

## GUILLERMA ITURRIZA ¿ÚLTIMO ESLABÓN DE LA CADENA?

La historia escrita por los hombres pone su interés y el foco de atención en aquellas actividades que durante siglos fueron protagonizadas por los miembros del género masculino. En cambio, aquellas otras actividades que tradicionalmente fueron asignadas a las mujeres no han merecido la misma atención ni mucho menos.

De este hecho derivan, entre otras, dos consecuencias:

- 1** Las actividades mayoritariamente desarrolladas por mujeres, a diferencia de las otras, continúan sin ser prestigiadas mediante rigurosas y extensas investigaciones históricas.
- 2** Cuando hablamos de mujeres y la mar, habitualmente, acuden a nuestra memoria las rederas, las trabajadoras de las conserveras, las pescaderas, las sirgueras que desde tierra remolcaban con la fuerza de sus brazos los enormes navíos, o las estibadores encargadas de la la carga y descarga de los mismos. De esta manera, los ejemplos de la participación de las mujeres en aquellas otras actividades “más prestigiosas”, como la construcción naval, las pesquerías oceánicas, el comercio marítimo, o el curso, desarrolladas por los hombres, son considerados como hechos excepcionales y, en todo caso, de escasa significación histórica.





## LA MAR DE MUJERES

En esta ocasión no pondremos nuestro acento en reivindicar la posición que se merecen en nuestra historia marítima esas pescaderas, sirgueras, o rederas, puesto que queremos reivindicar el papel histórico de aquellas otras mujeres que participaron de lleno en las otras actividades, en las ya prestigiadas por los historiadores.

En un mundo en el que la participación directa en la mayoría de las actividades marítimas, según las leyes, la moralidad y las costumbres sociales vigentes, les estaba vetada, muchas mujeres superaron ese obstáculo dedicándose a financiar y armar las expediciones en las que se emplearían los hombres de mar. Defendemos que, más que casos excepcionales, estas armadoras, prestamistas y empresarias a lo largo de los siglos constituyeron una larga cadena de biografías intensamente vinculadas con el mar.

Una larga cadena de mujeres de mar que, a lo largo de la historia y de manera efectiva debió servir de ejemplo a imitar para que tantas y tantas mujeres vascas se lanzaran a arriesgar sus fortunas en aquel mundo de los negocios marítimos, lleno de incertidumbres y de oportunidades, ya sea obligadas por sus circunstancias personales como por convicción.

Una cadena que en el caso de San Sebastián llegó hasta nuestros días con Guillerma Iturriza Mejías, la última armadora de un barco pesquero de bajura del puerto. En efecto, entre 1962 y 2007 fue la armadora del Guillermita, magnífico pesquero con casco de acero que durante 45 años se dedicó a la captura de anchoa y bonito.

Pero Guillerma fue precedida por otras muchas donostiarras como:



## GRACIA DE ATOCHA

Comerciante y constructora naval

Doña Gracia de Arizteguieta o Atocha (San Sebastián 1626-1726): Aunque adoptó el apellido de su marido (Pascual de Atocha, fallecido en 1669), aún en vida de él participó activamente en la dirección de los negocios: comercio marítimo, contrabando directo con Indias y pesquerías en Terranova y el Ártico.

Fue activa constructora de galeones asociada con su hermano Miguel, uno de los principales constructores navales del siglo XVII. Debido a sus habilidades negociadoras alcanzó gran reconocimiento e influencia sobre los grandes constructores de su tiempo, llegando a actuar al servicio de la Corona en casos de embargos de buques.

## CESAREA GARBUNO ARIZMENDI

Empresaria y armadora

Doña Cesarea Garbuno Arizmendi (Errenteria 1846-San Sebastián 1933): en sociedad con Luciano Mercader fundó en 1883 la empresa "Luciano Mercader y Viuda de Londaiz" dedicada a la importación y refino de petróleo y venta de productos derivados. Crearon en 1883 la primera refinería del estado en Molinao y en 1893 adquirieron el primer petrolero de España, el San Ignacio de Loyola, con casco de acero y propulsada a vela. La empresa continúa aún en marcha.



## ÁNGELA CATALINA DE MIRUBIA Y BASURTO

Empresaria y armadora  
barco ballenero

Doña Ángela Catalina de Mirubia y Basurto (Getaria 1676-San Sebastián 1737): tras enviudar en 1712, asumió e implementó los negocios pesqueros de su marido. Fue la propietaria y armadora del último bacaladero guipuzcoano (es decir, español), El Ángel que en 1713 faenó en Terranova antes de la prohibición impuesta por el Tratado de Utrecht. Pero su ballenero San Francisco el Grande continuó faenando en aguas del Ártico hasta que en 1718 fuera embargada por la Armada y junto con el resto de la flota ballenera guipuzcoana se perdiera en la expedición de la conquista de Sicilia.

A pesar de ello, doña Ángela prosiguió con sus negocios pesqueros como administradora de dos balleneros labortanos que invernaban en Pasaia. Fue la primera empresaria guipuzcoana (primera en toda España) que invirtió en el restablecimiento en 1729 de la flota ballenera de Gipuzkoa.

## JUANA LARANDO

Armadora y corsaria

Doña Juana de Larando -Larhondo- (San Sebastián siglo XVII): armadora en la arriesgada y violenta actividad del corso, contribuyendo, indudablemente, a hacer de San Sebastián el primer puerto corsario del Imperio Español.