Pasajes. La mandaba el capitán Fermín Urtizverea y completó su viaje felizmente, entrando en Pasajes el 13 de diciembre de 1786<sup>21</sup>.

El 25 de abril de este mismo año había zarpado la fragata *San Fermín* de 343 toneladas, al mando de don Juan Miguel de Goicoechea; en su carga aparecen productos de las ferrerías guipuzcoanas, por ejemplo hachas, barras y planchuelas de hierro. También llevaba mantas de lana, blancas y negras, fabricadas en Burgos, diversos tejidos catalanes, aguardiente común de La Rioja y vinos de Zaragoza y Cosuenda; el resto de su carga eran productos extranjeros<sup>22</sup>.

El 23 de junio de 1786 los directores de la Compañía solicitan permiso para despachar de nuevo a La Guaira la fragata *Santa Teresa*, «con géneros, frutos y efectos de los permitidos en el Reglamento de comercio libre y con arreglo a la real cédula de su erección». Le fue concedido por real orden de 4 de julio dirigida al contador de reglamentos de San Sebastián que acusa recibo, el día 14 del mismo mes<sup>23</sup>. No aparece registrada la fecha de su salida de Pasajes.

Con fecha 29 de mayo de 1786 los directores de la Compañía solicitaron permiso para despachar a Maracaibo el bergantín *San Juan Bautista*, de 130 toneladas, al mando de don José Ignacio de Alzate. Su carga sería de géneros permitidos por el Reglamento de 1778. El buque zarpó el 13 de julio llevando 189 barras de hierro y planchuelas, peso total 10.198 libras castellanas, 22.000 clavos de hierro, a 150 reales de vellón el quintal y 400 hachas grandes y pequeñas, productos todos de la industria siderúrgica de la provincia de Guipúzcoa. Llevaba también productos catalanes y completaban la carga harina de Francia, tejidos de este origen y de Alemania, de los llamados «caserillos», y otros de Usnabruck, Flandes e Inglaterra<sup>24</sup>. Este barco entró de regreso en Pasajes el 7 de febrero de 1787, trayendo los habituales productos venezolanos<sup>25</sup>.

El 17 de octubre de 1786 emprendió nuevo viaje la fragata *Santa Teresa*, al mando de don Joaquín de Mendizábal, llevando 400 barriles de harina en flor de la fábrica de Santander, y otros productos nacionales, como garbanzos, aceite, vinos de La Rioja y de Málaga, y azafrán. Los efectos extranjeros son como siempre, tejidos franceses, alemanes, ingleses y flamencos<sup>26</sup>.

#### 4.2. Años 1787-1789

El 4 de enero de 1787 zarpó con destino a La Guaira y Maracaibo la fragata *San Ignacio* al mando de don José Vicente Alosén, con la carga acostumbrada. Este barco entró en Pasajes trayendo productos venezolanos –cacao, azúcar, cueros de vaca y novillo, zarzaparrilla y añil–. También 18.000 pesos fuertes de plata, de cuenta de la compañía<sup>27</sup>.

El 7 de mayo se autorizó el despacho para La Guaira de la fragata *San Fermín* de 343 toneladas, que zarpó el 14 de agosto siguiente, llevando barras de hierro en cabilla, redonda y cuadrado por

19. AGI, Filipinas, 985.

20. Juan Antonio Enríquez juez de arribadas, a Gálvez. San Sebastián, 19 de diciembre de 1785. AGI, Filipinas, 985.

21. «Relación de barcos despachados...», citada en nota 15.

22. El registro de su carga en AGI, Filipinas, 985.

23. La documentación relativa a este viaje, en AGI, Filipinas, 985.

24. AGI, Filipinas, 985.

25. *Ibidem*.

26. AGI, Filipinas, 986.

27. *Ibidem*.

un total de 54.021 toneladas castellanas, flejes o arcos de hierro fabricados también en Guipúzcoa, un millar de hachas grandes y pequeñas, 10.047 toneladas de clavos de hierro y un millar de azadas pequeñas. Los artículos extranjeros son como siempre, en su mayor parte tejidos .

10 de mayo: se da permiso para que sea despachado a Maracaibo el bergantín *San Juan Bautista* que salió el 3 de julio, al mando de don Juan Arruebarrena<sup>28</sup>.

Por fin el 27 de septiembre se autorizó el envío de la fragata *Felicidad* al puerto de La Guaira<sup>29</sup> y zarpó el tres de diciembre siguiente al mando de don Juan Miguel Goicoechea<sup>30</sup>.

Escaso parece haber sido el movimiento portuario de Pasajes en el año 1788; al menos, son pocos los viajes que he podido localizar.

La Compañía obtuvo permiso para enviar a La Guaira al bergantín *San Juan Bautista*, pero luego pidió que se permitiera cambiar su destino, que sería el puerto de Maracaibo. Le fue concedido el 5 de Junio del mismo año<sup>31</sup>.

En agosto de este año estaba de nuevo a la carga en Pasajes la fragata *Santa Teresa* al mando del capitán don Pedro Goicoechea: llevaba efectos nacionales y extranjeros para La Guaira, y zarpó el 2 de octubre de 1788<sup>32</sup>.

Según la Relación de bajeles despachados desde Pasajes en los años 1785 a 1789 inclusive, en este último año salieron tres: el bergantín *Nuestra Señora de Begoña*, el 19 de agosto, al mando de don José de Alzate; la fragata *Santa Teresa*, mandada por don Ignacio Ladrón de Guevara, el 27 de septiembre; y la fragata *Felicidad*, cuyo capitán era don Juan Antonio Gorrizarena, que zarpó el 30 de diciembre del mismo año<sup>33</sup>. Fuera ya del marco cronológico de esta relación siguen apareciendo noticias de viajes realizados en los años 1790 a 1792. Después la actividad del puerto quedó colapsada por la guerra con Francia.

### 4.3. Años 1790-1793

A las siete de la mañana del 22 de febrero de 1790 entró en Pasajes la fragata *Santa Teresa*, procedente de La Guaira: traía en su bodega 3.325 fanegas y 108 libras netas de cacao; 125 libras de manteca de ídem y 185 quintales de algodón, con otras pequeñas partidas pertenecientes a la Compañía. El valor total de esta carga era de 60.874 pesos, sin contar lo que traía de cuenta de particulares<sup>34</sup>.

Cuatro días después que este barco entró en Pasajes la fragata *Nuestra Señora de Begoña*, alias *El Filipino*, que había tenido que refugiarse en Guetaria unos días antes a causa del mal tiempo. Conducía 746 fanegas y 54 libras de cacao en bruto; 30.436 libras de añil; 19.398 de azúcar, 310 de café, 927 de zarzaparrilla; 18.330 1/2 libras de algodón, 600 cueros al pelo de vaca y novillo y 220 palos de Guayacán. El valor de esta carga se calcula en 64.158 pesos<sup>35</sup>.

Por real orden de 23 de agosto de 1790 la Compañía obtuvo una prórroga de seis años para seguir utilizando el puerto de Pasajes y el 5 de diciembre del siguiente año consiguió no tener que solicitar permiso para cada viaje<sup>36</sup>.

En febrero de 1791 se aprestaba en Pasajes la fragata *Nuestra Señora de las Nieves*, cuya salida estaba prevista para fines de marzo, pero en lugar de viajar a Venezuela, fue destinada a Manila<sup>37</sup>.

Por real orden de 22 de junio de 1789 la Compañía de Filipinas había obtenido permiso para enviar a Venezuela géneros extranjeros por valor de hasta 300.000 pesos; de este permiso había empleado 230.000 por lo que en julio de 1791 tenía aún disponibles 70.000. Solicitó entonces autorización para enviar 150.000, o sea 80.000 pesos más de los autorizados, ofreciendo como com-

28. «Relación de barcos...», citada en nota 15.

29. Real orden dada en San Ildefonso, 27 de septiembre de 1787. AGI, Filipinas, 986.

30. «Relación de barcos...», citada en nota 15.

31. AGI, Filipinas, 986.

32. «Relación...», citada en nota 15.

33. *Ibidem*.

34. AGI, Filipinas, 981.

35. *Ibidem*.

36. AGI, Filipinas, 988.

37. AGI, Filipinas, 988.

pensación enviar desde Cádiz sólo productos españoles y asiáticos. Justifica su petición diciendo que en Pasajes no había suficientes géneros españoles para cubrir los dos tercios de su carga como estaba establecido; solo existía allí algo de hierro, mantas de Palencia y poco más<sup>38</sup>.

No debió utilizar este permiso porque el 30 de julio la Compañía escribe al ministro de Hacienda que enviará la fragata *Santa Teresa* sólo con artículos nacionales: caldos de Andalucía y de La Rioja, manufacturas catalanas y ferretería y jarcia de Vizcaya, para regresar con cargamento de cacao<sup>39</sup>.

En julio de 1792 fue despachada la fragata *Santa Isabel* de 260 toneladas, que después de embarcar géneros extranjeros permitidos, navegó hasta Cádiz para completar su carga en aquel puerto lo que confirma la escasez de artículos españoles que había por entonces en Pasajes<sup>40</sup>. Esta fragata fue vendida al Consulado de San Sebastián al regreso de este viaje en febrero de 1793, para ser armada en corso a fin de proteger la navegación de la costa cantábrica<sup>41</sup>.

## 5. PARÉNTESIS DE GUERRA: 1793-1795

La ejecución de Luis XVI hizo que España declarara la guerra a Francia en enero de 1793. Este conflicto causará muchos problemas a la Compañía de Filipinas, viéndose especialmente afectado su Departamento de San Sebastián, que se vio obligado a suspender toda actividad.

En marzo de 1794 la paralización del puerto de Pasajes era casi completa «a causa de la guerra» y las expediciones a La Guaira se despachaban desde Cádiz<sup>42</sup>.

La Junta de Gobierno ordenó al director del Departamento de San Sebastián que pusiera a salvo todas las pertenencias de la Compañía —«papeles, caudales y naves»— ante el temor de una invasión francesa<sup>43</sup>. El mismo espíritu refleja el acuerdo adoptado poco antes (el 14 de marzo) de que el *Filipino* que había llegado a Cádiz procedente de La Guaira, fuese despachado desde el puerto gaditano<sup>44</sup>.

En julio del mismo año el director del Departamento de San Sebastián, Juan Ignacio Lopeola, remitió a la Dirección un plan elaborado de acuerdo con sus asistentes y contador para trasladar la artillería que se hallaba en el puerto de Pasajes a San Sebastián; otros efectos de marina se llevarían a Lequeitio y los papeles de oficina a Elgoibar, a donde se irían Lopeola y sus empleados. Quedarían en Pasajes el asistente don Esteban de Cabarrús<sup>45</sup>, y el guarda-almacén, para cuidar las maderas de roble y perchas de arboladura que no se podían trasladar, y para echar a pique en el canal del Pasaje las embarcaciones, si llegaban a entrar los franceses<sup>46</sup>.

En sesión de 30 de julio del 94<sup>47</sup> la Junta de Gobierno de la Compañía vio cartas fechadas a 25 de este mes avisando que los enemigos habían entrado en el valle del Baztán y estaban a seis leguas de Pamplona. Desde Guipúzcoa comunicaban la pérdida de Vera y el bombardeo de Fuenterrabía temiéndose un ataque enemigo sobre Irún, Fuenterrabía, Pasajes, y San Sebastián en la costa, y en el interior sobre Tolosa y Plasencia.

Estos temores se vieron en parte confirmados en los primeros días de agosto; las tropas españolas se retiraron de Irún a Tolosa, y Plasencia se hallaba en peligro. Una real orden dada en San

---

38. Solicitud de la Compañía en Madrid, 7 de Julio de 1791. El permiso fue otorgado «como se pide» y comunicado por real orden de 23 de julio del mismo año. AGI, Filipinas, 988.

39. Los directores de la Compañía al conde de Lerena. Madrid, 30 de julio de 1791. AGI, Filipinas, 988.

40. Los directores en Madrid, 18 de julio de 1792. AGI, Filipinas, 988.

41. La Junta de Gobierno de la Compañía aprobó la operación realizada por el director del Departamento de San Sebastián don Ignacio Antonio de Lopeola, en 20 de marzo de 1793. AGI, Filipinas, 981.

42. Junta de Gobierno de 14 de marzo de 1794. AGI, Filipinas, 981.

43. *Idem* de 21 de marzo de 1794. AGI, Filipinas, 981.

44. *Idem* de 29 de mayo de 1794. AGI, Filipinas, 981.

45. Supongo que era pariente de Francisco de Cabarrús, aunque no he encontrado su relación con él. Esteban solicitó que se le excluyera del extrañamiento de los franceses y el duque de Alcudia pidió informes sobre él. He encontrado una minuta de oficio fechada en San Ildefonso a 31 de agosto de 1794, cuyo autor no aparece. En ella se dice: «es un sujeto muy instruido y práctico en el ramo de Marina y como la Compañía tiene su astillero en Pasajes, donde carena y habilita todos sus bajeles, me parece le ha menester para dicho objeto que es muy interesante». AGI, Filipinas, 988. En septiembre de 1794 estaba destinado a vigilar la habilitación del Rey Carlos, y demás operaciones que se realizaban entonces en Pasajes. AGI, Filipinas, 981.

46. Junta de Gobierno de 18 de julio de 1794. Seguían suspendidas las operaciones de la Compañía en Pasajes, a causa de la guerra. AGI, Filipinas, 981.

47. Junta de Gobierno de 30 de julio de 1794. AGI, Filipinas, 981.



Ildefonso el seis de agosto, dispone que la fábrica de armas se traslade a la mayor brevedad a La Cavada y los fusiles y demás armas que hubiera allí sean enviados a donde disponga el general conde de la Colomera.

El personal de la factoría debe irse también a La Cavada, y los fabricantes de armas blancas y de fuego, conviene que se vayan también con sus máquinas e instrumentos, aunque no se les obligaría a ello. Lo demás que no se pueda trasladar debe ser inutilizado para que no aproveche al enemigo<sup>48</sup>. Los enseres que la Compañía tenía en Pamplona se llevaron a Peralta, y también en Vitoria y en Zaragoza se tomaron precauciones.

Los malos pronósticos se confirmaron con la entrada de los franceses en Tolosa el 9 de agosto, mientras varias partidas hacían correrías por los pueblos cercanos a Plasencia.

La evacuación de la fábrica estaba ya casi terminada y se completó pocos días después. El director apoderado de la Compañía en la fábrica de armas don José María de Lardizábal comunicó el día 11 de agosto que había llevado a Elorrio y Alzola todas las piezas sueltas, y los latones y mucha tablonería los envió al puerto de Deva, donde se embarcarían para Santander.

Llegó entonces a Elgoibar la noticia de que se habían firmado los preliminares de la capitulación y de acuerdo con su artículo tercero, todos los bienes del rey debían pasar a manos de los franceses: el Director apoderado de la Compañía trató de salvar las pertenencias de ésta haciendo ver que no eran bienes del rey, pero la Junta de Gobierno desaprobó esta medida y le ordenó destruirlo todo<sup>49</sup>.

Firmada la paz de Basilea de 22 de julio de 1795, el Juzgado de Marina y Arribadas que se había trasladado a Santander, regresó a San Sebastián. Al saberlo, los directores de la Compañía ordenaron que volvieran también sus funcionarios que habían salido de Guipúzcoa y estaban en Santander, para hacerse cargo de los bienes de la sociedad en Pasajes y de todos sus negocios en el País Vasco.

Pretenden recuperar la actividad del puerto de Pasajes y disponen que el bergantín *El Filipino* procedente de La Guaira, que era esperado en Cádiz, no descargue en este puerto el cacao que traiga, sino que después de dejar allí el resto de su carga, vaya a Pasajes. Tienen buen cuidado de dejar claro que pagarán en Cádiz la totalidad de los derechos que correspondan a su registro, incluido el cacao, es decir, que no pretenden eludir impuestos. Les fue concedido «tal como se pide», puesto que la Compañía estaba autorizada para hacer sus expediciones desde Pasajes<sup>50</sup>.

## 6. EL ASTILLERO DE PASAJES Y LOS VIAJES A FILIPINAS

Entre los bienes que la Real Compañía de Filipinas recibió de la de Caracas estaba la factoría que ésta poseía en San Sebastián, y el puerto «del Pasaje», como entonces se decía. Los rectores de la nueva empresa decidieron utilizar el buen astillero que allí existía, y en Junta de Gobierno celebrada el 24 de enero de 1788<sup>51</sup> se trató de la conveniencia de prepararlo para la construcción, carena y habilitación de sus barcos y se estudió también la posibilidad de fabricarlos en Bayona de Francia. Consultaron al inspector general de Marina don Félix Tejada y al ingeniero general don José Romero Landa, y ambos redactan un informe conjunto<sup>52</sup> en el que consideran «muy ventajoso establecer el astillero en Pasajes, por la equidad de precios de los materiales y jornales», aunque por su mayor seguridad y facilidad para las salidas, sería preferible poner el arsenal en La Coruña.

A pesar de todo se inclinan a favor de Pasajes y lo dan ya como decidido. Estiman suficiente la extensión de los terrenos elegidos por la Compañía, acertada su nivelación para facilitar las maniobras, y capaces los tinglados ya existentes para depósito de los materiales.

Lo más importante y necesario a juicio de ambos técnicos es construir un dique capaz para las embarcaciones «en cualquier pleamar. Con él se ahorrarán muchos gastos en carenas mayores y construcciones».

48. Esta real orden se vio en Junta de Gobierno de 7 de agosto de 1794. AGI, Filipinas, 981.

49. Sesión extraordinaria de la Junta de Gobierno celebrada el 19 de agosto de 1794. AGI, Filipinas, 981.

50. Los directores a don Diego de Gardoqui, Madrid, 19 de septiembre de 1795. Les fue concedido por real orden de dos de octubre siguiente. AGI, Filipinas, 989 A.

51. AGI, Filipinas, 986.

52. Con fecha 17 de octubre de 1788. AGI, Filipinas, 986.

La máquina de arbolar situada en tierra, cerca del dique resulta de uso cómodo y económico pero algunos prefieren máquinas flotantes aunque sean más caras, porque la anterior «puede presentar algún problema en puertos con grandes mareas».

Es imprescindible construir un pontón para mantener limpios la canal y el puerto. Debe costearse esta obra por mitad, con fondos de la Compañía y de los derechos de anclaje, que se pagaban en aquel puerto. Del mismo modo se atenderá a su mantenimiento.

El astillero de Pasajes prestó grandes servicios a la Real Compañía de Filipinas; allí se construyeron varios barcos destinados al comercio con el Archipiélago que era la finalidad principal de esta empresa.

Uno de ellos fue el navío *Nuestra Señora de la Concepción*, alias *Rey Carlos*, construido con mucha precipitación en tres meses y medio de riguroso invierno, y en un tiempo en que el astillero no estaba aún bien dotado y carecía incluso de grada. Por todas estas circunstancias su coste fue superior al presupuestado en un 25% pero los técnicos, Tejada y Romero Landa<sup>53</sup>, no se atreven a censurarlos por carecer de datos suficientes. Este navío tuvo una dilatada vida y prestó grandes servicios a la Compañía, como veremos.

También se fabricó en Pasajes el año 1797 la fragata *Santo Domingo* destinada a viajes a la India. Era de porte de 600 toneladas españolas. La guerra impidió despacharla hasta principios del siglo XIX y entonces fue destinada a Manila, por la vía del Cabo de Hornos<sup>54</sup>. A principios de octubre del año 1801, previo reconocimiento por el comandante militar de San Sebastián, fue puesta a la carga en Pasajes de donde zarpó en noviembre siguiente, y llegó a El Callao el 25 de abril de 1802, invirtiendo en esta travesía tres meses y medio. Zarpó de este puerto el 19 de Julio y llegó a Cavite el 26 de diciembre<sup>55</sup>. La *Santo Domingo* estuvo en Manila hasta el 14 de febrero de 1803 y regresó a España, tomando puerto en Vigo el 30 de Julio del mismo año.

Otro barco que nació en Pasajes fue la fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, que lo mismo que el *Rey Carlos* hubo de ser calafateada de nuevo en Cádiz, después de la corta travesía desde el astillero hasta este puerto andaluz. Los técnicos informantes exponen que es normal en barcos nuevos la poca duración del calafateo a causa de lo que encogen las tablazones y se pudren las estopas cuando se las coloca entre maderas de roble o de haya, pero no era éste el caso de la *Dolores* cuyas obras muertas se habían hecho con pino del norte. Por eso resulta extraño que necesitara «calafatearla de firme», con el aumento de gasto consiguiente.

Para que no se repita el caso en lo sucesivo, consideran que la Compañía deberá pedir al rey un maestro mayor de calafates de los arsenales de la Armada, destinado al astillero de Pasajes, para que sus barcos salgan tan bien terminados que después de una larga travesía sólo necesiten, al llegar a su puerto de destino, «una muy simple y ligera recorrida de sus obras muertas y cubiertas»<sup>56</sup>. Este informe técnico, favorable a mantener en Pasajes el astillero de la Compañía, determinó que se realizaran en él las obras necesarias para ponerlo en las mejores condiciones. Este puerto seguirá siendo utilizado hasta la extinción de la Sociedad en 1834 y sobrevivirá a ésta: a mediados del siglo XIX Pascual Madoz habla del «magnífico astillero» de Pasajes que daba trabajo a 500 personas<sup>57</sup>.

En octubre de 1790 la Compañía eligió la fragata *Nieves*, surta en el puerto de Pasajes, para enviarla a Filipinas. A dicho efecto se ordenó al departamento de San Sebastián que tomara las medidas oportunas para su habilitación y comprara los artículos solicitados por los directores de Manila para su venta en las islas. Esta expedición debía salir a fines de marzo de 1791 pero no se llegó a realizar por falta de numerario<sup>58</sup>. Hasta ese momento la Compañía sólo había enviado cuatro barcos a Manila, incumpliendo su obligación de mantener la comunicación anual entre España y Filipinas. En septiembre de 1792 exponen que era absolutamente necesario despachar un barco a las Islas, a principios de marzo de 1793, lo más tarde.

53. Informe citado en la nota anterior.

54. Los directores de la Compañía Martín Antonio de Huici, Bernardo de Lizaur y José Manuel Gandasegui, a don Miguel Soler. Madrid, 28 de julio de 1801. AGI, Filipinas, 990.

55. Los documentos de los que tomo estos datos están en AGI, Filipinas, 990.

56. Informe citado en la nota 52.

57. Pascual MADDOZ: *op. cit.*, en nota 13.

58. AGI, Filipinas, 988.

Había tres buques idóneos para este objeto: los navíos *Rey Carlos*, y *Águila Imperial* y la fragata *Placeres*. El primero y el último se hallaban fondeados en Pasajes y el segundo estaba en Cádiz. La Compañía propone que se elija el *Rey Carlos* precisamente por estar en aquel departamento «tan acomodado para la economía de los gastos». Sería mucho más costoso habilitar en Cádiz el *Águila Imperial*<sup>59</sup>.

El permiso les fue denegado y en Consejo de Estado de 24 de diciembre de 1792<sup>60</sup> se dispuso que en febrero de 1793 se despachara desde Cádiz a Manila una fragata que llevaría a los gobernadores de Filipinas y de Marianas que iban a tomar posesión de sus empleos. Esta fragata transportaría la carga que se pensaba enviar en el *Rey Carlos*, y retornaría con la que la Compañía quisiera remitir a Cádiz. Con fecha 29 de diciembre de 1792 se comunicó este acuerdo a los directores, añadiendo que sería la fragata de guerra *Venus* la destinada para este viaje, zarpando lo más tarde el 15 de febrero pero ellos no se dieron por vencidos; insistieron y lograron que el 7 de enero de 1793 se les otorgara el deseado permiso. El 8 de febrero fue nombrado capitán del navío don Fernando Menéndez Miranda y la salida del *Rey Carlos* se fijó a principios de marzo, pero poco después se habla ya de que sería entre el 15 y el 20 del mismo mes<sup>61</sup>. Más tarde, los directores solicitan permiso para que el barco pueda ir directamente a Cantón, dejar en aquel puerto los pasajeros y la plata destinada a China, y regresar a España en un convoy inglés. Se les concedió por real orden de 12 de marzo de 1793<sup>62</sup> pero al final el *Rey Carlos* fue a Manila y llevó a su bordo al teniente coronel don Manuel Muro, nombrado gobernador de las islas Marianas y a don Rafael María de Aguilar Ponce de León, electo gobernador de Filipinas, que viajaba con su esposa e hijo, y cuatro criados.

Al fin, el seis de abril de 1793 zarpó de Pasajes este navío<sup>63</sup> que llegó a Cavite el 8 de agosto siguiente, habiendo invertido en la travesía cuatro meses y veinte días<sup>64</sup>.

Después de una estadía de cuatro meses salió de Cavite el 6 de diciembre de 1793, en convoy con cinco barcos de la Compañía inglesa de la India Oriental, hizo escala en Cantón, dejó aquel puerto el 17 de marzo de 1794, y llegó a Cádiz el tres de septiembre siguiente completando así su viaje *redondo*<sup>65</sup>.

De nuevo fue despachado a Manila el 16 de octubre de 1796, por la vía del cabo Hornos, con escala en El Callao donde entró el 9 de Abril de 1797 y llegó a Cavite el 31 de octubre siguiente<sup>66</sup>. Este barco pasó en Filipinas los años de la guerra de 1796 a 1803 y en ellos la Compañía lo cedió a flete para hacer la carrera de Acapulco. Firmada la paz de Amiens fue devuelto a Cádiz, donde llegó el 24 de agosto de 1803, después de un penoso viaje, porque estaba ya casi inservible, y fue desguazado<sup>67</sup>. Así terminó su vida este viejo luchador nacido en Pasajes. A pesar de los defectos que se le señalaron, demostró que estaba bien construido.

## 6. EL COMERCIO ILÍCITO

Ayer, como hoy y como mañana, los hombres sienten la ambición de ganar mucho dinero sin reparar en medios. El contrabando ha sido siempre uno de esos medios y los puertos marítimos sus principales escenarios. No fue una excepción el de Pasajes, ni las Compañías Guipuzcoana primero y de Filipinas después, se vieron libres de esta lacra, perseguida con mayor o menor celo por los jueces de arribada a cuya competencia correspondía impedirlo.

Don Juan Antonio Enríquez, que tomó posesión del cargo a fines de septiembre de 1788<sup>68</sup> fue uno de los que más se distinguieron en esta difícil misión. No podemos ver en detalle todas las operaciones que dirigió, pero voy a dar unas muestras muy ilustrativas de su lucha contra el comercio ilícito.

59. Exposición de los directores Vicente Rodríguez de Rivas y Manuel Francisco de Joaristi. Madrid, 13 de Septiembre de 1792. AGI, Filipinas, 981.

60. AGI, Filipinas, 989 A.

61. *Ibidem*.

62. *Ibidem*.

63. Así lo comunican los directores a don Diego de Gardoqui, el día 12 del citado mes. AGI, Filipinas, 989 A.

64. Los mismos a Gardoqui, Madrid, 22 de agosto de 1794. AGI, Filipinas, 989 A.

65. Los mismos a Gardoqui, Madrid, 11 de septiembre de 1794. AGI, Filipinas, 989 A.

66. Vid. DÍAZ-TRECHUELO, M.L.: *op.cit.*, p. 230.

67. Los directores de la Compañía a don Miguel Soler. Madrid, 28 de agosto de 1803. AGI, Filipinas, 990.

68. Así lo dice en su carta a don Pedro de Lerena. San Sebastián, 8 de mayo de 1789. AGI, Filipinas, 987.

Se realizaba éste en ambas direcciones, es decir, desde España a Venezuela y al contrario. El juez de arribadas conocía que en Pasajes se embarcaban de contrabando en los barcos que salían rumbo a La Guaira, a Maracaibo u otro puerto venezolano, muchos artículos no registrados. Corría el mes de octubre de 1788 cuando el juez supo que en la noche del día veinte, en nuestra vieja conocida la fragata *Santa Teresa*, que se aprestaba a zarpar rumbo a América, se iban a embarcar géneros no declarados. Desconfiando de las lanchas del puerto, cuyos patrones eran también contrabandistas, el juez solicitó y obtuvo el apoyo del capitán general de San Sebastián que le entregó una orden para que se le dieran en Fuenterrabía los soldados necesarios para la operación; le dio también un oficio para los justicias del puerto a fin de que proporcionaran una lancha «bien esquivada»<sup>69</sup>. Se trataba de apoderarse de un baúl que iba a embarcar un pasajero cuando el barco estuviera ya en alta mar, y el juez sabía que llevaba objetos valiosos. La operación falló porque el alcalde de Fuenterrabía no facilitó la lancha, y el pasajero embarcó con su baúl rumbo a La Guaira. Pero Enríquez no se desanimó por este fracaso y siguió su tarea con constancia.

Veamos otra muestra, ésta del contrabando que se hacía al regreso, porque antes de entrar en el puerto el barco era abordado por lanchas de la costa que recibían el dinero, cacao y cueros que traía y lo llevaban todo a los puertos franceses de Socoa o Zibour (Ciboure).

Resultaba muy difícil descubrir estas operaciones; todos eran encubridores, porque todos, de un modo u otro, participaban en los beneficios, y por ello hacían declaraciones falsas ante el juez. Éste embarcó en la *Santa Teresa* un espía para vigilar el contrabando que se introducía en Venezuela; en esta ocasión la operación tuvo éxito y cuando la fragata entró en Pasajes el 20 de abril de 1789 fueron aprehendidos dos sujetos y decomisados 558 pesos fuertes en oro y plata y algunos objetos de los mismos metales.

Por añadidura, otro espía que tenía en Francia dio a conocer al juez la marca de los sacos de cacao que venían fuera de registro, a quién pertenecían la mayor parte de ellos y a quiénes se vendieron. Calculando las pérdidas de la real hacienda, por los derechos que de salida y entrada debieron pagar estas mercancías, en la cantidad de 17.000 reales de vellón.

También descubrió el juez que la fragata traía fuera de su bodega y sin registrar veintiún sacos grandes de cacao, que pensaban desembarcar de noche en Pasajes, como solían hacer los contrabandistas porque así ganaban más que vendiéndolos en Francia. En caso de peligro de ser descubiertos, incorporaban estos sacos a los que venían legalmente declarados de cuenta de la Compañía y pagaban los derechos de entrada. Al menos ya se habían ahorrado los de salida. En el contrabando estaban implicados el capitán de la fragata don Juan Pedro de Goicoechea, el escribano Sebastián de Yradi, el contraestre Diego Trigo y varios oficiales, que llevaban más de 70 sacos y zurrones de cacao de a dos quintales cada uno<sup>70</sup>.

A las seis de la tarde del domingo 19 de abril de 1789 la *Santa Teresa*, rebasado ya el cabo Machichaco, se atracó a tierra, para esperar a las lanchas que debían recoger las mercancías no registradas; como éstas no llegaban, disparó un cañonazo pidiendo socorro y al fin se acercó una lancha de Bermeo en la que metieron más de cuarenta sacos y zurrones de cacao hasta que ya no cabían más. En una segunda lancha embarcaron el resto del alijo.

También traía la fragata siete pasajeros sin licencia, que se metieron en las lanchas de los prácticos para tomar tierra a la entrada del puerto de Pasajes, llevándose el dinero que traían sin declarar<sup>71</sup>.

El juez abrió una información en la que llamó a declarar hasta veintitrés testigos; varios tripulantes de la *Santa Teresa* acusan al capitán Juan Pedro de Goicoechea y al pilotín José Benito de los Ríos. El paje Juan Pedro Martínez afirma que en Puerto Cabello vio embarcar de noche muchas mochilas de cacao que se fueron metiendo en cueros y zurrones y se colocaron en el entrepuente entre la pipería del agua y la leña. En La Guaira se embarcó también otra cantidad de cacao. Ya en Pasajes, Francisco de Aramburu, patrón de una de las lanchas de Bermeo que recogían el contrabando, se puso un cinto muy grande, de palmo y medio de ancho, lleno de pesos duros<sup>72</sup>.

69. Bien dotada de buenos remeros.

70. Auto del juez de arribadas de San Sebastián, 27 de abril de 1789. AGI, Filipinas, 987.

71. Hay una serie de declaraciones de tripulantes de la fragata, que no añaden nada a lo ya dicho. Son estos: Guillermo de Campomar, cocinero; José de Urdinarraín, carpintero; Pascual de Almandoz, guardián; Francisco de Iradi, marinero. AGI, Filipinas, 987.

72. Las declaraciones de todos los testigos están en el testimonio de autos, fechado en San Sebastián, 8 de julio de 1789. AGI, Filipinas, 987.

Lo dicho es sólo un botón de muestra del «modus operandi». Es imposible calcular cuál sería el volumen total del comercio ilícito con Venezuela realizado a la sombra de las Compañías de Caracas y de Filipinas, a través del puerto de Pasajes desde 1728 hasta que la guerra con Francia, declarada en 1793, acabó por algún tiempo con la buena época de ganancias fáciles y abundantes.

## 7. EXTINCIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

En los comienzos del siglo XIX ocurren acontecimientos que van a terminar con la vida de esta empresa.

La influencia de la Revolución Francesa en las clases superiores de la sociedad española, introdujo en España el liberalismo económico opuesto a todo privilegio y monopolio, aunque todavía el 12 de julio de 1803 la Compañía recibió nuevas mercedes y vio prolongada su vida hasta el 1º de julio de 1820<sup>73</sup>, pero los movimientos independentistas en el continente americano dificultaron sus operaciones.

Los balances de la Compañía en la primera década del siglo arrojan siempre pérdidas crecientes y el pronunciamiento de Riego el 2 de enero de 1820 abrió el trienio liberal que puso de nuevo en vigor la Constitución de 1812.

Las Cortes del trienio acordaron abolir todos los privilegios que disfrutaba la sociedad incluso los contenidos expresamente en las reales cédulas de erección (1785) y de confirmación (1803): la Junta de Gobierno dirigió a las Cortes una Exposición el 9 de junio de 1821<sup>74</sup> en que pedía se indemnizara a los accionistas por el perjuicio que sufrían, pero nada se resolvió porque la situación de España era caótica. La llegada del ejército enviado por la Santa Alianza restauró el régimen absolutista que prolongó todavía un año la vida agónica de la Compañía. El golpe de gracia fue la supresión del Consejo de Indias el 24 de marzo de 1834, con lo que los asuntos de la sociedad pasaron a la Sección correspondiente del Consejo Real, que pocos meses después, el 6 de septiembre del mismo año, declaró extinguida la Real Compañía de Filipinas<sup>75</sup>.

## 8. CONCLUSIÓN

A lo largo de estas páginas hemos visto las importantes relaciones que existieron entre la Provincia de Guipúzcoa y la Real Compañía de Filipinas, como continuadora de la caraqueña. Los hombres de esta tierra tuvieron una presencia activa en ella como accionistas, funcionarios, capitanes y tripulantes de sus barcos. Basta repasar las relaciones de los primeros, las nóminas de empleados y los roles de las tripulaciones para darse cuenta de este hecho.

San Sebastián y Pasajes fueron bases de importantes operaciones de la Compañía y astillero del que salieron muchos barcos cuyos materiales de construcción fueron también guipuzcoanos en buena parte, así como su velamen y jarcia.

Las herrerías de Guipúzcoa exportaron a Venezuela sus productos; en Plasencia la Compañía contribuyó a la fabricación de armas de fuego y en Tolosa a la de armas blancas. Podemos concluir, por tanto, que Guipúzcoa aportó muchísimo a las actividades de la Compañía de Filipinas.

---

73. En AGI, Filipinas, 990 hay un ejemplar impreso de esta real cédula y se encuentran también las diversas minutas o borradores presentados por la Compañía que permiten seguir paso a paso el desarrollo de su redacción, hasta llegar a la definitiva.

74. Madrid, Imprenta de don Mateo Repullés, 1821.

75. AGI, Ultramar, 640.

**Barcos despachados por la Real Compañía de Filipinas desde el Puerto de Pasajes a Venezuela desde el 27 de septiembre de 1785 a fin de enero de 1790**

Clase de barco	Nombre	Capitán	Porte	Equipaje	Fecha de salida
Fragata	Felicidad	Juan Antonio Gorizarena	345 toneladas	36 hombres	27-09-1785
Fragata	Santa Teresa	Juan Pedro Goicoechea	263 "	31 "	18-12-1785
Bergantín	San Ignacio	José Vicente Eloi Sánchez	186 "	24 "	14-02-1786
Fragata	San Fermin	Juan Miguel Goicoechea	343 "	44 "	25-04-1786
Bergantín	San Juan Bautista	José Ignacio Alzate	130 "	16 "	13-07-1786
Fragata	Santa Teresa	José Mendizábal	263 "	34 "	15-10-1786
Bergantín	San Ignacio	José Vicente Alosén	186 "	24 "	14-01-1787
Bergantín	San Juan Bautista	Juan Arruebarrena	130 "	16 "	03-07-1787
Fragata	San Fermin	José Eloi Sánchez	343 "	44 "	14-08-1787
Fragata	Felicidad	Juan Miguel Goicoechea	345 "	39 "	03-12-1787
Fragata	San Antonio	José María Jáuregui	300 "	32 "	08-04-1788
Bergantín	San Juan Bautista	Gabriel Echagoyen	130 "	16 "	08-04-1788
Fragata	Santa Teresa	Juan Pedro Goicoechea	263 "	32 "	02-10-1788
Bergantín	Ntra. Sra. de Begoña	José de Alzate	165 "	16 "	19-08-1789
Fragata	Santa Teresa	Ignacio Ladrón de Guevara	263 "	34 "	27-09-1789
Fragata	Felicidad	Juan Antonio Gorizarena	345 "	41 "	30-12-1789

Datos sacados de la «Relación de los 210 bajeles de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y 16 de la de Filipinas que han salido del Puerto de Pasajes en Guipúzcoa para el comercio en los de La Guaira y Maracaibo. Desde el 15 de julio de 1730 hasta fin de enero de 1790». San Sebastián, 19 de febrero de 1790. AGI, Filipinas, 987.

