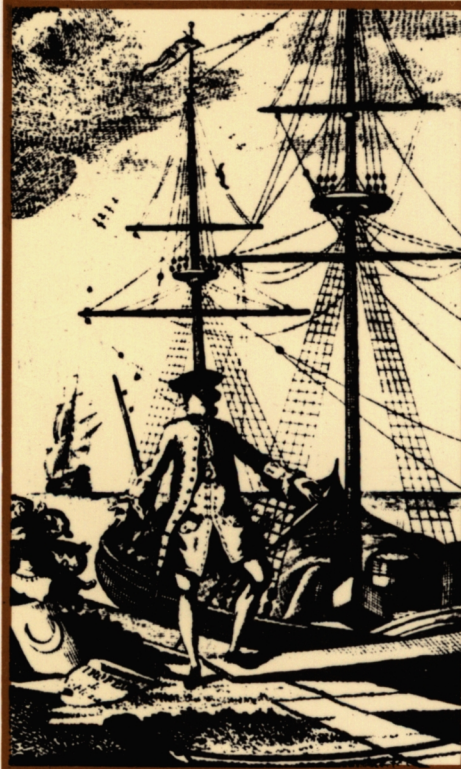


COMERCIO Y BURGUESIA MERCANTIL DE BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Román BASURTO LARRAÑAGA

† † † B $*$ M^z
 A C A C M F A H



Nota de las partidas de Arrieros laneros
 Lana, y Cargas, Cargadas para los puertos de
 Somoza de la Torre, y Barrena, en el Navio llamado
 nombre de Massey Indragi Cap. N.º de Bilbao, a
 9 de Agosto de Arrieros laneros } ca. de queros de Arrieros laneros
 10 de Lana Cargas } m. AC
 19. consignacion de los Arrieros laneros
 23 de Arrieros laneros } ca. de queros de Arrieros laneros
 17 de Lana Cargas } m. AC
 10. consignacion de los Arrieros laneros
 G F } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 2 S } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 2. f. } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 8 S } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 12. } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 9 de Arrieros laneros } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 3 de Arrieros laneros } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 7 S } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 3 S } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 10 f. } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 12 de Arrieros laneros } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 2 de Lana Cargas } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 2 f. } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 1 de Arrieros laneros } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 8 de Lana Cargas } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas
 9 de Arrieros laneros } m. ca. de queros de Arrieros laneros y Cargas



Edición de 1.200 ejemplares

**COMERCIO Y BURGUESIA MERCANTIL DE
BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL
SIGLO XVIII**

**PROLOGO
DE
D. Julio CARO BAROJA**

RESERVADOS LOS
DERECHOS

Román BASURTO LARRAÑAGA
Dr. en Historia Moderna y Contemporánea.
Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.
Leioa. Vizcaya

BILBAO-BILBO, 1983

SERVICIO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO



ARGITARAPEN ZERBITZUA
EUSKAL HERRIKO UNIBERTSITATEA

Edición de 1.500 ejemplares

COMERCIO Y BURGUESIA MERCANTIL DE
BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL
SIGLO XVIII

PROLOGO
DE
D. Julio CARO BAROJA

**RESERVADOS LOS
DERECHOS**

Román BASURTO LARAÑAGA
Dr. en Historia Moderna y Contemporánea
Universidad del País Vasco-Euzko Herriko Unibertsitatea
Leioa, Vizcaya

BILBAO-BILBO, 1983

© 1983 Román Basurto.

Depósito Legal: BI-1305-83

I.S.B.N.: 84-600-3235-3

Imprime: I. BOAN, S. A. - Particular de Costa, 12-14 - BILBAO

PROLOGO

El presente volumen está constituido por una tesis de doctorado que obtuvo la máxima calificación en 1982. Su autor, pues, es joven, ya que por estas tierras se hacen los doctorados antes que en otras partes, donde un hombre esforzado y estudioso puede preparar su tesis durante años y **A Román y Edurne, mis padres.** Pero entre tesis y tesis juveniles hay mucha variación, según dicau la experiencia, y lo de Román Basurto creo que es de las que sobresalen por la novedad y el método.

Es cierto que en nuestros días se publican más obras acerca de Historia económica que en tiempos pasados en que había mayor interés por la Historia política o la jurídica, e incluso por algunos aspectos (no todos) de la cultural. Aquí hubo algún precursor que cultivó la Historia económica: por ejemplo D. Teófilo Gulará.

El enfoque que ha dado R. Basurto a su estudio, que en parte coincide con áreas y épocas que Gulará estudió, es completamente distinto y nos abre nuevas horizontes en direcciones varias.

El siglo XVIII bilbaíno presenta rasgos muy específicos, que lo diferencian del XIX de modo sensible y tales rasgos aparecen muy bien dibujados en este libro, donde el lector encontrará asimismo noticias peregrinas acerca de las familias de comerciantes más potentes y sus vicisitudes, el volumen de sus negocios y los ámbitos, a veces lejanos, donde se desenvolvían. Pese a que Bilbao es una ciudad pequeña, dentro del conjunto de ciudades comerciales del Occidente de Europa, resulta que su importancia es grande y destacadísima dentro del comercio de España.

PROLOGO

El presente volumen está constituido por una tesis de doctorado que obtuvo la máxima calificación en 1982. Su autor, pues, es joven, ya que por estas tierras se hacen los doctorados antes que en otras partes, donde un hombre esforzado y estudioso puede preparar su tesis durante años y años, llegando en la tarea a la madurez. Pero entre tesis y tesis juveniles hay mucha variación, según dicta la experiencia, y la de Román Basurto creo que es de las que sobresalen por la novedad y el método.

Es cierto que en nuestros días se publican más obras acerca de Historia económica que en tiempos pasados en que había mayor interés por la Historia política o la jurídica, e incluso por algunos aspectos (no todos) de la cultural. Aquí hubo algún precursor que cultivó la Historia económica: por ejemplo D. Teófilo Guiard.

El enfoque que ha dado R. Basurto a su estudio, que en parte coincide con áreas y épocas que Guiard estudió, es completamente distinto y nos abre nuevos horizontes en direcciones varias.

El siglo XVIII bilbaino presenta rasgos muy específicos, que lo diferencian del XIX de modo sensible y tales rasgos aparecen muy bien dibujados en este libro, donde el lector encontrará asimismo noticias peregrinas acerca de las familias de comerciantes más potentes y sus vicisitudes, el volumen de sus negocios y los ámbitos, a veces lejanos, donde se desenvolvían. Pese a que Bilbao es una ciudad pequeña, dentro del conjunto de ciudades comerciales del Occidente de Europa, resulta que su importancia es grande y destacadísima dentro del comercio de España.

Pero esa misma pequeñez de la villa hace —a mi juicio— que en ella no se desarrollen las instituciones de tipo cultural y que a la postre las crisis políticas del siglo XIX tengan el aspecto que tuvieron y los equívocos se multipliquen.

Aquí como en otras partes se dio una especie de divorcio entre el núcleo urbano y el campo circundante, y lo que es una verdadera cultura urbana con notas de modernidad no se pudo dar con fuerza. Tampoco en el resto del País, pese al esfuerzo de la "Real Sociedad Económica Bascongada".

El comercio próspero da gran impulso a la Cultura en muchas ocasiones, no siempre. El estudio de las relaciones entre los grupos comerciales vascos y la propagación de ciertas ideas está por hacer en su parte mayor.

Pero de obras como ésta se pueden sacar consecuencias que rebasan incluso la intención de su autor.

Julio Caro Baroja.
Vera de Bidasoa 1983.

INTRODUCCION

RAZON DEL TRABAJO

RAZON DEL TRABAJO

El presente estudio toma como marco cronológico de investigación la segunda mitad del siglo XVIII, época de la Ilustración, de la fundación de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País y del florecimiento de las compañías comerciales y navieras de San Sebastián y Bilbao.

Epoca de desarrollo y esplendor durante el reinado de Carlos III, pero también, de inicio de una profunda crisis y decadencia de las industrias naval y siderúrgica en las postrimerías del siglo, como en repetidas ocasiones lo ha hecho ver D. Julio CARO BAROJA (1).

Moviéndonos dentro de este ámbito temporal, nuestro propósito ha sido el de intentar reconstruir el desenvolvimiento de las actividades comerciales de Bilbao y de sus hombres de negocios, tomando como objeto principal de nuestra investigación las fluctuaciones de su comercio activo de exportación, sometido a las variaciones de la demanda externa.

Nuestro empeño, que quizá alguien pudiera tildar de osado, contaba con un ilustre precedente: la monumental e ingente obra de D. Teófilo GUIARD y LARRAURI sobre la historia económica de Bilbao y su Consulado.

Su trilogía, integrada por la *Historia de la noble Villa de Bilbao*, 4 vols. (Bilbao, 1905-1912), *La industria naval vizcaina. Anotaciones históricas y estadísticas*. Bilbao, 1917 y, muy especialmente, la *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*, 2 vols. (Bilbao 1913-1914), sitúa a su autor entre los pioneros en el cultivo de los estudios de historia económica en España.

Seguramente no hará falta decir que su obra ha sido para nosotros la brújula que nos ha orientado en todo momento para no perder el norte en nuestra investigación.

N.B. El trabajo completo consta de dos tomos. El segundo comprende la fundamentación cuantitativa de nuestro estudio, los programas informáticos y el conjunto de series estadísticas. Por razones obvias de extensión no se ha publicado más que el primer tomo.

(1) CARO BAROJA, J. "Situaciones del País en los siglos XVI, XVII y XVIII" in *Introducción a la Historia social y económica del Pueblo Vasco*. San Sebastián, 1974, p. 69.

Una de las pocas lagunas que se pueden apreciar en su vasta obra se halla en no haber elaborado series estadísticas completas del comercio de Bilbao, imprescindibles para el conocimiento del comportamiento del mismo en relación con los mercados exteriores tanto europeos como el colonial americano.

Creemos que una de las aportaciones de nuestro trabajo se encuentra, precisamente, en la cuantificación sistemática de los datos numéricos del comercio exterior bilbaino de la época y en su representación gráfica, labor considerada como importante y sugerida por el prof. Juan J. LINZ (2), e igualmente recomendada por el prof. Vicente PALACIO ATARD (3).

Los Libros de Averías del Consulado nos han proporcionado la amplia base documental que nos ha permitido, tras una ardua y fatigosa elaboración, establecer las coordenadas del comercio de exportación de Bilbao durante los años estudiados.

Otro de los objetivos de nuestro trabajo ha consistido en la aproximación al conocimiento de ese microcosmos compuesto por todas las actividades que envuelven la negociación comercial: contratos de arrendamiento de ferrerías, contratos de fletamiento, precios de los fletes, quiebras de sociedades mercantiles, escrituras de compra de navíos, etc.

Esta cata realizada en el complejo mundo de la infraestructura comercial, ha sido posible mediante la consulta de los ricos fondos notariales del Archivo Histórico Provincial, aún apenas explorado, y de distintas secciones del Archivo del Corregimiento de Vizcaya.

Una tercera dimensión que ha pretendido alcanzar nuestro estudio, ha sido la de acercarse al análisis del sector social protagonista de esta historia: los grandes comerciantes o negociantes de Bilbao con giro en las principales plazas europeas y, en su mayor parte, propietarios de navíos.

El análisis cuantitativo de los embarques de mercancías efectuados por los cargadores bilbainos, nos ha proporcionado la relación de la auténtica élite de la Villa.

Este sector burgués, poderoso e influyente, cuya influencia rebasa el angosto marco de Bilbao, extendiéndose a la vida social, económica y política del Señorío, constituye una clase social muy similar a la "gentry" inglesa, según la atinada observación de D. Julio CARO BAROJA.

- (2) LINZ, J. J. "Cinco siglos de historia española. Cuantificación y comparación" in LANDES, David S., y otros. *Las dimensiones del pasado. Estudios de historia cuantitativa*. Madrid, 1974, p. 182.
- (3) PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid, 1960, p. 39.

Su poder social y económico, creciente desde el siglo XVI, se incrementará a lo largo del siglo XVIII, sentando las bases de un incipiente capitalismo de signo netamente moderno (4) que, precisamente en este siglo, será el factor principal generador del ahondamiento de las diferencias entre el centro y la periferia peninsulares (5).

La utilización de los inventarios "post mortem" de algunos de estos grandes comerciantes, nos ha permitido conocer sus niveles de fortuna, así como la composición de las mismas.

Esta investigación ha podido ser llevada a cabo, en parte, gracias a la ayuda recibida del Comité Conjunto Hispano Norteamericano, durante tres años.

Quisiéramos, finalmente, manifestar nuestro más sincero testimonio de gratitud a todas aquellas personas que han posibilitado la realización de nuestro trabajo.

En primer lugar al Dr. Julio CARO BAROJA, máximo conocedor de la historia del País Vasco, que ha tenido la bondad de dirigir el presente trabajo.

Su constante amabilidad y favorable disposición durante la gestación de este estudio primerizo, manifestadas en un asesoramiento como sólo él puede y sabe hacer, creemos que únicamente podrán ser correspondidas no siendo muy desmerecedores de la confianza depositada en nosotros.

A la Dra. M.^a Angeles LARREA, por su desinteresada ayuda y por los valiosos consejos que nos ha ofrecido en todo momento.

Al Dr. José Miguel RINCON, por su decisiva e imprescindible colaboración en esta investigación, habiendo realizado una auténtica obra de artesanía en el tratamiento informático del material cuantitativo, y a Luis CUBAS, su ayudante.

Al Dr. Manuel GONZALEZ PORTILLA, compañero de la Universidad, por haberme iniciado en el estudio de la historia del comercio.

Al Dr. Manuel BASAS, director del Archivo del Consulado y Municipal de Bilbao, y a D.^a M.^a del Carmen UNCETA BARRENECHEA y D. José Ignacio ALLENDE SALAZAR, archiveros de la Diputación de Vizcaya y del Archivo Histórico Provincial, respectivamente, por todas las facilidades que nos han brindado en la consulta de los fondos documentales.

A D.^a Ana ILLARRAMENDI, mi mujer, compañera de estudios y de investigación, cuyas sagaces observaciones y orientaciones sobre el modo de enfocar el presente estudio, me han sido de gran utilidad en todo momento.

(4) CARO BAROJA, J. *Los vascos*. Madrid, 1971³, pp. 201-202.

(5) HERR, R. *España y la revolución del siglo XVIII*. Madrid, 1971, p. 49.

A D.^a M.^a Nieves TARANCO, quien, con la mayor amabilidad y eficacia en la tramitación del préstamo interbibliotecario con universidades extranjeras, me ha posibilitado la consulta de obras alemanas, inglesas, francesas y norteamericanas que, de otro modo, me hubiera resultado realmente difícil acceder a ellas.

A J. A. BORJA, Tx. CASTILLO, Juan Angel URBIETA, Rafael LOPEZ ATXURRA, Joseba AGIRREAZKUENAGA, Rafael MIEZA, Javier ILLARRAMENDI y Amaia MUGIKA, con quienes por una u otra razón me siento en deuda.

A M.^a Vega FERNANDEZ DE BOBADILLA, Secretaria del Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, gracias a cuyos desvelos este libro ha podido ver la luz en las fechas previstas.

Mi agradecimiento a los Directores y empleados de todos los Archivos consultados.

Mi sincero reconocimiento a los miembros del Tribunal por sus aportaciones y sugerencias:

Al Dr. Vicente PALACIO ATARD, cuyos libros e investigaciones nos han sido de una extraordinaria utilidad y provecho a la hora de abordar muchos de los temas que hemos investigado.

Al Dr. Valentín VAZQUEZ DE PRADA, de muchas de cuyas ideas nos sentimos deudores y a quien agradecemos las observaciones que nos ha hecho.

Al Dr. Emiliano FERNANDEZ DE PINEDO, cuyos trabajos nos han abierto nuevas perspectivas metodológicas en la investigación de la historia económica y social del País Vasco.

Al Dr. Ignacio OLABARRI, gran autoridad en los estudios de historia contemporánea del País Vasco y a quien quisiéramos agradecer muy sinceramente su magnífico comportamiento con nosotros.

Por último y de manera muy especial quisiera manifestar mi gratitud al Dr. Gregorio MONREAL ZIA, Rector de la Universidad del País Vasco, por su constante interés por nuestro trabajo y por haber hecho posible su publicación.



Publicado por el Servicio de Estudios de Historia del Comercio, Bilbao, 1981, p. 1.

A principios del siglo XVII, los comerciantes de la Universidad por cada uno de los que se repartían, debían dotar a las arcas con un número y por cada una de ellas un libro de cuentas y de averías.

1. Armarios donde se guardaban los libros de las cuentas de Averías en la Sala de Archivo del Consulado (Museo Histórico de Vizcaya).

METODOLOGIA

1. Contenido de los Libros de Averías del Consulado

El proceso metodológico seguido para la elaboración de las bases cuantitativas de este estudio, ha sido lento y complejo, razón por la cual consideramos oportuno dar una explicación detallada del mismo.

La ingente masa informativa contenida en los Libros de Averías del Archivo del Consulado de Bilbao, a la par que nos brindaba una espléndida perspectiva de cara a la realización de nuestra investigación sobre el comercio de la Villa en la segunda mitad del siglo XVIII, nos planteaba un auténtico reto metodológico (1).

Dichos Libros de Averías o de Cuentas de las Averías eran los libros de contabilidad del Consulado que llevaba su tesorero, registrando en ellos todas las entradas y salidas de navíos por Bilbao, indicando: la fecha de la arribada

(1) En las primeras ordenanzas particulares del Consulado de 1517 ya se establece que ningún maestre se atreviese a cargar su nao con mercancías de la calidad que fuese sin tomar licencia del fiel de los mercaderes "... y caso que tomase, que fueren tenidas de contar las averías sopena de cinco mil mrs. por cada vez que lo contrario hiciesen. Que ningun vecino ni foráneo, así del reino y señorío como de cualquiera nación, fuese osado de cargar en el canal de esta villa para ninguna parte en navío alguno sin que tomare dinero de Dios del fiel de los mercaderes, con protección que caso que tomase la licencia, fuese tenido de contar las averías sopena de cinco mil maravedises..." Cf. *Estado de propiedades pertenecientes a la real junta de comercio de la I. Villa de Bilbao en hacienda raíz, con apuntes sobre los derechos de averías y prebostad*. Bilbao, 1841, p. 7.

A principios del siglo XVI, los comerciantes de la Universidad por cada saca de lana que cargasen debían satisfacer un maravedí y por cada quintal de hierro media blanca y de acero una blanca.

La avería de los géneros de importación, variaba extraordinariamente, de acuerdo con el

o de la salida, el nombre del capitán y del navío, su destino o procedencia (en el período estudiado no en todos los años aparece registrado este dato), y el cargamento, desglosado en los diferentes géneros importados.

Cuando se trata de importaciones, todos los productos van acompañados del comerciante consignatario de Bilbao a quien van remitidos, expresándose al margen la cantidad adeudada en concepto del impuesto de la avería.

Igualmente ocurre en lo referente a las exportaciones de lana y de hierro, indicándose el número de sacas y/o sacones de lana y los quintales de hierro cargados por los distintos comerciantes remitentes, junto con el valor de la avería adeudada.

valor de los mismos y las unidades de peso o volumen: barriles, toneles, fardos, piezas, costales, fardeles...

La norma consistía en el pago de un maravedí por ducado de todas las mercaderías que entrasen o saliesen por la barra de Portugaleta.

A partir de 1648, se acordó percibir además del anterior derecho, un real por cada fardel de valor de cien ducados.

A fines del siglo XVII, el Consulado decretó aunar ambos derechos bajo la denominación de *avería ordinaria antigua*. El impuesto fue aumentado y a partir de entonces consistió en un 1 % de los géneros que entrasen (aproximadamente diez reales de vellón por el valor de cien ducados), dos reales por saca de lana lavada, un real en sacón de añinos y cuatro maravedises en quintal de hierro.

El total de lo percibido se desglosaba en dos tipos de averías: la *avería ordinaria antigua* (cuatro de los diez reales de los géneros de importación, un real de los dos percibidos por saca de lana y dos maravedises de los cuatro del quintal de hierro). El resto se conceptuaba como *avería extraordinaria*.

En Junta de Comercio de 2 de marzo de 1734, se estableció fijar el adeudo de la avería ordinaria y extraordinaria en dos reales y medio por saca de lana y un real y cuartillo por cada sacón de añinos.

Esta disposición adoptada en principio por cuatro años, tendrá vigencia a lo largo de todo el siglo XVII, siendo ratificada en Junta de Comercio de 28 de febrero de 1783. En esta Junta se estableció que en concepto de avería, los géneros importados adeudarían nueve mrs. de vellón por cada doblón de a sesenta reales.

En Junta de 7 de octubre de 1794, se decidió duplicar la avería de las sacas de lana, añinos y hierro.

Ibidem, pp. 8 a 11. También GUIARD, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa de Bilbao*, Bilbao 1914, t. II, pp. 92-101. y *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao*. Reimpresión. Madrid, 1796, cap. 20. "De las averías y sus diferencias". No está claro cómo debe conceptuarse la avería desde un punto de vista jurídico o fiscal. Para algunos historiadores de la economía (HARING), la avería era un impuesto, mientras que para otros, se trataba de una tasa. Cf. CESPEDES DEL CASTILLO, G. "La avería en el comercio de Indias" *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla 1945, t. II, pp. 10-11 (526-527).

Los primeros Libros de Averías abarcan el periodo 1561-1562 (2).

Para la realización de nuestra investigación, hemos utilizado los cincuenta volúmenes de Libros correspondientes al periodo 1750-1800 (3).

Nuestro propósito, desde un inicio, fue el de estudiar de manera sistemática y exhaustiva el comercio de exportación de Bilbao. Desde una perspectiva estrictamente metodológica, el estudio del comercio activo bilbaino resultaba más abordable que el del comercio de importación, ya que, el primero tuvo su fundamento durante los siglos XVI-XVII y XVIII, en la exportación casi exclusiva de dos únicos productos: la lana castellana y el hierro vasco.

Esta simplicidad de las variables nos animó a intentar un exhaustivo tratamiento de la citada fuente documental.

En cuanto al comercio de importación desechamos la idea de su estudio por considerar que requeriría un análisis pormenorizado y en un lapso de tiempo más restringido dada la heterogeneidad de los géneros importados a través de Bilbao (textiles, coloniales, comestibles...), la diversidad de las medidas utilizadas (fardos, barricas, cajas...) y, principalmente, la nada infrecuente defraudación del derecho de la avería cometida por los mercaderes bilbainos.

Nicolás de ARRIQUIBAR en su *Recreación política* (1779) comentaba lo siguiente a este respecto: "Pero como este derecho es confidencial, sin forma alguna de registro destinado para reparo de puertos y caminos y solo se

(2) MOUSSET, A. *Les archives du Consulat de la Mer à Bilbao*. Paris, (s.a.) p. 9.

(3) No ha resultado tarea fácil la elaboración de los totales de mercancías registradas en los Libros de Averías. En primer lugar, debido a que, por razones que desconocemos, en algunos años aparecen solapados dos sistemas de contabilidad. Así, durante los meses de enero, febrero, marzo y abril de varios años el escribano sigue la serie de registro de navíos del año anterior, serie que, sin mediar explicación, se interrumpe para empezar una nueva judicatura que se inicia en el mes de enero de dicho año con distinta numeración en el registro de los navíos.

Además el escribano con frecuencia introduce variaciones y correcciones en las partidas tanto de hierro como de lana siendo estas correcciones susceptibles de distintas interpretaciones. A veces la grafía utilizada por el escribano resulta de difícil lectura lo cual puede originar alteraciones en la suma de las exportaciones pues un mismo trazo cabe ser interpretado de distintas maneras.

Por último, y a juzgar por ciertas quejas del Consulado, cabe pensar que el fraude fiscal cometido por los comerciantes distaba de ser una práctica infrecuente.

Por todo ello nos atreveríamos a decir que si bien los *Libros de Averías* no constituyen una fuente documental de total exactitud y fiabilidad pueden ofrecernos unos valores indicativos probablemente similares en su verosimilitud a los registros anuales del *Public Record Office* británico. Véase a este respecto NADAL FARRERAS, J. *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*, Barcelona 1978, p. 42.

cobra por la declaración voluntaria de los comerciantes, quienes señalan en las villetas de cada fardo el importe que les corresponde, tirado siempre del coste principal, sin incluir los gastos de embarque, comisión, flete, etc., no es dudable que rigurosamente cobrado subiría a mayor cantidad..." (4).

2. Tratamiento informático de la documentación (codificación de la información)

A tal objeto, el primer paso metodológico consistió en la preparación de un modelo de ficha en la que pudiéramos registrar toda la información documental contenida en los Libros de Averías: año, destino, número del navio según registro (5) nombre del comerciante cargador y cantidades de lana o/y de hierro embarcadas por cada uno de ellos (véase muestra documental)

La única manera posible de trabajar con tan ingente masa de información a lo largo de un período tan largo, nos hizo optar por la codificación numérica de los datos.

Teniendo en cuenta la riqueza informativa de la documentación de que disponíamos, vimos enseguida la necesidad de confeccionar códigos diferenciados: uno para los comerciantes y otro para los destinos.

Previamente, hubimos de realizar un detenido estudio de todos los puertos que figuran como destino de las exportaciones bilbainas, a fin de poder reagruparlos posteriormente por países y por áreas marítimas.

Así pues, nuestra primera labor metodológica consistió en ir trasladando la información documental a una ficha codificada.

El bloque final de información o fichero quedó integrado por 18.200 unidades de información o registros.

El procesamiento informático de los datos requirió la elaboración de seis programas.

- (4) ARRIQUIBAR, N. *Recreación política. Reflexiones sobre el amigo de los hombres*, Vitoria 1779, t. II, Carta II, pp. 29-30.
- (5) Los Libros de Averías de los años 1750 a 1759 presentan irregularidades y algunas lagunas informativas. Así, por ejemplo, en el año 1751 en los registros de entrada no se especifican ni las cantidades ni de qué mercancías se trata. Tampoco aparece el valor de la avería, consignándose únicamente en los navios con cargamento para la exportación. El registro de navios del año 1752 continúa la numeración del año anterior hasta el 21 de febrero, en que se inicia el nuevo registro que se prolonga hasta el 11 de enero de 1753. El año 1754 no tiene numeración propia hasta el 22 de abril. En los años 1755, 1756, 1757 no aparecen consignados frecuentemente los destinos y las procedencias.

3. Resultados obtenidos tras el procesamiento de la información

Las informaciones que deseábamos obtener tras el procesamiento de los datos por el ordenador, eran las siguientes:

a) La estadística anual de las exportaciones de hierro (la unidad de peso era el quintal), y de lana (sacas y sacones de añinos), hallando el promedio aritmético anual, la desviación típica y el incremento anual para cada una de las variables.

b) La distribución de las exportaciones durante el periodo 1750-1800, por áreas marítimas, países y puertos. También en este caso las tres variables mencionadas han sido objeto de un análisis en su valor total, promedio y porcentaje sobre el total de cada destino.

c) La cantidad de hierro y/o de lana cargada por cada negociante bilbaino durante el periodo 1750-1770 y en los años 1780 y 1790 y el destino de sus exportaciones.

Asimismo, la participación porcentual de cada cargador en el volumen total de exportaciones, tanto anual como en todo el periodo.

Mediante el reagrupamiento de todas las firmas comerciales extranjeras, quisimos obtener también qué grado de participación tuvo la colonia extranjera establecida en Bilbao en el comercio exterior de la Villa.

También hicimos la misma operación con algunos comerciantes locales pertenecientes a una misma familia.

d) Hallar la tendencia de larga duración para las variables hierro y lana.

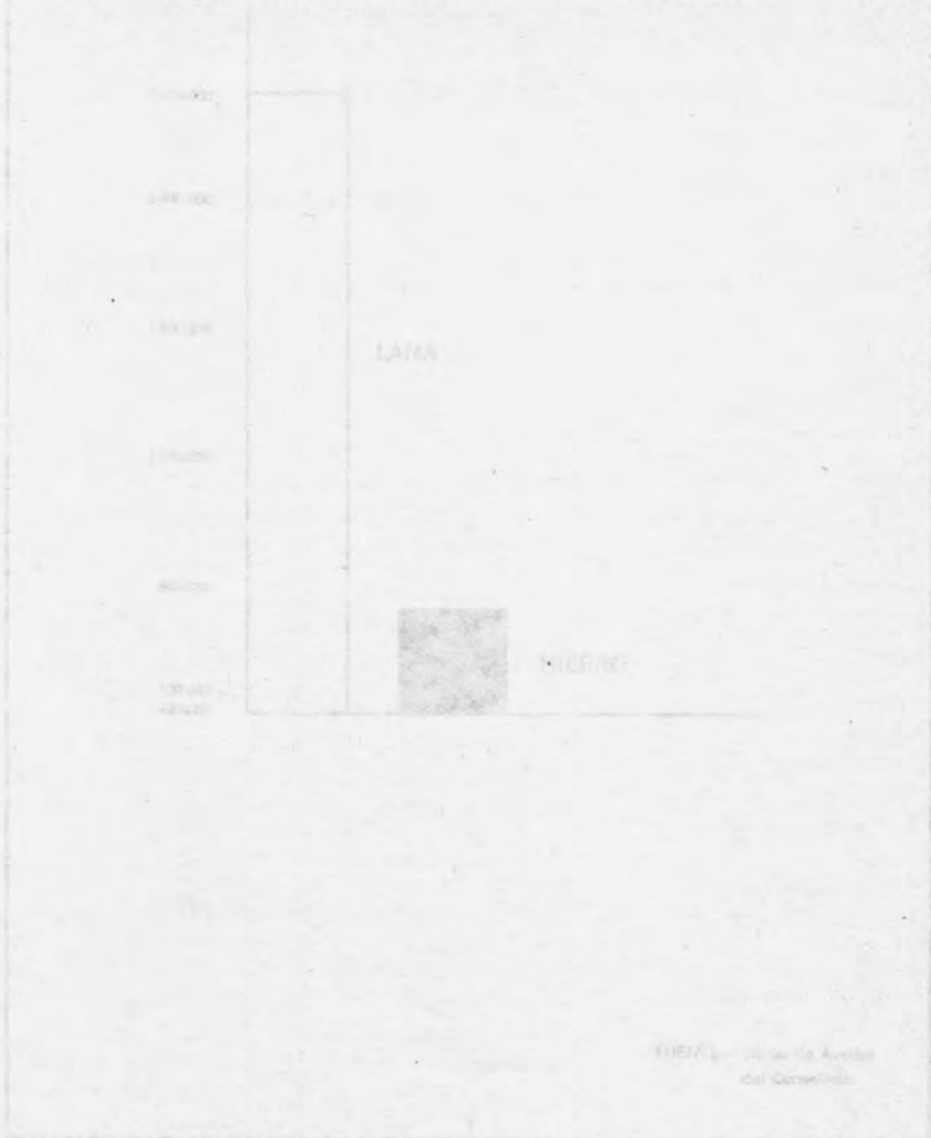
El tratamiento informático de los *Libros de Averías* nos ha proporcionado la vertebración de la documentación cuantitativa y posibilitado el establecimiento de unas sólidas bases sobre las que hemos estructurado nuestro trabajo.

Las cantidades de bacalao, al tratarse de importaciones preferimos computarlas independientemente no integrándolas, por ello, en el tratamiento informático general.

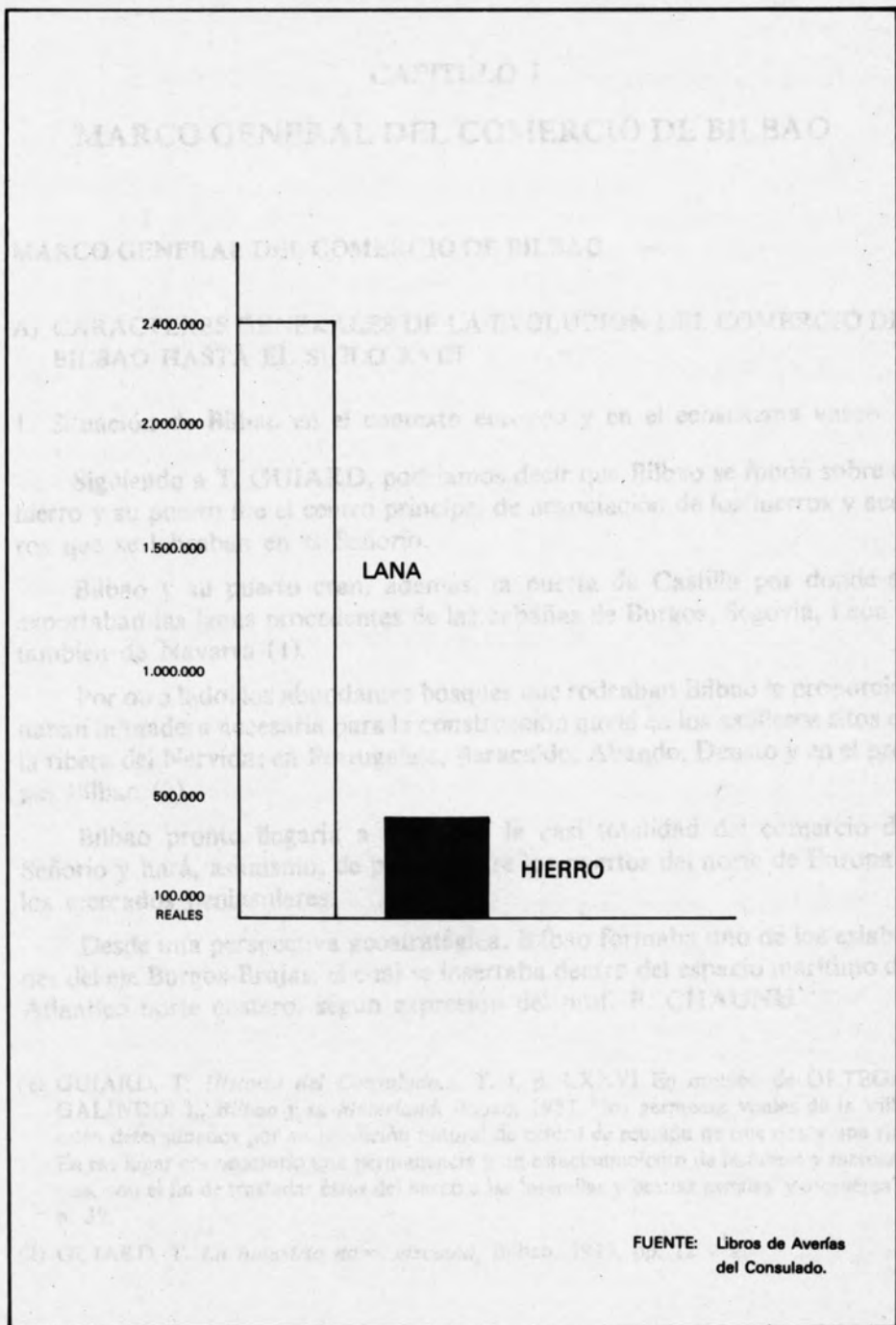
<p>El N. nombrado nra Nra del Poso na Capⁿ Gonzalo de Arriaga y ba a su Oicente de la Buena Vera Perado Grasa y Aguard. en ve</p>		
<p>Edm Joseph Beluar 30 gg. 1^o</p>		
<p>Por 30 toneladas</p>	450	
<p>El N. nra^{za} y Arima nra Man. Elguera A ton 3</p>		6
<p>El Navio la Villave Juan, Capitan Juan Polyn, que va a Arregracia Nueva</p>		
<p>Ed Joseph Duburg. 255 Cx larra</p>	687: 10	
<p>Por 80 ton</p>	150	
<p>El N. nombrado la Capⁿ Guiliel mo Le Monnier que va a Oacia</p>		
<p>Por 50 toneladas</p>	75	
<p>El Navio S Juan y S. Buena Ventura capⁿ Antoni de Merino, que va a Buenos Nueva</p>		
<p>Ed Joseph Dauguer 500 q de Arima</p>		0
<p>Ed Juan Lancelde 150 q de Arima</p>		0
<p>Ed Luis Wiolet 100 q de Arima</p>		0
<p>Por 60 ton</p>	750. q	
	90	
<p>El Navio la Virgen de Montserrat, Capⁿ Juan Oliva que va de Arima a Othon</p>		90
<p>El Navio nra^{za} del Carmen, capitan Geⁿ ronimo de Mico, que va a Ovasio S. Othon</p>		84

4. Otras fuentes documentales

Además de esta fuente documental, hemos utilizado también documentación cualitativa de diversos archivos: *Archivo del Consulado* (Memoriales y Representaciones, Provisiones Reales, Libros de Decretos), *Archivo Histórico Provincial de Vizcaya* (protocolos notariales), *Archivo de la Diputación de Vizcaya* Corregimiento (Secciones: Asuntos Marítimos, Sucesiones, Quiebras de Compañías mercantiles, Sala Balparda...), *Archivo Histórico Nacional* (Sección de Hacienda), *Archivo general de Simancas* (Secretaría de Estado).



**VALOR MONETARIO TOTAL DE LA AVERIA DEL HIERRO
Y DE LA LANA EN EL PERIODO 1750-1800**



CAPITULO I

MARCO GENERAL DEL COMERCIO DE BILBAO

MARCO GENERAL DEL COMERCIO DE BILBAO

A) CARACTERES GENERALES DE LA EVOLUCION DEL COMERCIO DE BILBAO HASTA EL SIGLO XVIII

1. Situación de Bilbao en el contexto europeo y en el ecosistema vasco

Seguindo a T. GUIARD, podríamos decir que Bilbao se fundó sobre el hierro y su puerto fue el centro principal de negociación de los hierros y aceros que se labraban en el Señorío.

Bilbao y su puerto eran, además, la puerta de Castilla por donde se exportaban las lanas procedentes de las cabañas de Burgos, Segovia, León y también de Navarra (1).

Por otro lado, los abundantes bosques que rodeaban Bilbao le proporcionaban la madera necesaria para la construcción naval en los astilleros situados en la ribera del Nervión: en Portugalete, Baracaldo, Abando, Deusto y en el propio Bilbao (2).

Bilbao pronto llegaría a controlar la casi totalidad del comercio del Señorío y hará, asimismo, de puente entre los puertos del norte de Europa y los mercados peninsulares.

Desde una perspectiva geostratégica, Bilbao formaba uno de los eslabones del eje Burgos-Brujas, el cual se insertaba dentro del espacio marítimo del Atlántico norte costero, según expresión del prof. P. CHAUNU.

(1) GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, T. I, p. LXXVI. En opinión de ORTEGA GALINDO, J., *Bilbao y su hinterland*. Bilbao, 1951, "los gérmenes vitales de la Villa estén determinados por su condición natural de centro de reunión de tres ríos y una ría. En ese lugar era necesario una permanencia y un estacionamiento de hombres y mercancías, con el fin de trasladar éstas del barco a las 'asémilas y bestias asnales' y viceversa", p. 39.

(2) GUIARD, T. *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917, pp. 12 y ss.

El Atlántico Norte costero comprende las Islas Británicas, el sur de la Península Escandinava, el Mar del Norte, el Báltico y el Cantábrico, al sur (3).

Desde una perspectiva interna, Bilbao y su puerto forman parte de un ecosistema singular y específico de la vertiente oceánica del País Vasco, observable en la Edad Media y en el Antiguo Régimen.

Según el prof. J. CARO BAROJA, dicho ecosistema comprendía cuatro niveles de actividad netamente diferenciadas y, al mismo tiempo, íntimamente relacionadas: una zona marítima que conoce un notable desarrollo del comercio, de la industria naval y de las actividades pesqueras; una segunda zona interior dedicada a la agricultura; otra tercera constituida por las tierras altas dedicadas al cultivo de cereales y al pasto, y, por último, la parte alta de las montañas dedicada al pastoreo, a la obtención de carbón vegetal y a la metalurgia (4).

Las reducidas dimensiones del País y la abundancia tanto de mineral de hierro como de madera, explican que los vascos hayan orientado sus actividades desde fines de la Edad Media, hacia el mar y el mundo de la industria siderúrgica (5).

2. Rasgos principales de la evolución del comercio exterior bilbaino en la Baja Edad Media

Desde fines del siglo XIII, con motivo de la apertura del Estrecho de Gibraltar, se creará una línea regular marítima entre Italia y Flandes que, a la par que provocará la decadencia de las Ferias de Champagne, potenciará la relación comercial entre los países mediterráneos y los del Atlántico, con el consiguiente desarrollo de la navegación de altura (6).

(3) CHAUNU, P. "Les routes espagnoles de l'Atlantique" in *Noveno coloquio internacional de historia marítima. Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla 1968, t. XXV, pp. 9 (103).

(4) CARO BAROJA, J. "La tradición técnica del pueblo vasco o una interpretación ecológica de su historia" in *Vascontiana*, Madrid, 1957, p. 108. El ecosistema vasco sería muy similar al de las tierras altas escocesas.

También se puede leer una buena descripción de los distintos sectores económicos tradicionales del País Vasco in LEFEBVRE, T. *Les modes de vie dans les Pyrénées Atlantiques Orientales*, Paris, 1933, pp. 237 a 278.

(5) CARO BAROJA, J. *Los vascos*, Madrid, 1971, p. 195.

(6) SUAREZ FERNANDEZ, L. *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959, p. 12.

En estas fechas, los marinos vascos se convierten en los proveedores de vino de Gascuña y de hierro vizcaíno de los países del norte de Europa y en transportistas de los paños que adquirirían en los puertos ingleses, flamencos y normandos.

Cuando los primeros navíos italianos aparecen en la Mancha y en el Mar del Norte, los vascos controlaban el comercio atlántico entregados a un tráfico de gran cabotaje, enlazando en sus derrotas todos los puertos españoles y franceses (7).

A partir del siglo XIII, empieza a destacar en el conjunto europeo la producción siderúrgica vasca. Desde mediados del mencionado siglo, aparecen documentados cargamentos de hierro vasco en el puerto de Brujas.

A lo largo de los siglos XIV y XV, se amplían los mercados europeos para el hierro de Vizcaya y Guipúzcoa, internándolo a través de los puertos del Atlántico, del mar del Norte e, incluso, del Mediterráneo (8).

En el negocio de exportación de la lana, los armadores y patrones vascos de naos también actúan como porteadores contratados por los mercaderes burgaleses.

Pronto surgirían diferencias y una rivalidad que acabará siendo secular, entre la comunidad mercantil burgalesa y la vizcaína, como consecuencia de la defensa de intereses contrapuestos por razón de jurisdicción sobre fletamientos de navíos y sobre el cobro de las averías.

Aun cuando se llegará a una capitulación entre Bilbao y Burgos en 1499 (9), las disputas continuarán hasta el mismo siglo XVIII.

Tal desavenencia entre bilbaínos y burgaleses no hacía sino perjudicar a ambas comunidades, puesto que se necesitaban mutuamente al depender los mercaderes burgaleses de la flota bilbaína y los armadores y comerciantes de Bilbao de las mercaderías burgalesas (10).

(7) HEERS, J. "Le commerce des basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes)" in *Bulletin Hispanique*, 1955, t. VII, p. 293.

(8) ALMUNIA, J. "Ferreries en el País Vasco" en *Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Bicentenario de su fundación, 1765-1965*, Bilbao, 1967, pp. 112-121.

(9) GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, pp. 11 y ss. Mientras que los mercaderes burgaleses se quejaban del monopolio detentado por los vizcaínos en el transporte de la lana, Cf. SUAREZ, *op. cit.*, p. 121, éstos acusaban a aquéllos de querer someter el comercio de Bilbao a la jurisdicción del Consulado de Burgos (creado en 1494, diecisiete años antes que el de Bilbao) monopolizando la exportación de la lana y estableciendo unilateralmente los fletamientos, Cf. BASAS, M. *El comercio de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, pp. 36-37.

(10) GUIARD, T. *op. cit.*, p. 15.

Desde el siglo XIV y, principalmente en el XV, se envían importantes cantidades de lana fina castellana a Flandes y a los Países Bajos en general.

Las naves vizcainas cargadas de lana y de hierro, en su derrota hacia Flandes, realizaban escalas en los puertos franceses de Bayona, Burdeos y La Rochelle (hasta el siglo XV bajo dominio inglés), donde cargaban vinos. La travesía solía durar mes y medio o dos meses.

Frecuentemente, los capitanes de los navios solían ser dueños de las mercaderías que transportaban.

En Brujas vendían el hierro y la lana, y adquirían, en las ferias de paños de Flandes, cargamento de retorno juntamente con las manufacturas (camelotes, brabantes, anascotes...) que les proporcionaban los comerciantes castellanos y vizcainos establecidos allí, y las de los propios negociantes flamencos (11).

Los mercaderes vizcainos, especialmente los de Bilbao, aparecen en los puertos de Flandes desde mediados del s. XIV y verosimilmente tuvieron desde ese momento representantes oficiales. En 1494, la ciudad de Brujas les cedió dos casas, en cuyo lugar edificaron un auténtico palacio conforme al más puro estilo español o italiano, denominado "Proetorium Cantabricum", prueba elocuente de la importancia que tenía la nación vizcaína en aquella ciudad (12).

En esta misma época, los mareantes vascos ocupan también un lugar preminente en la industria del transporte marítimo, contratados por negociantes italianos, convirtiéndose en uno de los principales motores de la economía genovesa del siglo XV (13).

Serán precisamente navegantes vascos quienes introduzcan en el Mediterráneo el gran barco de transporte nórdico, la "Kogge", "coque" o "coca" (14).

El tránsito de la Edad Media a la Moderna se presentaba bajo buenos auspicios para el desarrollo mercantil de Bilbao.

(11) FINOT, J. *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*. París, 1899, pp. 77 y 93.

(12) *Ibidem*, pp. 284 y 314.

(13) HEERS, J. *art. cit.*, pp. 292, 298 y 302.

(14) BRAUDEL, F. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid 1976², p. 183. Los vascos fueron también, según parece, los inventores de un nuevo modelo de "coque" en el cual se observaba también la influencia de la tradición mediterránea en materias de construcción naval.

A fines del siglo XV, Bilbao nos ofrece la imagen de una estapla comercial en pleno auge: "un puerto proporcionado para el apresto, armamento y carga de navios, numerosa marinería, expertos pilotos, obraje de industria y fábrica de astilleros, ilustración mercantil y copiosos caudales." (15).

3. Esplendor y decadencia de Bilbao en los albores de la Edad Moderna

A principios del siglo XVI, el comercio de la Villa consigue que se le equipare con Burgos, al concedérsele en 22 de junio de 1511, por la real carta expedida en Sevilla por Dña. Juana, la fundación del Consulado, Casa de Contratación, Juzgado de los hombres de negocios y Universidad de Bilbao (16).

En esas mismas fechas, la economía vasca conoce un momento de florecimiento merced a una serie de factores favorables, tanto de carácter estructural como coyuntural.

Entre los primeros destaca el hecho de que la región oceánica del País constituía, junto con Suecia y la Alemania central, uno de los grandes centros siderúrgicos de Europa.

También la construcción naval, ligada intimamente al sector siderúrgico, y que constituía la principal característica de la región, se verá favorecida por la creciente demanda de grandes bajeles por parte de la Corona y de los comerciantes andaluces para sus flotas de Indias (17).

Los mejores navios de la Carrera de Indias serán, precisamente, los construidos en los astilleros de Vizcaya (18).

(15) GUIARD, T. *op. cit.*, p. 35.

(16) *Ibidem*, pp. 6 a 11.

(17) BRAUDEL, F. *Civilización material y capitalismo*. Barcelona, 1974, p. 297.

(18) HARING, C. H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México 1939, p. 331. A partir de 1593, se prohibirán en la Carrera de Indias los navios de fábrica andaluza por ser construidos con pino verde, medida que favorecería la construcción en los astilleros cantábricos, p. 332.

La Casa de Contratación de Sevilla, desde los primeros años del siglo XVI, se proveerá de navios y de marinos en la costa cantábrica y, muy especialmente, en Guipúzcoa y Vizcaya. Así, en 1505, la Casa de Contratación de Sevilla mantiene un representante en Bilbao, Martín SANCHEZ de ZAMUDIO, con ese fin. El Estado otorgará, mediante constantes cédulas, medidas protectoras y exenciones de derechos para el desarrollo de la marinería y la construcción naval, indispensable en el comercio americano. Cf. CHAUNU, P. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)* Paris 1959, t. VIII, pp. 250 y ss.

Entre los factores que podemos conceptualizar como coyunturales tuvieron especial relevancia económica el descubrimiento de las pesquerías de Terranova, como se verá más adelante, y el aumento de la negociación de las lanas con los países del norte de Europa.

Gracias a una cédula dictada por Carlos V en enero de 1529, se autorizará a Bilbao y San Sebastián, al igual que otros puertos de la costa cantábrica (Coruña, Bayona, Avilés y Laredo), y de la Península (Cartagena, Cádiz y Málaga), a hacer viaje directo a las Indias con la única obligación de tocar Sevilla al regreso, haciendo declaración del cargamento.

Tal libertad de comercio con América concedida a los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, será conculcada por otras reales cédulas de 1 y 21 de diciembre de 1573.

A partir de esa fecha, todos los bajeles con destino a América debían, obligatoriamente, ir juntamente con las flotas que partiesen de Sevilla o Cádiz (19).

Al parecer, los comerciantes y mareantes vascos no debieron aprovecharse del privilegio real para comerciar libremente con América, ya que, a causa de la constante amenaza corsaria en el Golfo de Vizcaya, les resultaba más seguro y rentable participar en las flotas oficiales destinadas a las Indias (20).

Sin embargo, y a pesar de las buenas perspectivas que auguraba el siglo XVI para el desarrollo de la economía marítima vasca, pronto aparecerán un conjunto de factores de signo radicalmente contrario al de los anteriores, que incidirá muy perjudicialmente sobre aquélla: la sucesión de guerras mantenidas por España en Europa (con la pérdida de Flandes) y la desviación del eje comercial hacia América.

La decadencia de la economía vizcaína se inicia a partir del año 1575, momento en el que, según F. BRAUDEL, sufrirá un eclipse. Su participación en el armamento de la Carrera pasa de ser prioritaria en el periodo 1520-1580, a ser la de una más en el siglo XVII.

Otra causa de la decadencia se encuentra en el creciente desarrollo de las potencias marítimas del norte de Europa, (Inglaterra y Holanda especialmente) que postergarán al norte peninsular a una situación de dependencia respecto de aquellos países.

(19) HARING, C. H., *op. cit.*, pp. 18 y 19.

(20) BRAUDEL, F. *op. cit.*, p. 300.

Prueba de ello es que, desde 1569, cada vez escasean más las naves vizcainas cargadas de lana y de oro en ruta hacia Amberes, al ser sustituidas por los navíos extranjeros que en su viaje de retorno cargaban en Sevilla sal, vino y plata (21).

Por otro lado, el progresivo desplazamiento de la economía española del norte hacia el sur peninsular, trocará el Atlántico cantábrico por el Atlántico americano.

La decadencia de la economía del litoral vasco a fines del siglo XVI, anunciará con cuarenta años de adelanto el cambio de coyuntura mundial.

El profesor H. LAPEYRE, ha podido demostrar, contrariamente a las opiniones de T. GUIARD y de P. de MEDINA, que, si bien el comercio de

(21) CHAUNU, P., *op. cit.*, pp. 256-258.

(22) LAPEYRE, H. "El comercio de Bilbao en el siglo XVI" (*Curso de conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española, curso 1955-1956*), pp. 133-159.

El total de sacas de lana exportadas a través de Santander con destino a Flandes en el periodo 1558-1579, alcanzó la cifra de 70.755, mientras que las exportadas por Bilbao sólo suman 6.556.

En las cantidades enviadas a Francia durante el mismo período no hay una diferencia tan grande entre Bilbao y Santander: 10.587 frente a 27.765, respectivamente. Cf. BASAS, M. *op. cit.*, pp. 261-262.

En opinión de H. LAPEYRE, el control del comercio lanero, al menos en el siglo XVI, estaba en manos de los comerciantes del interior, siendo los mercaderes de Bilbao y de Santander, dedicados a este negocio, meros "comparsas" de aquéllos.

Prueba de ello sería, según él, la escasa atención dedicada a este ramo del comercio por las Juntas Generales de Vizcaya, las cuales centraban todo su interés en la comercialización del principal fruto del Señorío: el hierro. Cf. LAPEYRE, H. *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, "Estudios y documentos", n.º XLI, Valladolid, 1981, p. 181.

De la misma opinión participa L. M. BILBAO, "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *SAIOAK*, año I, n.º 1, 1977, que considera que los comerciantes bilbainos dedicados al comercio lanero realizaban una mera función de intermediarios dedicados a "las actividades menores del comercio: fletes de transporte, comisiones por hospedaje y representación en las exportaciones de lana..." "gran parte de estas actividades se reducían a custodiar, embarcar y desembarcar mercancías ajenas", p. 160.

Ahora bien, si las anteriores apreciaciones pudieran ser pertinentes en relación con el comercio lanero de hasta mediados del siglo XVII, no ocurre lo mismo a partir de este momento y a lo largo del siglo siguiente, como apunta el propio L. M. BILBAO.

La élite comercial bilbaina se asentaba en buena medida en el negocio de la exportación lanera. Los negociantes de Bilbao dedicados a este ramo del comercio, iban a comprar

importación que se realizaba a través de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVI (él estudia concretamente el año 1564), equivalía a dos veces y media el de Laredo, y a ocho veces el de Santander, este último puerto en cuanto a exportación de sacas de lana aventajaba con creces a Bilbao (22).

4. Creciente importancia del comercio lanero y desarrollo de la siderurgia a fines del siglo XVII

El comercio de exportación de lana irá pasando desde mediados del siglo XVII a manos de los comerciantes bilbainos, quienes, en un primer momento, favorecerán incluso el establecimiento de comerciantes extranjeros con el fin de que reactivaran este ramo del comercio.

En cuanto al comercio del hierro, desde el último tercio del siglo XVII, era apreciable un notable desarrollo de la siderurgia vasca, a juzgar por las reiteradas prohibiciones de las Juntas Generales de Vizcaya a la extracción de vena al extranjero. Este movimiento ascensional continuará, con algunos retrocesos coyunturales, hasta los años noventa del siglo XVIII.

El crecimiento continuado de la producción férrea vascongada coincidirá, así pues, con el progreso experimentado en Europa por este sector a lo largo de la Edad Moderna (23).

La vena de mineral de hierro alcanzaba en esta época altas cotizaciones en los mercados europeos. Tal situación, evidentemente, beneficiaba a los comerciantes exportadores pero no así a los propietarios y arrendatarios de ferrerías del País, que encontraban dificultades para abastecer sus instalaciones (24).

El desarrollo experimentado por la siderurgia europea desde fines del siglo XVI con la irrupción de los hierros de Lieja primeramente, y después de los suecos, irá mermando progresivamente los mercados exteriores para el

las lanas "in situ", en Castilla, la Rioja y Navarra. La exportación de lana a través de Bilbao se incrementa a lo largo del siglo XVIII y gran parte del comercio activo bilbaino girará en torno a este importante negocio.

En opinión de J. J. LABORDA MARTIN "El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII", *SAIOAK*, año II, n.º 2, 1978, la función mercantil esencial de Bilbao se centraba en el comercio lanero, de ahí que *los grandes mercaderes bilbainos fuesen mercaderes laneros*, p. 156.

(23) ALCALA ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. "Producción de hierro y altos hornos en la España anterior a 1850" in *Moneda y Crédito*, Madrid, 1974, p. 151.

(24) BILBAO, L. M. *art. cit.*, p. 164.

hierro vasco. A este factor hay que añadir otros igualmente negativos, como fueron las guerras y la piratería.

Sin embargo, según GUIARD, la negociación del hierro y del acero conoció una época de esplendor a lo largo del siglo XVII: "la manufactura del hierro y del acero se sostuvo en el Señorío con ponderable estimación durante el transcurso del siglo XVII, derramadas en el territorio número mayor de fraguas, herrerías, martinets y fanderías" (25).

En sus *Averiguaciones de las Antigüedades de Cantabria*, publicadas a fines del siglo XVII (1689 y 1691), el P. HENAO hizo una viva descripción del comercio de Bilbao en aquella época que refleja la gran actividad mercantil e industrial de esta plaza: "De aquí proviene estar la ría llena de naos forasteras, que traen y llevan mercaderías; y las más que llevan son lanas y hierro. Con tantas naos, y con embarcaciones menores, que cruzan, es la ría como otra población de gente movediza en el agua. Pero, ¿qué más, si hay fábricas (y las hay muy ordinariamente) en ella de galeones, y otros vasos por la comodidad de tabla, clavazón, jarcias y demás aderezos, labrados diestramente por los naturales?" (26).

B) RASGOS GENERALES DEL COMERCIO DE VIZCAYA Y DE BILBAO EN EL SIGLO XVIII

1. Penuria económica de Vizcaya y defensa de las franquicias comerciales

Las tierras de Vizcaya se caracterizaban por su esterilidad y fragosidad que, al decir de FONTECHA y SALAZAR, solamente producían alimentos para mantener a los vizcaínos durante una cuarta parte del año, viéndose por ello obligados a importar bastimentos de fuera del Reino.

Los únicos retornos que Vizcaya podía ofrecer consistían en castañas, manzanas y su afamado hierro.

(25) GUIARD, T. *op. cit.*, pp. 522 y 527.

(26) HENAO, G. *Averiguaciones de las Antigüedades de Cantabria*, reed. Tolosa 1894, t. I, p. 190.

(27) FONTECHA Y SALAZAR, P. *Escudo de la más constante fée y lealtad de Vizcaya* (circa 1750), ff. 202-203 y 219. El Fuero de Vizcaya (tit. XXXIII, ley 1.^ª) reconocía a los vizcaínos la libertad de introducir bastimentos: "... que avian de fuero, uso y costumbre y establecian por ley que por quanto de siempre acá tubieron los vizcaínos, costumbre antigua, franqueza y libertad (por ser Vizcaya tierra montañosa do no se siembra ni coge pan ni tienen las otras vituallas en la tierra) de que se puedan sustentar y se mantie-

Pero estas producciones propias no eran suficientes para compensar las grandes cantidades de géneros, alimentos y manufacturas que los vizcaínos adquirirían a los extranjeros (27).

En el Informe presentado por las Comisiones Terceras de Industria y Comercio a las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada, celebradas en Bilbao en 1778, se afirmaba que el País contaba con cuatro bienes comercializables: bienes territoriales, ganado, pesca y manufacturas.

La economía vasca sufría un desequilibrio entre la escasez de bienes y la excesiva población.

El País Vasco, como queda dicho, se veía obligado a tener que importar comida, bebida y vestuario.

Si a este capítulo de artículos de consumo de primera necesidad se suman los productos coloniales como el cacao, azúcar y tabaco, que también se consumían en gran cantidad, ha de pensarse que el debe de la economía vasca del siglo XVIII fuera muy considerable.

Los economistas de la Real Sociedad veían la solución a esta penosa situación de la economía vasca, tomando como modelo el holandés, en el desarrollo de la industria: "la industria nos suministra los artículos de exportación que nos niega la esterilidad del terreno. Los holandeses hacen palpable demostración de esta verdad con su aplicación, frugalidad y economía".

La práctica de un comercio de comisión orientado a las provincias interiores del Reino que proporcionaba pingües beneficios a los comerciantes vascos, se consideraba como un ramo del comercio, meramente coyuntural que, en cualquier momento podía cambiar de orientación si los extranjeros decidiesen introducir sus manufacturas a través de otros lugares (28).

La penuria económica de Vizcaya se alegaba como principal razón a la hora de defender sus franquicias comerciales, pues, sin libertad de comercio, se pensaba que desaparecería la negociación mercantil y la población se vería reducida a un estado miserable.

nen y sustentan del pan et carne y pescado y de las otras vituallas que se les vienen de Francia y de Portugal y de Inglaterra y de otros Reynos; y acaece que después que así vienen las dhas vituallas por Mar y se descargan en los Puertos de Vizcaya algunos vizcaynos, o de fuera parte, sacan las dhas vituallas para las vender fuera de la tierra y así queda la tierra defraudada."

- (28) *Extractos de las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada... celebradas en la Villa de Bilbao por septiembre de 1778. Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I., pp. 88 a 92.*

Rafael de FLORANES en su *Discurso histórico y legal sobre la esención y libertad de las tres Nobles Provincias Vascongadas* (Vitoria 1777), sostenía que las libertades de Vizcaya no debían entenderse como gratuitas sino como “desagravio de la naturaleza que ciertamente dio a aquellos naturales un País muy estéril para su mansión. Y sin ellos sería imposible vivir un terreno tan fragoso y áspero, donde es preciso supla la industria de los moradores y el alivio de las contribuciones, la esterilidad y penuria de otros frutos.

Por eso nuestros Reyes los han mirado siempre con tanta benignidad y estimado sus servicios voluntarios como un efecto de su distinguido amor a los soberanos, admirando cómo en medio de la indiferencia del suelo, han podido hacerlos tan quantiosos y brillantes en todas las ocasiones que hasta oy se ofrecieron” (29).

2. Medidas gubernamentales contra el contrabando y la libertad aduanera del señorío (Decreto de 1717, Estipulados de 1727 y R. O. de 1779)

La peculiar constitución jurídica e institucional de las Provincias Vascongadas, una de cuyas manifestaciones eran sus franquicias comerciales, hacía que éstas aparecieran a principios del siglo XVIII a los ojos de la Real Hacienda como una zona de baja presión arancelaria (30) en las que se practicaba el contrabando a gran escala.

Ello ha permitido decir recientemente que las franquicias comerciales del Señorío habían convertido a éste en un “gigantesco navío de permiso”, constantemente recargado de tabaco desde el mar que emitía una poderosa corriente de contrabandistas hacia Castilla (31).

Fueron frecuentes las Reales Ordenes comunicadas por este motivo, al Señorío para que se adoptaran medidas para “cortar y extirpar el curso y tránsito de los contrabandistas y las ventas que a éstos se hacen del tabaco por sus vecinos y naturales...” (32) Sin embargo, y a pesar de las reiteradas medidas tomadas por las autoridades vizcainas consistentes en el cabal cum-

(29) FLORANES, R. *Discurso histórico y legal sobre la esención de las tres Nobles Provincias Vascongadas. Origen del derecho de Diezmos y el de las Aduanas de Cantabria*. Vitoria, 1776, ff. 69-70. Biblioteca Nacional, ms. 10.601.

(30) FERNANDEZ ALBADALEJO, P. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*. Madrid, 1975, p. 235.

(31) LABORDA, art. cit., p. 148.

(32) R. O. comunicada a este M. N. y M. L. Señorio por el Ex^{mo}. Señor Marq^a. de SQUILACE en punto a venta de tавaco y extracción fraudulenta de este género a los Reynos de Castilla. in J. G. 19 jul. 1762, F. 174 r.^o

plimiento de los acuerdos adoptados por la Junta General en 1728 y confirmados por S. M. para evitar toda clase de introducciones y extracciones fraudulentas de tabaco, (33) éstas continuarán realizándose (34).

El Gobierno, a fin de atajar esta situación, dispuso una serie de medidas como fueron, en 1717, la exacción de un 7 y un 10 % sobre las mercancías introducidas en buques de Hamburgo, la prohibición de importar géneros coloniales de América de navios procedentes de Canarias, así como azúcar, cacao y dulces de Portugal.

Además, a instancias del Consejo de Guerra, fue creado en Bilbao un almacén general en el que debían registrarse todos los géneros importados del extranjero (35).

Un Real Decreto de 31 de agosto de 1717, ordenaba el traslado de las aduanas a la lengua del agua, estableciéndose en 1717, en Bilbao, San Sebastián y Fuenterrabía.

Esta disposición levantó las protestas de las Diputaciones de las tres provincias y provocaría un levantamiento popular, especialmente en Vizcaya.

Caso de no admitirse el traslado de las aduanas, se amenazaba a Vizcaya con pasar a Santander el comercio de las lanas.

Lo único que S. M. reconoció, mediante tres reales decretos del año 1718, a los naturales de Vizcaya y Guipúzcoa, fue el derecho a importar aquellos géneros que necesitaren para su propio consumo: "... resolvi por órdenes de 28 de Febrero y 16 de Marzo de este año se les Franquea sea libre la introducción de carnes, vino, aceite, trigo, cebada y legumbres que necesitan^a. su consumo y manutención atendiendo a la falta de estos frutos mediante

- (33) "Acordaron sus Señoríos que devían de mandar se buelban a publicar por Pregon Pifano y Casa en esta n^o. Villa y parajes acostumbrados los referidos acuerdos y que impuestos y testimoniados se remitan a las expresadas anteyglesias, villas, ziuadad, Encartaciones y merindad de Durango... poniendo todas aquellas precauciones que les pareciere conducentes para el descubrimiento de las personas que coadyubaren a la transgresion e incurriesen en el feo delito de qualesquiera modo de introduccion o extraccion fraudulenta de tavaco, sin las precisas solemnidades de las guías y tornaguías prevenidas por el citado estipulado..." DIP. 22 septiembre 1762, f. 14 v.^o
- (34) *Vid. Dos reales ordenes comunicadas por el Exmo. Señor Marqués de SQUILACE a este M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya y a su S^a. Correxidor sobre provis^o. de entrada de tavaco de oja y polvo de la Habana y de oja del Brasil in REG. GEN. 27 octubre 1763, ff. 95-97 y Real Orden comunicada por el Il^{mo}. Sr. D^o. Miguel de MUZQUIZ... in J. G. 15 mayo 1763, ff. 185 v.^o 186 r.^o*
- (35) NOVIA DE SALCEDO, P. *Defensa histórica, legislativa y económica del Señorío de Vizcaya y provincias de Alava y Guipúzcoa*. Bilbao, 1852, t. IV, pp. 18-22.

no producirlos aquellos países por lo aspero y fragoso de ellos y siendo consiguiente a esta franqueza la de los demás frutos y mercaderías q^e. los naturales del Señorío y Prov^a. de Guipuzcoa necesitan por su preciso uso y consumo deseando en todo atenderlos: He resuelto que en el puerto de Bilbao se puedan desembarcar libremente todos los frutos, géneros y mercaderías que en cualquier navios y demas embarcaciones llegaren a el según y en la forma en que se ha practicado en lo pasado... y q^e. respecto de quedar por este medio libre de dros el Señorío de todo lo que sus naturales compraren para su uso y consumo escepto los géneros. de Cacao, Azucar, Tabaco y otros de Indias por quedar como mando quede absolutamente prohibido se descarguen en los Puertos de la costa de Cantabria..." (36).

Las protestas de las autoridades del Señorío y de la Provincia, unidas al informe negativo emitido por la Junta creada por el Gobierno con el objeto de que estudiara las ventajas e inconvenientes de la nueva planta aduanera, motivaron que se expidiera una Real Orden en 16 de octubre de 1722, por la que se restituían las aduanas a los enclaves anteriores (37).

Los Diputados de las provincias vascas solicitaron al gobierno que se les admitiese al comercio directo con las colonias españolas, en cuyo caso abandonarían el trato con las potencias extranjeras y si no que se les consintiese traficar con los productos de éstas.

De autorizarse el libre comercio con América, consideraban los representantes vascos, se podrían enviar productos siderúrgicos propios en lugar de las manufacturas extranjeras, así como productos agrícolas de las regiones vecinas (Castilla, Rioja y Navarra).

Pero, a pesar del interés económico que entrañaba dicha propuesta para la economía española, no fue tenida en consideración.

El Gobierno, según NOVIA DE SALCEDO, cometió un error inconcebible y prefirió aumentar en las Provincias Vascongadas y en Navarra el consumo de frutos extranjeros, marginando los nacionales (38).

Tales presupuestos sustentaron los famosos Estipulados concertados entre las autoridades del Señorío y el Gobierno en 1727.

Los Estipulados declaraban que en el Señorío de Vizcaya había de ser de libre introducción y comercio para el uso de los naturales todos los géneros que hasta entonces se habían solido introducir "sin excepción del Cacao,

(36) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 31 de diciembre de 1718, t. 3, ff. 403 r.^o-403 v.^o

(37) NOVIA DE SALCEDO, p. *op. cit.*, pp. 40-41.

(38) *Ibidem*. pp. 58-59.

Azúcar, Chocolate, vainillas, canela y especiería... así de lo que de estos géneros vinieren de la América a Cádiz, como traiendolos de cualesquiera dominios extranjeros...".

Se prohibía, sin embargo, la internación de estos coloniales en los reinos de Castilla y Navarra, sin expresa orden de S. M. (39).

Al año siguiente, so pretexto de que el Señorío no había ratificado la convención del año 1727 dentro del plazo prescrito se envió una circular al Subdelegado de las Rentas Generales en el Señorío, D. Ventura de PINEDO, por la que se impedía la introducción de cacao, azúcar y otros géneros coloniales por Bilbao y por cualquier otro puerto del Señorío (40).

En 20 de octubre de 1751, una R. O. obligaba a que todos los géneros que de Bilbao y de San Sebastián se condujeran al Reino de Galicia y al Principado de Asturias fuesen registrados individualmente en los despachos del Corregidor o del Juez de Arribada, decomisándose aquéllos que no estuviesen registrados y procediéndose contra los dueños a quienes fuesen consignados.

Esta medida fue adoptada por considerarse que del total de los géneros que se embarcaban, únicamente una tercera parte aparecían consignados en las guías (41).

En 1771, el Señorío de Vizcaya y el Consulado de Bilbao, presentaron recurso porque desde hacía algún tiempo se había introducido la novedad de cobrar un quince por ciento del valor del azúcar que se embarcaba en La Coruña con destino a Bilbao, ya que debía ser libre (42).

El mismo año, el Rey instaba al Comandante General de Guipúzcoa y al Corregidor del Señorío a que prohibiesen la extracción a dominios extraños de los azúcares de La Habana que se hubieren conducido desde Cádiz o La Coruña (43).

Por R. O. de 29 de julio de 1779, los géneros de las Provincias Exentas serían considerados como extranjeros en su introducción en Castilla y en América.

(39) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 20 de noviembre de 1727, ff. 288-298.

(40) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 22 de octubre 1728, t. 4, ff. 390-391.

(41) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 20 de octubre 1751, t. 10, f. 388.

(42) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 10 de agosto 1771, t. 20, f. 170.

(43) *Ibidem.* ff. 172-174.

Esta medida tuvo una repercusión inmediata en dos florecientes industrias bilbaínas: la de curtidos y la de harinas, que, a partir de entonces, iniciarían el declive hasta su extinción (44).

Unos meses antes el Señorío de Vizcaya y el Consulado de Bilbao, habiéndose quejado al Gobernador del Consejo de Hacienda, D. Miguel de MUZQUIZ, a causa de que en La Coruña se habían exigido nueve reales por cada cuero al pelo importados por los comerciantes bilbainos D. Joaquin de YZARDUY y D. Juan de LLANO para su negociación en la Villa.

El Rey, informado por Miguel de MUZQUIZ de las dificultades que encontraban los Directores Generales de Rentas, a la hora de cobrar los derechos de los géneros que se conducían a las Provincias Exentas, dictaminó que observaran las siguientes normas:

a) que de los géneros y frutos de América que se condujesen a las Provincias Exentas, habían de cobrarse los mismos derechos que de los de aquéllos que saliesen para dominios extranjeros, por no existir en Bilbao ni en San Sebastián aduanas ni dependientes reales.

b) que aún cuando los referidos frutos y géneros de América fueran importados por las Provincias Exentas en nuevo tránsito bien para su posterior internación en Castilla, bien para su consumo o para manufacturarlos en sus propias fábricas, habían de satisfacer iguales derechos.

c) que de los cueros al pelo beneficiados en los noques y tenerías de las Provincias Exentas, se continuasen exigiendo en las aduanas de la frontera de Castilla los derechos señalados en el arancel, así como de los demás efectos fabricados o maniobrados en dichas Provincias "así porque su mayor costa en un país libre de dros. de Millones y otros no impidan la venta y fomento de Fábricas de iguales efectos manufacturados en las demás Provincias del R^{no}." (45).

3. Medidas restrictivas del tráfico de monedas

En la segunda mitad del siglo XVIII los gobiernos de Carlos III y Carlos IV procurarán obtener un mayor beneficio de las exportaciones de plata (considerada como una mercancía más), obligando a los productores y negociantes extranjeros a pagar unos derechos más elevados sobre su extracción.

(44) PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1960, pp. 143-144.

(45) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 17 de mayo 1779, t. 23, ff. 173-182.

Si bien el tráfico de monedas no estaba en absoluto prohibido en España, el fraude y el contrabando eran una práctica bastante habitual, dadas las necesidades de los países del norte de Europa de procurarse numerario (46).

Las medidas adoptadas en orden a suprimir el contrabando de dinero que se realizaba a través de las Provincias Exentas, no se dejaron esperar.

En 1767 una Real Cédula de S. M., reiterando dos reales órdenes del año 1761, establecía que el dinero que pasase desde Castilla a Alava, Guipúzcoa y Vizcaya, debía registrarse en las aduanas de Vitoria, Orduña y Valmaseda.

Los conductores del dinero que se enviase a las Provincias Exentas debían sacar guía en la aduana, registrando los nombres del pueblo y del sujeto a quien fuera destinado.

De no cumplirse dichos requisitos, quedaba prohibida la introducción de toda partida de dinero, pues, en tal caso "ni podría justificarse el paradero del dinero ni proceder en caso de extraerse a dominios extraños contra los delinquentes" (47).

La precipitada medida no debió dar el fruto esperado ya que, unos años más tarde, en 1780, Miguel de MUZQUIZ informaba a los Directores Generales de Rentas, sobre las numerosas causas pendientes en el Juzgado de la Superintendencia General de la Real Hacienda por "la escandalosa extracción de dinero q^e. furtivamente se ha estado haciendo en cantidades mui considerables desde las Provincias Exemptas a Francia y otros reinos extraños, por mar y por tierra...".

Se atribuía a este tráfico ilegal de monedas la escasez de plata que se observaba en Castilla.

A fin de cortar de raíz las extracciones furtivas de dinero, se prohibió la expedición de guías o despachos en las aduanas de Madrid, Cádiz y demás del Reino para la conducción de moneda, por mar o por tierra, a las Provincias Exentas.

Los administradores de las Aduanas, habían de permitir a los viajeros el paso libre solamente de las cantidades que necesitasen para sus gastos de posada y el pago de algunos cortos efectos "pero sin exceder en cada ocasión de la cantidad de dos mil reales."

Los naturales de las Provincias Vascongadas que, por razón de cobro de herencias o del importe de efectos remitidos a Castilla, necesitasen pasar

(46) VILAR, P. *Oro y moneda en la historia 1450-1920*, Barcelona, 1974, p. 381.

(47) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 8 de julio 1767, t. 16, ff. 112-149.

mayores cantidades de dinero, deberían solicitar a S. M. a través de la Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda, el correspondiente permiso (48).

El Señorío y el Consulado de Bilbao recurrieron al Rey contra la restricción anterior que ponía en peligro el desenvolvimiento de las actividades comerciales en Vizcaya.

El Rey concedió, aquel mismo año, que se podrían pasar al Señorío las monedas de oro que fuesen necesarias, pero de ninguna manera las de especie de plata (49).

En 1781, una nueva restricción fue impuesta al denegarse los permisos para llegar a las Provincias Exentas dinero procedente de letras de cambio y del importe de los géneros que llegaron de tránsito (50).

También en 1781, fue ratificada por el Rey la R. O. de 5 de mayo de 1780, sobre introducción de moneda en las Provincias Exentas, si bien permitiéndoseles a los comerciantes de "conocido tráfico", introducir hasta veinte mil reales de moneda de oro (51).

C) DESARROLLO COMERCIAL DE BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO

El comercio de Bilbao, a pesar de las trabas arancelarias, la no autorización como puerto habilitado para el comercio libre con América y el duro golpe que hubo de encajar con motivo del traslado de parte de la negociación de las lanas a Santander, disfrutó de un período de prosperidad en la segunda mitad del siglo XVIII, si bien con matizaciones, sólo interrumpido por las guerras finiseculares.

GUIARD nos da una visión altamente positiva del desenvolvimiento mercantil de la villa en esta época.

El comercio de Bilbao destacaba sobre el resto de las plazas comerciales de la península si exceptuamos Cádiz. Su giro y negociación se extendían a los principales puertos y ciudades europeas a las que enviaba su propia producción de hierro y acero y la mayor parte de las lanas de Castilla.

(48) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 5 de mayo 1780, t. 24, ff. 146-153.

(49) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 12 de julio 1780. 6.24, ff. 224-225. El Rey autorizó a los asentistas de herrajes de los Reales arsenales y a los fabricantes de cerería de Burgos, a extraer 152.558 reales y 28 mrs. en especie de oro para enviar a San Sebastián. 17 de julio 1780, t. 24, ff. 238-239.

(50) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 23 de noviembre 1781, t. 24, f. 727.

(51) A. H. N. Ordenes Generales de Rentas, 18 de septiembre 1781, t. 24, ff. 666-677.

En cuanto al comercio pasivo, también destacaba como puerto principal en las importaciones de bacalao y centro redistribuidor de los textiles europeos.

Más de trescientos navíos entre fragatas, bergantines, goletas, pataches y quechemarines, componían la flota de Bilbao. Además, muchos de los buques que desde los puertos habilitados hacían la derrota a América, pertenecían a armadores bilbaínos.

Por otro lado, algunas compañías mercantiles de la Villa contaban con capitales muy considerables, superiores a los tres millones (52).

En nuestro estudio intentamos dar una visión más ponderada y matizada del desarrollo comercial de Bilbao durante este período.

1. Mejora de la infraestructura de las comunicaciones. Obras en la barra y ría de Bilbao y construcción del camino Bilbao a Burgos por Orduña y Pancorbo

En el siglo XVII, se emprendieron en Vizcaya importantes proyectos de mejora de la infraestructura viaria y de limpieza y adecuación del canal de la ría de Bilbao, en consonancia con el despliegue comercial e industrial.

Obras de limpieza y construcción de nuevos muelles en la ría de Bilbao

Las condiciones de navegación de la ría eran bastante precarias. La poca profundidad de la barra de Portugalete y la movilidad de los bancos de arena, solían ocasionar frecuentes naufragios (53).

(52) GUIARD, T. *Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao (Tres conferencias sobre su derogación)*, Bilbao 1931, p. 36.

Según VAZQUEZ DE PRADA, en 1761, había 10 navíos que hacían regularmente la derrota Bilbao-Cádiz, y en el período 1785-1800, 37 bergantines, 5 paquebotes y 23 fragatas de la flota de Indias pertenecían a armadores bilbaínos. "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". *Noveno Coloquio internacional de historia marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968, pp. 13 (209).

(53) La profundidad de la barra de Portugalete en las bajamares equinocciales no solía llegar a los 60 centímetros. En las pleamares de mareas vivas sólo podían cruzar la barra navíos de menos de 4 metros de calado. Otra dificultad que obstaculizaba la navegación por la ría bilbaína eran los bajos fondos o "churros", abundantes entre Olaveaga y Bilbao, que impedían llegar hasta la Villa a los navíos de más de 3 metros de calado, por lo que la mayor parte de ellos hacían la carga y descarga en Olaveaga. CHURRUCA, A. *Apuntes de la ría de Bilbao*, Bilbao 1947, pp. 41-42.

En 1731, se acordó la ejecución de varias obras de encauzamiento en las riberas de Guecho y de Deusto, para lo cual se contrataron los servicios del ingeniero D. Pedro MOREAU "Ingeniero Jefe de las Plazas y Reales ejércitos".

D. Pedro MOREAU propuso la reconstrucción de los dos muelles de la embocadura y el encauzamiento de la ría entre Portugalete y el Desierto.

En 1734, fue contratado por el Consulado otro ingeniero francés, D. Pedro BASIBEY, que se dispuso a ejecutar el plan propuesto por su antecesor, solicitando un mayor presupuesto para la realización de las obras de muelles de la barra y del canal.

Para financiar el proyecto, el Consulado hubo de sacar a censo 100.000 pesos escudos de plata, imponiendo un impuesto "ad valorem" extraordinario, consistente en un maravedí por ducado de todos los géneros que entrasen y saliesen, y un real y medio de cada saca de lana.

Para el año 1739, se habían construido dos mil pies de muelle.

El año 1753, encargaron el Ayuntamiento y el Consulado al "Coronel de los Reales Ejércitos, Ingeniero en jefe de S. M.", D. Josef CRANE el encauzamiento de la ría desde el Desierto hasta Portugalete, tramo de la ría de especial dificultad para la navegación.

Las obras llevadas a cabo por CRANE hasta 1757, tuvieron un elevado costo que ascendió a la muy considerable suma de 2.880.000 reales, lo cual obligaría al Consulado a suspender las obras por falta de fondos.

En años posteriores continuaron las obras de construcción de nuevos muelles y de la limpieza en ambos márgenes de la ría (54).

Construcción del camino Bilbao a Burgos por Orduña y Pancorbo

Bilbao, a lo largo de su historia, había experimentado la necesidad de establecer una red de comunicación directa con la Meseta, con el fin de lograr el control del comercio interior castellano y la exportación de las lanas.

Sin embargo, la ruta directa a Castilla se topaba con un obstáculo natural difícil de salvar, la peña de Orduña.

(54) CHURRUCA, E. "Antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la ría de Bilbao", in *Homenaje a Churruca. Apuntes biográficos del Excelentísimo Sr. D. Evaristo de CHURRUCA, Conde de Motrico. Antecedentes históricos y resumen descriptivo de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao*. Bilbao (s. a.), pp. 33-45. Para la elaboración de su trabajo D. Evaristo de CHURRUCA utilizó los *Libros de Decretos y Elecciones de la Casa de Contratación de Bilbao*.

La política seguida por el gobierno de favorecer a Santander en detrimento del comercio de Bilbao se materializará, entre otras medidas, en la construcción de la carretera directa Burgos-Santander, por Reinoso, finalizada en 1752.

Ante este nuevo reto planteado por la rivalidad y emulación de Santander, el Consulado, la Villa y el Señorío redoblaron esfuerzos para conseguir una mejor comunicación con la Meseta, construyendo la carretera de Bilbao a Burgos por Orduña y Pancorbo, y venciendo la peña de Orduña. El año 1774 estaba finalizado el nuevo camino.

La construcción de esta carretera directa que unía Bilbao con Burgos, facilitando el transporte de mercancías y personas, sin transbordos, en opinión de la Dra. M.^a Angeles LARREA, llegaría a transformar profundamente la economía de la Vizcaya del siglo XVIII.

El principal beneficiario del nuevo camino fue Bilbao y su comercio, favoreciendo el incremento en el volumen de negociación y del tonelaje, así como de los fletes (55).

Según FERNANDEZ DE PINEDO el camino de Orduña traerá consigo el paso de un transporte a lomo de caballerías a otro basado en carros que, en muchos casos supondrá una reducción de la mitad de los costos (56).

Es evidente que en la segunda mitad del siglo Vizcaya estaba necesitada de una vía de comunicación terrestre espaciosa que permitiera un transporte más cómodo de granos y el desarrollo del comercio en general del cual dependía la continuidad de las fábricas de hierro del Señorío (57).

2. Aumento de la población de Bilbao

La población de Bilbao se duplicó a lo largo del siglo XVIII pasando a contar con 6.000 habitantes en 1700, a más de 11.000 en 1800, registrándose el mayor índice de crecimiento entre 1746 y 1768.

(55) LARREA, M.^a A. *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1974, pp. 18-20, 133-134 y 334.

(56) FERNANDEZ DE PINEDO, E. *Crecimiento...*, p. 247.

(57) DIP. GEN. 20 julio 1765. El informe terminaba expresando la inquietud existente en Bilbao motivada por la construcción de menos caminos que en otros lugares del Reino: "Cuias reflexiones estimulando a dhos señores apoderados a adelantar la pronta construcción de un nuevo camino por que no decaiga en la menor parte el justo y debido renombre de este dho Señorío temerosos que los que se estan haciendo por todas las providencias del Reyno no desvien enteramente el tráfico de esta villa por las comodidades que prometen aquellas veredas", F. 98 r.º

Las causas de este notable incremento se han querido encontrar en la prosperidad comercial de Bilbao en la segunda mitad del siglo, motivada por el rescate del comercio de manos de los extranjeros y el aumento de la negociación con los países europeos y con América (58).



(58) MAULEON ISLA, M. *La población de Bilbao en el siglo XVIII*. Valladolid, 1961, pp. 74 y 78-80.

CAPÍTULO II

NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES
DEL NIEBRO EN LA SEGUNDA MITAD
DEL SIGLO XVIII

a. J. L. DORTCH, 1815. Impreso sobre seda para el conde de Saldanha de la Casa de Saldanha. Reproducción de la obra de CARO BAROJA, J. "Museos y Bibliotecas", España de la obra Los emeros. Madrid 1971, y "Historia y Geografía de Vizcaya", la introducción a la "Historia de Vizcaya", edición del Pueblo Vasco. San Sebastián, 1974. CALLE ILURDINO, E. Las Avenidas de Bilbao, Bilbao, 1967. VIZCAYA DE PRATA, V. "Las antiguas fortalezas de Vizcaya (1450-1800)", en *Historia de Vizcaya*, 14. Pío Baroja, Vizcaya, 1974. Y C. ALMUNIA, J. "Contribución de la Real Sociedad de Estudios Vizcainos al progreso de la geografía española a fines del siglo XIX", Madrid, 1951, ed. y con las obras antiguas. VII LAREAL, LOS SERRAIZ, Pedro Serrano, *Mapas del Vizcaya de 1780 y 1781*, y *Mapas de Vizcaya*, Madrid, 1970. Y LARRYMENTEN, P. *Cartografía de Guipúzcoa*, Guecho, 1882 (trad. E. Serrano, 1967).

De Vizcainos. *Tratado de Industria y Comercio*, tomo I. Prólogo a un libro de 1780.

3. Grabado de Bilbao del siglo XVIII (Museo Histórico de Vizcaya).

CAPITULO II

NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES
DEL HIERRO EN LA SEGUNDA MITAD
DEL SIGLO XVIII

A) PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DEL HIERRO

1. Las minas de Somorrostro y la exportación de vena

En este capítulo dedicaremos nuestra atención preferente al estudio de la comercialización y de los mercados exteriores del hierro exportado a través del puerto de Bilbao, por lo cual no entraremos en descripción minuciosa del mundo de la siderurgia vasca tradicional, que ya ha sido objeto de numerosos trabajos, algunos de ellos excelentes (1).

Gracias al informe elaborado por el socio don Fausto de ELHUYAR, a instancias de la Sociedad Vascongada, contamos con una precisa descripción de las minas de Somorrostro (2) que contenían las veneras de mineral más ricas y más apreciadas de Europa hasta el siglo XIX.

- (1) Obviamos en este estudio la repetición de la explicación del proceso de elaboración del hierro en las ferrierías del País. Remitimos a los trabajos ya clásicos de LABORDE, M., "Datos sobre los orígenes de la minería e industria del hierro en Guipúzcoa", in *Homenaje a D. Joaquín MENDIZABAL GORTAZAR*, San Sebastián, 1956. AROCENA, Fausto, "La industria del hierro en Guipúzcoa a mediados del siglo XVIII", in *YAKINTZA*, n.º 18, Donostia, 1935. Imprescindible para el conocimiento del funcionamiento de los distintos elementos mecánicos de las ferrierías: CARO BAROJA, J., "Mineros y ferrosnes", capítulo de su obra *Los vascos*, Madrid 1971, y "Hierro y otras industrias", in *Introducción a la Historia social y económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián 1974. CALLE ITURRINO, E., *Las ferrierías vascas*, Bilbao, 1963. VAZQUEZ DE PRADA, V., "Las antiguas ferrierías de Vizcaya (1450-1800)", in *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973. t. I. ALMUNIA, J. *Contribución de la Real Sociedad Vascongada al progreso de la siderurgia española a fines del siglo XVIII*, Madrid, 1951, etc... y entre las obras antiguas, VILLAREAL DE BERRIZ, Pedro Bernardo, *Máquinas hidráulicas de molinos y herrerías y gobierno de los árboles y montes de Vizcaya*, Madrid, 1736 (ed. facsímil, Madrid, 1973) y LARRAMENDI, P., *Corografía de Guipúzcoa*, Barcelona, 1882 (reed. S. Sebastián, 1969).
- (2) Vid. Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Número I. Estado de las minas de Somorrostro. *Extractos de las Juntas Generales de la Sociedad Vascongada, celebradas en Vitoria por setiembre de 1783.*

Las minas, "propiedad particular de las villas y lugares de la Encartación", eran explotadas por sus naturales libremente y de manera primitiva. Grupos de tres a cinco vecinos solían ocuparse en la explotación de las excavaciones o minas, arrancando y extrayendo el mineral que era conducido en caballerías a los embarcaderos cercanos de Ugarte, Galindo y Portugaleta, donde era cargado en gabarras y trasladado a Bilbao. Aquí acudían los pequeños navíos venaqueros, no superiores a 80 toneladas, que se dedicaban al acarreo de la vena a los puertos del litoral cantábrico (Vizcaya, Guipúzcoa, Santander y Asturias) (3).

El método de extracción utilizado por estas "compañías" consistía en el empleo de picos, cuñas y pólvora, llegando cada operario a extraer (en jornada de cuatro horas) de catorce a veinte quintales machos (208 libras) (4). Diariamente bajaban a los puertos alrededor de veinte barcadas de ciento cincuenta quintales machos (5).

La vena de mineral, además de ser transportada por barco a los pueblos vizcaínos y guipuzcoanos y a las provincias vecinas, se conducía en carros o recuas a las ferrerías del interior. Con cada quintal de vena se producía de treinta a treinta y cinco libras de hierro en barras en las ferrerías (6).

El Fuero de Vizcaya prohibía a los vizcaínos y a los foráneos sacar fuera del Señorío para reinos extranjeros la vena de mineral, imponiendo fuertes penas a los infractores: el destierro, además de perder la mercancía y la mitad

- (3) Seguimos al anónimo autor de finales de siglo XVIII que describió con gran acierto y aportando datos de interés los fundamentos de la economía vizcaína de la época: "Copia de la relazn. entregada a D. Antonio Regas a principios de octubre de 1795 para el Sr. D. Francisco de Zamora del Consejo Real", reproducido por AREILZA, J. M. in "La economía vizcaína a fines del siglo XVIII" B. R. S. V. A. P., San Sebastián, 1946, año II, n.º 2.
- (4) VAZQUEZ DE PRADA, V., *art. cit.*, p. 662. En opinión de este autor al reconocer el Fuero de Vizcaya la propiedad de las minas a todos los naturales y prohibir la presencia de extranjeros, se impidió la constitución de empresas capitalistas. Nosotros creemos que donde se da un tipo de explotación capitalista es en el siguiente escalón del proceso industrial: en la adquisición y comercialización de la producción de las ferrerías. LEFEBVRE, T. *L'évolution des modes de vie...*, p. 246, considera que las industrias extractivas del hierro y del cobre, de carácter rural y colectivo, en la vertiente oceánica del País durante el siglo XVIII y principios del XIX, no diferían de las existentes en el medioevo.
- (5) *Estado de las minas de Somorrostro*, pp. 102-102. JOVELLANOS, G. M., en sus *Diarios*, reed. Oviedo, 1954, nos dice como la propiedad sobre las minas se adquiría "por la simple ocupación, sin licencia ni noticia de la justicia" t. II, p. 420.
- (6) BOWLES, G. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España*, Madrid, 1775, p. 328. Una ferrería que laborase mil quintales de hierro, necesitaba invertir ochenta mil reales en la compra de carbón y vena, acarreo y fundición, traslado al puerto... Cfr. GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, t. II, p. 549.

de sus bienes (7). Sólo podía extraerse mineral de hierro fuera del Señorío con destino a otros puntos del Reino, cuando estuvieran abastecidas las ferrerías de Vizcaya.

No obstante, los incumplimientos eran frecuentes. Son muchos los casos de contravención de la normativa foral que puedan observarse si repasamos las resoluciones de las Juntas Generales. Así, por no citar más que algunos ejemplos, el Síndico General Diego ALLENDE SALAZAR el año de 1686 se queja porque "en contravención a lo decretado en su última Junta General, algunos perssonas an cargado diferentes nabios y vaxeles de venas en los puertos de Somorrostro, Galindo y Portugalete p^a. conducirle afuera de este dho Señorío..." (8). En 1750 las autoridades del Señorío prohíben "extraer la vena fuera del Señorío hasta que estén enteramente proveidos los reales ingenios y las ferrerías de su distrito" (9).

En Junta General celebrada en 23 de julio de 1762 se reiteró la prohibición anterior salvo en el caso de destinarse la vena a las fábricas Reales de Liérganes y La Cavada: "Considerando no han sido suficientes para el remedio las providencias que en repetidas ocasiones se han tomado para q^e. por mar y por tierra se provean de la vena necesaria para la labranza del fierro antes las ferrerías de fuera de este citado Señorío sin estar primero proveídas las de dentro de él a excepción de la que fuese destinada para las Reales Fábricas de cañones de Liérganes y La Cavada por q^e. la inalterable lealtad e innata inclinación que este Señorío ha profesado y profesa al Real Servicio ha savido siempre anteponer como es de su obligación el cumplimiento de los Reales Designios a qualesquiera intereses y aumentos que de lo contrario pudieran seguirse a sus hijos y naturales y que contraviniendo a este tan justo mandato se de por denunciada toda la vena que constase y se supiese iba destinada por sus conductores a Ferrerías sitas en jurisdicción axena de este Señorío y que a mas se sacase siendo la conducción por mar mil quinientos reales de multa al maestro del vajel y siendo en carros o cavallería veinte ducados por cada vez las quales multas se aplicaran para reparos de caminos segun fuero y la vena que se denunciase se repartiese conforme a derecho entre juez, denunciador y costos que se orijnaren" (10).

En Junta General de los años 1766 y 1768 insistióse nuevamente en la prohibición de extraer vena con destino a ferrerías radicantes fuera del Seño-

(7) *Fuero, Franquezas y Libertades de Vizcaya* (impreso en Bilbao por Antonio de Zafra). Año 1704. Título I, Ley XVII, ff. 25-26.

(8) *A. D. V.*, carp. 341 n.º 4.

(9) Vid. SAGARMINAGA, F. *El Gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya...*, Bilbao, 1892, t. IV, pp. 205-352.

(10) J. G. 23 julio 1762, ff. 190 v.º-191 r.º

rio. Los Diputados Generales estimaban que las medidas adoptadas habían sido totalmente inútiles, acordando que la prohibición de extraer y vender la vena fuera del Señorío durase solamente hasta el mes de junio de cada año, pudiéndose vender y extraer libremente desde el día primero de julio, “y que aun en el tiempo de dha prohibición si llegasen vajeles y embarcaciones con vena a los Puertos de este Señorío y no encuentran prompta salida y despacho en la venta puedan pasar a los Puertos de fuera y hacerle como les tubiere mas combeniencia...” (11).

La exacción de derechos sobre la vena exportada se limitaba a aquélla que se extraía por mar gozando de exenciones la que era conducida en carruaje o a lomo de caballerías (12).

Cada quintal de a ciento y cincuenta y cinco libras de vena que salía del Señorío por mar, debía satisfacer un impuesto de ocho maravedís. El arriendo de la percepción de este derecho se adjudicaba por dos años mediante remate público. El año 1763 fue adquirido dicho arrendamiento por D. Manuel de MAGUNA, quien se comprometió a pagar la cantidad de ciento trece mil reales en los dos años (13).

En 1788 las autoridades del Señorío prohíben que se exporte la vena quemada “arraguada o recamañada”. Con tal procedimiento de requemar la vena, practicado al parecer desde hacia poco tiempo, se conseguía disminuir notablemente su peso y aminorándose consecuentemente los derechos de ocho maravedís en quintal. Los caballeros comisionados por la junta se quejaban asimismo en razón de que con esta práctica se consumían carbones necesarios para el abastecimiento de las ferrerías, siendo los consumidores extraños los únicos beneficiados (14).

(11) J. G. 19 julio 1768, f. 102 r.º En el memorial presentado por los dueños y administradores de ferrerías a la Junta General celebrada en 1766 éstos propusieron que no se autorizase la extracción de vena hasta finales de agosto sopena de decomiso y multa de veinte ducados. J. G. 18 julio 1766, f. 183 v.º

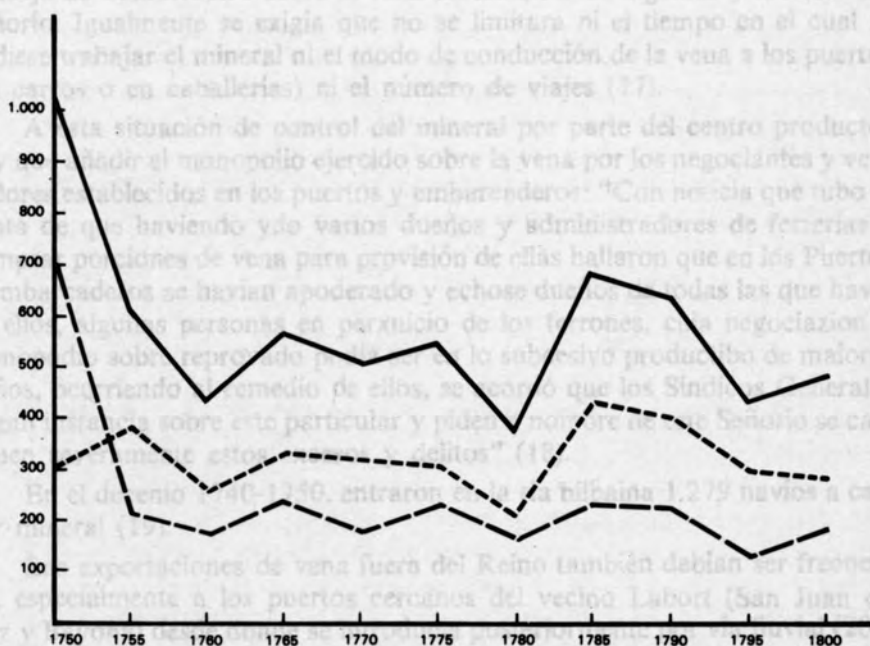
(12) J. G. 7 junio 1788, f. 134 r.º

(13) Estadística muy interesante es la de la vena exportada por mar para fuera de Vizcaya durante el período 1763-1794 elaborada por FERNANDEZ de PINEDO, E., *op. cit.*, p. 325. La tendencia de la serie es ascendente, exponente de un crecimiento en la segunda mitad del s. XVIII.

A. H. P. V. Esno. A. de ARANGUREN, año 1763, protocolo 2.847 ff. 107 r.º a 123 v.º La normativa, muy prolija, que debía cumplir el rematante constaba de veintitrés condiciones y en ellas se explicaba desde la forma de cargar el navío (artículos 4.º y 5.º) hasta el modo de evitar el fraude de que se extrajera vena del Señorío para otros Reinos, debiendo exigir el arrendatario noticia del puerto al que se dirigiera la embarcación cargada de vena, así como la carga y la persona a quien se enviaba (art. 7.º).

(14) J. G. 7 junio 1788, f. 134 r.º

MOVIMIENTO DE NAVIOS ENTRADOS Y SALIDOS POR BILBAO - AÑOS 1750-1800



ENTRADOS: - - - - -

SALIDOS: —————

TOTAL: —————

FUENTE: Libros de Averías del Consulado.

A fin de evitar que se cometieran fraudes en la calidad de la vena fue restablecida la figura del alcalde de billeteros (15) en Junta General de 1754, nombrándose a D. Antonio de LARRINAGA. Las Encartaciones a través de su apoderado, protestaron, aduciendo los perjuicios que se derivarían para su comunidad de la actuación de la nueva autoridad (16).

Cuatro años antes la anteiglesia de Guecho y su puerto de Algorta, la Cofradía de Mareantes de la villa de Plencia y otras muchas localidades vizcainas y los dueños y administradores de ferrerías habían presentado un memorial solicitando se pusiese fin a las elevadas exacciones percibidas por el concejo de Somorrostro sobre la vena destinada a los ingenios y fábricas del Señorío. Igualmente se exigía que no se limitara ni el tiempo en el cual se pudiese trabajar el mineral ni el modo de conducción de la vena a los puertos (en carros o en caballerías) ni el número de viajes (17).

A esta situación de control del mineral por parte del centro productor hay que añadir el monopolio ejercido sobre la vena por los negociantes y vendedores establecidos en los puertos y embarcaderos: "Con noticia que tubo la Junta de que habiendo ydo varios dueños y administradores de ferrerías a comprar porciones de vena para provisión de ellas hallaron que en los Puertos y embarcaderos se habían apoderado y echose dueños de todas las que había en ellos, algunas personas en perjuicio de los ferrones, cuia negociacion y monopolio sobre reprovado podía ser en lo subcesivo productibo de maiores daños, ocurriendo al remedio de ellos, se acordó que los Síndicos Generales hagan instancia sobre este particular y piden a nombre de este Señorío se castiguen severamente estos excesos y delitos" (18).

En el decenio 1740-1750, entraron en la ría bilbaina 1.279 navios a cargar mineral (19).

Las exportaciones de vena fuera del Reino también debían ser frecuentes, especialmente a los puertos cercanos del vecino Labort (San Juan de Luz y Bayona) desde donde se introducía posteriormente por vía fluvial (20).

(14) J. G. 16 julio 1754 f. 115 r.º y v.º En 1544 la Junta General creó la figura del "Alcalde de Billetteros" cuya misión era la de confiscar la vena de hierro que se extrajere fuera del Señorío, antes del mes de agosto, mes en que se consideraba que debían haber quedado abastecidas las ferrerías del Señorío. ARTIÑANO, A., *El Señorío de Bizcaya histórico y foral*, Barcelona, 1885, p. 398.

(16) *Ibidem*, f. 119 v.º

(17) J. G. 20 abril 1750, f. 123 r.º y v.º

(18) J. G. 15 junio 1754 f. 112 v.º-113 r.º

(19) Según DESDEVISES DU DEZERT, G. *L'Espagne de l'Ancien Régime. t. III. La richesse et la civilisation*, Paris 1904, p. 88 que cita el *Archivo de Vizcaya. Autos y pleytos*, Reg. XXIV, n.º 200.

(20) LEFEBVRE, Th. *op. cit.*, pp. 247-250.

La Junta General celebrada en 1765 imputaba a la carencia de la figura del alcalde de billeteros en aquel momento, el que se necesitaran tres quintales y medio de vena por cada quintal de hierro que se labraba, y no los tres que se empleaban anteriormente, ya que en vez de vena de buena calidad (marchante o chirta) se usaba otra de mala calidad o calón (21).

En los Libros de Averías del Consulado (22), desgraciadamente, no se especifica cuándo los quintales embarcados son de vena o de hierro semielaborado o elaborado, razón por la cual no podemos precisar qué cantidad de mineral corresponde al total de la exportación.

Suponemos que la mayor parte de los cargamentos que se destinaban a los puertos cantábricos, consistían en vena que embarcaban en Vizcaya, como retorno lógico para llegar a sus lugares de procedencia (Santander, Asturias y Galicia).

En cuanto al precio de la barcada de vena sólo poseemos algunas informaciones fragmentarias. Así, en 1780, con motivo de la reclamación hecha por Francisco de la HERA, vecino del Concejo de Santurce, a D. Gregorio de ACHUTEGUI, comerciante de Bilbao, por impago de siete mil setecientos noventa quintales, que el primero le había remitido, se dice que la barcada de ciento cincuenta quintales costaba doscientos cuarenta y dos reales y dos mrs. (23).

Jovellanos, en su visita a Bilbao en 1791, estimaba que el precio de la barcada podía oscilar de 19 a 24 pesos (es decir, de 285 a 360 reales) (24).

En el año 1794, en un ejecutivo intentado por D. Agustín de PICAZARRI, vecino de la anteiglesia de Abando, contra D. Salvador COURTIAN, vecino de Lemona, por impago de veintitrés gabarras de vena que le había remitido, se dice que cada gabarra costaba 156 reales (25).

(21) Vid. J. g. de 1790 in SAGARMINAGA, *op. cit.*, t. V, p. 396. Ya en el siglo anterior, en 1694 dos jueces nombrados por la Junta General para el reconocimiento de la vena que se conducía a los distintos puertos cantábricos desde Portugalete, ordenan que se notifique a todas las personas que compraban y vendían vena que "ningún carretero en sus cabalgaduras saque vena de mala calidad". *A. D. V.* carp. 439 n.º 18.

(22) En los Libros de Averías solamente en algunos casos aislados se detalla la clase de hierro cargado, salvo en los envíos a Cádiz con destino a América, en que se señala si se trata de balcones, rejas, hachas, azadones, fusiles, clavazón... Cuando en los despachos de embarque no se especifica el tipo de hierro, normalmente se trata de hierro en planchas y en barras. Guiard cuando las partidas de hierro manufacturado aparecen reducidas a peso las suma en el total de las exportaciones. Nosotros hemos optado por llevar una contabilidad aparte de los productos de hierro elaborado.

(23) *A. D. V.*, año 1780, leg. 155, n.º 15.

(24) JOVELLANOS, *Diarios*, Oviedo, 1954, p. 416.

(25) *A. D. V.*, año 1794, carp. 885, n.º 25.

2. La negociación del hierro

a) Ferrerías mayores y menores

Siguiendo a José ALCALA-ZAMORA (26), creemos que claramente se pueden distinguir dos grandes grupos de establecimientos siderúrgicos, unos que obtenían el hierro directamente a partir de la vena (primitivas fundiciones, primeros altos hornos, y las ferrerías mayores donde se obtenía hierro maleable y otros) integrados por las ferrerías menores, tiraderas o martinets y fanderías.

A Pedro Bernardo VILLARREAL DE BERRIZ le debemos una clara distinción de las ferrerías mayores y menores: "En lo antiguo avia dos géneros de Herrerías, unas llamadas mayores y otras menores: las mayores... fundían masas a que llaman *agoas*, de doce y diez y seis arrobas, y con cada una hacían quatro tochos, que eran unas barras de cosa de una vara de largo, y quatro y cinco onzas de grueso: estas se adelgazaban en las Herrerías menores, y reducían a barras largas, como las que oy se labran..." (27).

La producción de las ferrerías consistía preferentemente en hierro semie-

- (26) ALCALA ZAMORA, J. "Producción de hierro y altos hornos en la España anterior a 1850", *MONEDA Y CREDITO*, 1974, p. 131. En la redacción de este apartado hemos seguido de cerca a este autor que consideramos ha realizado la mejor puesta al día de los problemas concernientes a la siderurgia tradicional, con especial referencia a la industria férrica vasca de la edad moderna, destruyendo muchos tópicos y abriendo nuevos horizontes de investigación.
- (27) VILLARREAL DE BERRIZ, P. B., *op. cit.* A continuación dice que desde finales del siglo XVII, las ferrerías mayores se dedicaron a labrar un hierro muy grueso mientras que las menores se dedicaron a tirar barras menos gruesas, mejorándose la técnica de elaboración del tocho y recibiendo estas ferrerías menores el nombre de tiraderas.
- (28) RICARD, S. En su *Dictionnaire du Commerce*, Amsterdam, 1781, Libro III, p. 583, dice que el hierro de Bilbao era muy estimado en el extranjero, principalmente las variedades llamadas "hierro tiradera" y "hierro zearrola". También nos informa de los gastos de fabricación de una y otra calidad de hierro:

Du fer tiradera

7 charges de charbon a 7 r ^s	R ^s .	49
Bena ou mine de fer	—	15
Transport au martinet	—	2
Eau, main d'oeuvre et menus frais	—	13
	R ^s .	79

laborado en forma de barras y planchas con destino a la exportación a los países del norte de Europa (28), y en menor cantidad en hierro manufacturado o terminado, consistente en "piezas útiles de palas, azadones, cavillas para navíos, clavazón y todo género de herraje" (29) que se destinaba al consumo interno del Señorío y, sobre todo, para su envío a Castilla, las Indias y Portugal (30).

b) *Fomento de la industria de transformación por la Real Sociedad Bascongada*

Precisamente ésta será una de las mayores preocupaciones de la Sociedad Bascongada, consciente de la deficiente industria de transformación del hierro en el País, que ocasionaba la pérdida de la mayor parte del beneficio económico reportado por el negocio del hierro. Por ello propiciará el fomento de industrias de acabado o de "segunda labranza", con el objeto de transformar el hierro en cuchillería, quincallería, ferretería (marmitas para el Ejército y la Armada), alambre, y para la construcción de cañones y de anclas, etc.

Paradójicamente, desde los tiempos bajomedievales, los navíos europeos nos traían los géneros antes mencionados, después de transformar el hierro comprado en el País.

Otro de los objetivos perseguidos por la Sociedad Bascongada será el de

Du fer zearrola

6 charges de charbon a 7 r ^s	R ^s .	42
Bena, transport, eau, eta main d'oeuvre		28
Coûte chaque quintal macho	R ^s .	70

N.B.: On peut travailler dans chaque martinet 60 quintaux de fer par semaine.

- (29) Vid. "Demostración compuesta por el Consulado en 1777", in GUIARD, T., *op. cit.*, t. II, p. 560. También FERNANDEZ DE PINEDO, E., *op. cit.* p. 320.
- (30) ALMUNIA, J. *op. cit.*, p. 320. La construcción de cañones en Vizcaya está atestiguada desde fines de la Edad Media. En el s. XV había en Bilbao oficiales lombarderos. Las nuevas técnicas de fundición de cañones descubiertas por los ingleses se intentaron introducir en el s. XVI, pero tal intento fracasó por la negativa de los técnicos a establecerse en España por miedo a la Inquisición. De todas formas, en el último tercio del s. XVII Colbert adquirió, por medio de sus agentes comerciales, gran cantidad de cañones en varios países europeos entre los que figura Vizcaya. Cf. CIPOLLA, C. M. *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*, Barcelona, 1967, pp. 49 y 70.

economizar la mano de obra empleada en la industria del hierro "pues que siendo la principal materia comerciable de estas dos provincias, puede decirse que el precio de sus primeras labores es la medida de la felicidad del país" (31). Desgraciadamente tales esfuerzos tuvieron poco éxito.

Prueba de este interés por la introducción de mejoras en la metalurgia es, por ejemplo, el contrato de técnicos franceses por parte de Josef Ygnacio de GALLATEBEITIA, comerciante bilbaino propietario de la fragua de Achuri, para que trabajaran en la elaboración de clavetería al por menor (32).

Sin embargo, la Junta del Prior, Cónsules y Consiliarios del Consulado, celebrada el 22 de enero de 1766, desestimaría la propuesta de Joseph LATUR, remitida por el Marqués de PUENTEFUERTE, ministro del rey en Holanda, para establecer una manufactura de clavos, con capital extranjero, "por quanto aun considerada la grandeza de toda especie de manufacturas para cualquier comercio, este disfruta del veneficio con las ventajas de su existencia en una Provincia en que se consideran muchísimas fábricas para no solicitar de extrangeros especie alguna de clavetería, tanto por su vondad como por su abundancia" (33).

c) Empleo del hierro en la industria de la construcción naval

La industria de la construcción naval constituía una importante demanda para el hierro manufacturado: herraje, clavazón y pernería. Vizcainos y guipuzcoanos eran también afamados constructores de anclas que exportaban en grandes cantidades (34).

(31) Extractos de las Juntas... celebradas en la villa de Bilbao por septiembre de 1775, pp. 55-56.

(32) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, Año 1782, protocolo 3.464 ff. 33-35. "...Daniel FOYON, Juan BARRI, Juan CASANOBE y Pedro GARBI, todos quatro de nación frances igualmente residentes en esta expresada villa se obligan a trabajar, y que trabajaran en las Fraguas de clabeteria que les dispusiere don Josef Ygnacio de GALLATEBEITIA comerciante y vecino de esta nominada villa, y en los parages que les destinare ya sea en el varrio de Achuri jurisdicción de esta mencionada villa, donde tiene sus Fraguas o en otro parage o lugar de fuera de ella por tiempo y espacio de un año consecutibo... trabajando en hacer clabo chiquito, pagándoseles a cada uno de los quatro por razón de jornal diario seis reales de vellón".

(33) A. C. B. Libro de Decretos, Años 1776-1770, n.º 13, f. 5. Vid. también Dip. de 23 de diciembre de 1766, f. 142 r.º y v.º

(34) Los constructores navales españoles consideraban que sus navios superaban a los de las demás naciones por la fortaleza de las maderas, clavazones y pernería empleadas. A fines de siglo se llegaron a construir en España embarcaciones con forro o coraza de hierro formada por "planchas de fierro batidas... para estorbar el fuego de la bala roja" Cf. FERNANDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1880, T. V. "A la mar madera", pp. 112 y 215-216.

Los astilleros navales y los arsenales eran, en el siglo XVIII, los mayores centros fabriles, pues construían el ingenio más complejo y avanzado de la tecnología de entonces: el barco de madera con cañones (35).

La novedad introducida en el siglo XVIII por los constructores ingleses contratados para los arsenales reales, de sustituir la utilización del clavazón por cavillas de madera, no será bien aceptada, al afectar a la sujeción de las piezas.

El gobierno acabaría por decretar la vuelta al empleo de la clavazón. La preferencia de Inglaterra por la cavillería de madera, se interpretaba, en un informe español de 1759, obedecía a la falta de buen hierro en aquel país, "pero no así entre nosotros que disponemos de los afamados hierros vizcainos" (36).

La construcción naval fue, como es sabido, impulsada por los distintos gobiernos borbónicos. La marina de guerra experimentó un notable crecimiento en la segunda mitad del siglo, pasando de contar con poco más de veinte navíos en 1750 a más de setenta en 1776, y a doscientos dieciséis en 1788 (37).

La demanda de hierro para los arsenales se incrementó, como es lógico, en la misma medida. En los años de guerra con Inglaterra, 1779-1782, se fomentó el que la industria nacional surtiera de todo lo necesario (lonas, jarcias, clavazón y herrajes) a la Escuadra, consiguiéndose con creces (38).

d) *Sistemas de comercialización del hierro utilizados por los negociantes bilbainos*

Los comerciantes bilbainos dedicados al negocio de la compra y venta de hierro, residían en la zona de Bilbao la Vieja, cerca de la Rentería o alma-

(35) MILWARD, A. S. y SAUL, S. B. *El desarrollo económico de la Europa continental. Los países adelantados*, Madrid, 1979, p. 80.

(36) ARTIÑANO y GALDACANO, C. *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920, pp. 169 y 232.

(37) *Ibidem*. Cf. "Gráfico de la marcha de nuestra marina de guerra", p. 183. También FERNANDEZ DURO, *op. cit.*, p. 266.

(38) El consumo de hierro de un navío de tipo medio en la época estudiada en la arboladura, casco, instrumentos, artillería, anclas, etc., lo estima ALCALA GALIANO en no menos de 600 toneladas, unos 9.000 quintales, y el de un navío de gran porte es aproximadamente 1.000 toneladas. Cf. *art. cit.*, p. 146.

cén donde se depositaban las manufacturas, barras y planchas de hierro, antes de ser embarcadas (39). A partir de 1766 los arrendatarios de las lonjas del Arenal introdujeron la novedad de exigir el pago de derechos de peso (12 maravedís en quintal de cien libras de segunda labranza, clavazón, cabilla, cuadradillo, planchas y clavazón) a todos los hierros labrados en las ferrerías mayores y martinets del Señorío lo que provocaría la protesta de los dueños y propietarios de ferrerías "por que con semejante contribución bajarían por previsión las rentas de las mismas ferrerías y martinets" (40) y de algunos comerciantes exportadores (41).

El Fuero de Vizcaya prohibía a los encargados de la rejería y de las lonjas comprar y vender los hierros y aceros que custodiaban (42).

El quintal mayor o quintal macho era el que se utilizaba en las compras y ventas del hierro en barras y tenía 155 libras de a 16 onzas cada una (43).

Hubo casos de abuso en el peso de la rejería de Bilbao al añadirse una libra y varios cuarterones de lo cual se derivaban perjuicios para los ferrones

(39) LABAYRU, E. de, *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Bilbao, reed. 1971, t. VI, Lib. 2.º, cap. XXIII, p. 439. Las lonjas de la Rentería pertenecían a la villa de Bilbao obligándose el arrendatario de las mismas a "la guarda y custodia de todo el fierro que se le remitiese por los ferrones dueños y aguadheros de este M. N. Señorío". *A. H. P.* año 1748 leg. 383, n.º 12.

(40) "Memorial presentado por los dueños de ferrerías y martinets sobre los dros q^º. exigen los arrendatarios de las longas y Estufa del Arenal en la villa de Bilbao" J. G. 17 de julio de 1766, ff. 179 v.º-180r.º

La Junta General, a través del Síndico D^º. Manuel de EYZAGA mantuvo un pleito por este motivo con la villa de Bilbao, por considerar que aquella exacción contravenía el fuero de Vizcaya y varias reales resoluciones. La villa de Bilbao interpuso apelación en la Real Chancillería de Valladolid. J. G. 20 de mayo de 1770, ff. 204 v.º y 205 r.º

(41) En 1777 D. Agustín de UGARTE y otros exportadores de hierro elevan un memorial al Consulado quejándose por los derechos que el arrendatario de la Casa del Arenal pretendía cobrar. Los comerciantes antedichos traían hierro manufacturado de la Provincia de Guipúzcoa y de aquí lo enviaban "a Cadiz y a otras partes". De llevarse a cabo tan elevada exacción, los negociantes del hierro bilbainos preveían que en el futuro vendría poquisimo hierro o nada de Guipúzcoa, ya que "tendra mas cuenta a todo comerciante dirigirle desde la Provincia a Cadiz u otros destinos derechamente sin entrar en este Puerto por no pagar unos derechos tan exorbitantes...". El Consulado acogió la demanda. *A. C. B.* Libro de Decretos. Años 1776-1780, n.º 16, f. 65 v.º

(42) Fueros, Franquezas y Libertades, tit. XXVIII, ley III, f. 155.

(43) Cf. *Cartas escritas...*, Reg. 4 de *Memoriales y Representaciones*, Cajón 20, num. 64, años 1752-1753. También BASAS, M. *Antiguos sistemas de pesos y medidas*, Bilbao, 1980, p. 48. S. RICARD, *op. cit.*, t. II, p. 50, le da al quintal macho el peso de 150 libras "que répondent a 149 7/10 libras du commerce d'Amsterdam; ce quintal est destiné a peser le fer".

que enviaban el hierro pesado en pesas ajustadas a lo establecido en esta materia por la ley del fuero. A fin de acabar con tal fraude se adoptaron severas medidas contra los pesadores defraudadores previéndose incluso el destierro (44).

Solía ser práctica común que los ferrones adelantaran las partidas de hierro a los mercaderes compradores, quienes, a su vez, las vendían al contado a los maestros de navíos extranjeros que venían a Bilbao a vender sus géneros y, de retorno, se llevaban el principal fruto del Señorío (45).

Eran, por tanto, frecuentes las reclamaciones que hacían los ferrones a

(44) Dijeron que devían de mandar y mandaron que sin novedad alguna tuviere el quintal de fierro las ciento cincuenta y cinco libras de a diez y seis onzas cada uno; sin que por motivo alguno se añada la libra y quarterones que de aumento sea llevado de algun tiempo a esta parte y se haga saver al pesador o pesadores que estubiere en dha Rentería y al administrador que cuide de ella no permitan se añada cosa alguna a las ciento cinquenta y cinco libras de diez y seis onzas por quintal de fierro pena de cinquenta ducados por la primera vez que descubriere haver excedido de dhos libras y aumentado a las ciento cinquenta y seis y quarteron y por la segunda se duplique la multa a quinze días de Carzel y por la tercera sea dha condenacion de multa de doscientos ducados aplicados p^a terzia parte sea denunciador y reparos de caminos y sea desterrado por zинco meses fuera de este Señorío y no pueda volver a ejercer el oficio de pesador. Asimismo mandavan y mandaron que el arrendador o persona a cuió cargo caiga dha Rentería ponga una pesa de dos qq^a. y otra de quatro para que con mas facilidad y continuacion se despacha a los que compran y venden o guarda la lonja el fierro... Dip. 28 de julio 1764, f. 185 v.^o

(45) "Cuando el vecino o natural de este Señorío se halla con necesidad precisa acude a esta rentería y compra al fiado los quintales de hierro que basten al socorro de su necesidad, a cierto tiempo y precio, y como de ordinario hay extranjeros y van y vienen en estos puertos vende lo que así compró, de contado con muy poca pérdida al dicho extranjero, y paga su deuda por la cual le había de ejecutar..." GUIARD, T., *op. cit.*, t. I, p. 256.

Para conocer el ambiente comercial de Bilbao en la primera mitad del s. XVIII en relación con la negociación del hierro, es imprescindible la lectura de las "Cartas de Bilbao", MANSO DE ZUÑIGA, G. B. R. S. V. A. P., San Sebastián, 1949, cuadernos 1.^o y 2.^o. En estas cartas escritas por el comerciante Pablo Francisco de YRISARRI, se puede leer una viva y animada descripción del comercio del hierro: operaciones de compra venta, oscilación de los precios, fletes, cargamentos de retorno, etc.

(46) En 21 de abril de 1779, D. Martin de MANZARRAGA, vecino del valle de Orozco, se persona en Bilbao a fin de realizar las acciones necesarias para poder cobrar de D. Agustin de UGARTE, comerciante y vecino de Bilbao "la cantidad de ocho mil ciento y ocho reales y veinte y un maravedis de vellon que me esta deviendo por el procedido de ciento y quatro quintales menos cinco libras de fierro quabrado, aplanquilla, que en doscientas y treinta barras le bendi y entregué en la Rentería de esta dha. villa el día trece del corriente a setenta y ocho reales de vellon el quintal..." A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, protocolo 3.462, año 1779, f. 340 V.^o

En 8 de abril del mismo año, D. Josef de GALLATEBEITIA, comerciante y vecino de Bilbao y propietario de las fábricas de clavazón de Achuri, reclama de D. Simón Anto-

los comerciantes en orden a conseguir que se les satisficiera el importe de las cantidades de hierro adelantadas (46).

También era empleado por los comerciantes de Bilbao el sistema directo de compra de la producción de las ferrerías, mediante el adelanto a los ferrones del dinero que necesitaban para "hacer sus prevenciones de vena, carvon, apresto de sus ferrerías y labrar en ellas" (47).

Este sistema recibía el expresivo nombre de "socorrer ferrones", coincidente con el "Verlagssystem" o "putting-out system", es decir, el sistema de trabajo a domicilio extendido por Europa desde la Edad Media, y que conocería un desarrollo paralelo al de las industrias de exportación. Este sistema se aplicaba tanto a la industria textil (lana, algodón y seda) como a la siderúrgica y metalúrgica (explotación de yacimientos y fabricación de objetos de metal) (48).

En opinión de FERNANDEZ DE PINEDO, el Verlagssystem era practicado en Vizcaya probablemente desde finales de la Edad Media, favorecido por la atomización de la producción y de la propiedad de las ferrerías, pudiéndose observar un proceso de concentración monopolista de la comercialización del hierro paralelamente al aumento de la producción del mismo (49).

Los comerciantes entregaban a los ferrones 10 ó 20.000 reales por medio año, a condición de que en el momento de la entrega del hierro labrado

nio de GOICOECHEA BASABE, también comerciante bilbaino, el importe de diez y seis mil libras de clavazón de varios tamaños que le había entregado el año anterior. *A. H. P. V.*, Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, protocolo 3.462, año 1779, f. 279 V.º

En otros casos es el comerciante quien amenaza con penalizar al ferrón por no cumplir con su contrato. Miguel de YBARRA, vecino de Bilbao, demanda a Fran^{co}. de la PUENTE, vecino de Begoña, por no haberle hecho entrega de los mil azadones a que se comprometió. Si en el espacio de quince días el ferrón no entregaba setecientos azadones, se le impondría la pena de trescientos reales. *A. D. V.*, año 1789, carp. 940, n.º 11.

(47) "Cartas escritas sobre pretender se expurgasen del tomo 2.º de las Doctrinas practicas del P. Pedro de CALATAYUD, varias clausulas que contiene en razón del peso, intereses y otras cosas. *A. C. B.* Registro 4 de Memoriales y Representaciones, Cajón 20, núm. 64, años 1752-1753.

(48) KELLENBENZ, H. "La industria en la Europa moderna (1500-1750)" in *La industrialización europea. Estadlos y tipos*. Barcelona, 1981, pp. 15-16.

(49) Vid. FERNANDEZ DE PINEDO, E. "Centros de la industria siderúrgica en el País Vasco" in *Schwerpunkte der Eisengewinnung und eisenverarbeitung in Europa 1500-1650*, Köln, 1974, pp. 83-84.

Este artículo constituye la mejor puesta al día de toda la problemática concerniente al mundo de la antigua siderurgia vasca, abriendo vías interpretativas hasta ahora nunca utilizadas. Agradecemos a su autor el habernos proporcionado un ejemplar del mismo.

se les hiciera la rebaja de tres reales en cada quintal, lo que venia a suponer un seis por ciento de interés en el dinero prestado.

Este interés era el autorizado por las Ordenanzas del Consulado, y los comerciantes justificaban su exigencia alegando la tardanza y riesgo que ellos experimentaban en el cobro de las partidas de hierro que enviaban a los países europeos (50). El sistema empleado por los consignatarios europeos para pagar las partidas de hierro, consistía en el giro de letras de cambio a favor de los comerciantes exportadores de Bilbao.

En última instancia, pues, el "Verlagssystem" consistía en el adelanto del dinero (o de la materia prima) al fabricante, fijando de antemano el precio de la producción (51).

El jesuita P. CALATAYUD, célebre predicador y moralista riguroso, que estuvo en misión parroquial en la villa en 1732, censuró en duros términos la práctica de la usura por los comerciantes con los ferrones, habiéndonos dejado una precisa descripción del "verlagssystem" aplicado al mundo de las ferrerías (52).

- (50) "Cartas escritas..." ff. 3-4. El antagonismo entre la Iglesia y la nueva mentalidad burguesa se centró en un punto principalmente: el préstamo con interés. La prohibición por parte de la iglesia de esta práctica, considerada como usuraria y que era consustancial a la actividad económica de la burguesía, llevará a un entretamiento entre ambos poderes. La iglesia que se mostraba tolerante con otras profesiones o estamentos (señores feudales o burgueses que poseían un pequeño negocio), condenará sin paliativos a los grandes comerciantes y banqueros, considerados todos ellos como capitalistas y usureros. Cf. GROETHUYSEN, B. *Origines de l'esprit bourgeois en France. L'Eglise et la Bourgeoisie*. París 1927³, pp. 251-254 y 270.
- (51) Un ejemplo característico de "verlagssystem" hemos encontrado en una escritura de obligación del año 1766. La firma HORMAECHE y UGARTE de Bilbao. Ajusta un convenio con Pablo de ARREGUI de Vergara y Bernardo de EGOACHEAGA de Elgueta, en virtud del cual estos dos últimos se comprometían a entregar a aquéllos "seiscientas achas de fierro de quatro a cinco libras cada una con el azero correspondiente" en marzo del año siguiente, recibiendo en el momento de la firma del contrato dos mil doscientos ochenta reales en dinero efectivo. A. H. P. V. Esno. M. A. de ARANGUREN, año 1766, protocolo 2.849.
- (52) "... pecan gravemente los comerciantes de Bilbao y otras partes en lo que llaman socorrer Ferrones: Ferrones llaman a los dueños de las herrerías; a éstos les anticipan por hacer su hierro los diez mil o veinte mil reales por medio año, con la condición que el quintal de hierro que tiene ciento ocho libras y en la lengua del agua o rentería a dinero fresco vale, v. gr., sesenta reales, se los hayan de dar tres reales más barato por razón de anticipar la paga. Lo primero, viene a corresponder la ganancia a diez por ciento al cabo del año por solo anticipar la paga. Lo segundo, reciben algunas libras más de peso en cada quintal de lo que dan a sus corresponsables extrangeros, y esto es en perjuicio de los Ferrones, ora sea por cohecho del repesador ora por otro motivo. Lo tercero el mismo hierro, que a dinero fresco lo compran en la rentería a sesenta y por anticipar la paga a cincuenta y siete se lo encajan a los corresponsales, cuando de por junto se los remiten dos mil quintales a sesenta reales, v. gr. el quintal" *Doctrinas prácticas*. Madrid, 1798⁴, tomo V, tratado XIX, Doctrina II, p. 404.

Según sus cálculos los negociantes bilbainos venían a obtener un beneficio de diez o doce reales en quintal en sus operaciones de compra y venta del hierro (53).

Un contrato concertado en 1764 entre dos comerciantes al por mayor de Bilbao, D. Bernardo de GUENDICA y D. Bernardo de ELEJAGA, por un lado, y D. Jacinto de BATIZ y Dña. Josefa Ventura de URQUIJO, comerciantes al por menor y arrendatarios de la ferrería mayor y menor de Bolueta en la anteiglesia de Begoña, perteneciente al Marqués de Belamazán, por otro, nos ilustra perfectamente sobre las características del sistema de adelantos en la industria siderúrgica.

Los citados GUENDICA y ELEJAGA se comprometían a anticipar a los arrendatarios de la ferrería todo el dinero preciso para la labranza (compra de carbones, vena, pago de oficiales...). Los arrendatarios, por su parte, se obligaban a entregar a los anteriores todo el hierro que labrasen durante siete años en la ferrería mayor, y toda la clavazón y herramientas que se labrasen en la ferrería menor en los próximos cuatro años. GUENDICA y ELEJAGA se encargarían de su venta "a los precios corrientes y regulares" (54).

También los ferrones remitían por su cuenta pequeñas cantidades para vender a Bayona, Burdeos y Nantes, pero prácticamente toda la labranza del hierro la traían los ferrones a la Rentería de Bilbao para su venta a los comerciantes (55).

En los casos de incumplimiento de contrato por parte del ferrón, el comerciante podía confiscar la parte de la producción de hierro necesaria para recobrar el dinero invertido (56).

(53) "Padre, ¿pues no he de ganar algo? Si, pero no tanto, porque si se desentraña nuestra negociación, hallaremos que en un quintal de hierro con los tres reales mas barato comprado, con las libras algunas mas de peso que os tomáis al recibirlo, y con seis u ocho reales que cargais al corresponsal de Olanda o Cadiz; v. gr. venis a ganar en quintal lo menos diez o doce reales, y los Ferrones siempre agoviados, y vosotros siempre ricos, sobrados y regalados" p. 405.

(54) *A. H. P. V. Esno. M. A. de ARANGUREN*, año 1764, protocolo 2.847, ff. 269 v.º-272 v.º

(55) "Copia de la relazn. entregada a D. Antonio Regas..." p. 135.

(56) ASTOBIZA e hijos habían adelantado a D. Jph. Yñigo de ALDAMA, vecino del valle de Llodio, treinta y un mil quatrocientos sesenta y ocho reales y una barcada de vena. Dicho ALDAMA envía una remesa de hierro a la Rentería de Bilbao y vende algunos quintales de hierro a otro comerciante D. Fernando de URIARTE. A fin de recuperar su dinero, ASTOBIZA e hijos requieren de la justicia que retenga la porción de hierro vendida a URIARTE y de todas las partidas que pensaba vender hasta satisfacer la deuda. *A. D. V.*, año 1771, leg. 80, n.º 4.

No eran raras tampoco las disputas entre los mismos comerciantes por impago de letras por remesas de hierro vendidas (57).

Algunos comerciantes, como Dña. Joaquina de ATECA, eran administradores de ferrerías propiedad de nobles absentistas, en este caso de las que poseían en el valle de Orozco D. Martín Pedro de CASTEJON, marqués de BELAMAZAN, residente en Madrid (58). Josef Antonio de ALCIBAR, comerciante bilbaíno, era administrador de la ferrería y molinos del barrio de Yrauregui en la anteiglesia de Baracaldo, en cuya propiedad tenía participación D. Godofredo de BEURCO y QUINTANA, residente en los Estados de Flandes (59).

Otros, como Pablo Francisco de YRISARRI, era administrador de las propiedades de dos familias nobles residentes en el País, los OLAETA de Orozco, y de D. Pedro Bernardo VILLARREAL DE BERRIZ, regidor de Lequeitio y autor de la obra "Máquinas hidráulicas...", Madrid, 1736, y fabricante de "finos hierros" que dicho YRISARRI se encargaba de vender (60).

e) *Contratos de fletamiento*

Los comerciantes exportadores ajustaban un contrato de fletamiento con el dueño o bien con el capitán o maestro de un navío, con el objeto de poder enviar el hierro, por su cuenta y riesgo, a los puertos de destino. Las Ordenanzas del Consulado son muy precisas en esta materia, especificando todas las modalidades de contrato de fletamiento (viaje de ida, estancia y vuelta, o sólo de ida, o sólo de vuelta, contrato parcial o total del buque) y previendo los posibles daños derivados de su incumplimiento.

En los contratos de fletamiento se consignaban los nombres del capitán, del afletador y del navío, número de la tripulación, los puertos de salida y destino, así como las escalas y el precio del fletamiento (61).

(57) D. Miguel de ECHAVARRIA, comerciante de la Villa exige a Hugo de LARRALDE, vecino y del comercio de Bilbao, le pague el importe de dos letras que le había librado a plazo de cuatro meses como medio de pago de los "dúzientos y quarenta quintales y veinte y dos libras de Fierro Ziarrola Planchuela en quinientas y treinta y dos libras y sesenta y dos dobles de tiradera planchuela... que los embarcó en el navío Olandés nombrado Federico y Age, capitán Gelle DOEKLES HAAM, año 1774, carp. 758 n.º 10.

(58) *A. D. V.* Año 1770, leg. 227 n.º 26.

(59) *A. D. V.* Año 1760, carp. 445, n.º 12. En 1699 D. Simón de LA CUADRA y MEDRANO, padre del Marqués de VILLARIAS, compró la ferrería del POVAL en 46.000 reales. *A. D. V.* Archivo VILLARIAS, reg. 1, n.º 7.

(60) "Cartas de Bilbao", cuaderno 1.º, pp. 16-19.

(61) Vid. *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. villa de Bilbao*. Año de 1737. Reimpresión, Bilbao 1760. Cap. 18. "De los fletamentos de Navios; y conocimientos que hacen los capitanes o maestros; y su forma."

El capitán o maestro del navío otorgaba al negociante un conocimiento u obligación de llevar la mercancía cargada al consignatario que se expresaba en dicho conocimiento.

Los contratos del fletamiento se hacían ante escribano, por lo que en los archivos notariales pueden encontrarse contratos de este tipo con cierta frecuencia.

Como botón de muestra comentaremos algunos de ellos. En 1758, el comerciante bilbaino D. Nicolás de ZABALIA, fleta el navío nombrado "La villa de Bilbao", su capitán Pedro de PLASENCIA, también de Bilbao, para que condujera al puerto de Exon en Inglaterra, destinados a la consignación de los Sres. FORD y BROOKE, ochocientos diez y seis quintales machos de hierro (divididos en mil ochocientos cuatro barras dobles de planchuela, trescientas veintitrés barras dobles de cuadrado tiradera y zearrola y treinta y nueve barras de cuadrado), con permiso únicamente para hacer escala en el puerto de Havre de Gracia en Francia (62).

En 1762, D. Josef DAUGEROT, comerciante de origen francés, avicinado en Bilbao, fleta el navío nombrado "La Esperanza", su capitán Agustín CHAUVET, cargado con noventa y cuatro quintales con destino a Burdeos al consignatario Antonio LADUGUIRIE (63).

Sin embargo, los fletamientos individuales eran excepcionales, según hemos podido comprobar mediante el análisis de los "Libros de Averías" (64).

f) *Competencia de los extranjeros en materia de fletes*

Si consideramos fidedigno el testimonio de un autor anónimo de finales del siglo, la competencia de los navíos extranjeros había impedido que la flota bilbaina se triplicara o, incluso, que se hubiera cuadruplicado. Los navíos extranjeros, además del cobro del flete por la conducción de sus mercancías a

(62) A. H. P. V. Esno. Joaquin de la CONCHA, año 1758, protocolo 3.242 ff. 11 v.^o-12 r.^o

(63) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1762, protocolo 3.446, ff. 332 v.^o-333 r.^o

(64) Hemos encontrado algunos contratos de fletamento realizado entre varios comerciantes. Así, por ejemplo, D. Fernando de URIARTE y D. Luis DESSESART establecen un acuerdo para afletar un barco perteneciente a D. Gregorio de ACHUTEGUI, con el fin de enviar una partida de hierro a Francia. A. D. V., año 1773, carp. 404, n.^o 20. En 1759, D. Juan Mathias y D. Joachin de SARACHAGA junto con D. Manuel de YTURRI, afletan el navío "La Soledad y Animas" su capitán Joachin PACHECO, con carga de hierro y tablones con destino a Cadiz. A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1759, protocolo 3.443, ff. 509-512.

la Villa, preferían llevar productos de retorno, a medio flete, antes que volver con la nave vacía.

Los extranjeros, así pues, planteaban una batalla desleal a los armadores y maestros bilbainos que, lógicamente, no podían ofrecer un servicio de transporte tan barato. A esto hay que añadir que los derechos que tenían que pagar a la entrada y salida de los puertos europeos las embarcaciones vizcainas, eran muy elevados.

Los aseguradores extranjeros les aplicaban una política de discriminación al duplicárseles el premio del seguro, a fin de favorecer el transporte de mercancías en navíos de sus naturales (65).

Las críticas del Consulado se dirigían contra Holanda de manera especial, ya que "procura por todos medios disminuir la navegación de los naturales de estos Reynos, y acrecentar el suyo, so color, de que los navegantes Españoles, no tienen igual pericia en la Canal de la Mancha, y Mar del Báltico, recargando con este pretexto los premios de los seguros de los cargamentos en buques de esta nación, y disminuyendo notablemente a los que se hacen en los suyos..." (66).

En 1746, el Síndico del Consulado envió una representación a Carvajal, primer ministro de Fernando VI, quejándose de la diferencia de derechos que pagaban en Inglaterra los barcos españoles y los que pagaban los ingleses en Bilbao que se reducían al derecho de anclaje en Portugaleta y un real y medio en tonelada para obras de mejora de la ría (67).

- (65) "Copia de la relazn. entregada a Don Antonio REGAS..." p. 143. El autor de este informe era partidario de entablar una relación de reciprocidad en materia de fletes, transportando cada país en sus embarcaciones las mercancías propias, pero no así las de los demás, que era lo que hacían los navegantes ingleses y holandeses.
- (66) *A. G. S. Sección de Hacienda* leg. 879. Memorial elevado al Exmo. Sr. D. Diego de GARDOQUI por el Consulado el 4 de diciembre de 1792.
- (67) SAGARMINAGA, F. *op. cit.*, t. IV, p. 113.
- (68) *B. P. M. Miscelánea Ayala*, t. IV, ms. 2.873, ff. 280-285. *Plan o proyecto de Pedro GOOSENS sobre el establecimiento en España de una navegación mercantil poniéndola en el grado en q^e se hallaba la de las demás naciones*. GOOSENS afirmaba que los vizcainos eran los únicos navegantes que mantenían una negociación mercantil activa y directa con los países del Norte de Europa: "La costa de Cantabria es la única de donde salen algunos navíos, y en Francia, Inglaterra, Olanda y demas partes del Norte no conozcan la bandera española sino fuera por los vizcainos que han llegado a términos de tener una navegación suficiente para poder llevar en sus propios navíos todo quanto sale por el Puerto de Bilbao, y de traer en retorno todos los menesteres de modo que han excluido a los extrangeros de aquella nevegación..." f. 282. Evidentemente la última apreciación de GOOSENS tenía su fundamento más en sus deseos que en la realidad. Las medidas que proponía para reactivar la navegación española consistían en: 1.º)

Pedro GOOSENS, ministro del Consejo de Hacienda y tesorero general, atribuía la decadencia de la navegación española a la misma razón, precisando que mientras un barco inglés de 100 a 110 toneladas pagaba por derechos 2.969 reales en la ría de Londres, un barco inglés o de cualquier otra nación pagaba en la ría de Bilbao, lo mismo que los españoles, 342 reales por cada 100 toneladas de buque (68).

Hemos realizado, en seis cortes cronológicos (1750, 1760, 1770, 1775, 1780 y 1785) una muestra del número de navios de naturales y de extranjeros participantes en el gran comercio de exportación a Europa y a Cádiz.

NAVIOS DEDICADOS AL "GRAN COMERCIO", SEGUN SU PABELLON

Año	N.º total de navios salidos de Bilbao hacia puertos de Europa y América	Navios con pabellón de Bilbao	Navios con pabellón extranjero
1750	30	12	40 %
1760	110	94	85,4 %
1770	112	44	39,2 %
1775	109	54	49,5 %
1780	68	22	32,3 %
1785	128	41	32 %

Fuente: Libros de Averías del Consulado.

Ajustar la paz con los berberiscos, a fin de desterrar la piratería en el Mediterráneo. 2.º) Conceder libertad de derechos de entrada en los puertos españoles, por tiempo de 10 años, a todos los materiales necesarios para la construcción de navios, y 3.º) Promulgación de un decreto equivalente al Acta del Parlamento de Inglaterra de 1660 en virtud del cual se prohibiese la introducción en el Reino de todo producto proveniente de Africa, Asia o América que no fueren traídos por navios nacionales, f. 280.

D. Pedro Francisco GOOSENS había nacido en Bilbao en 1702. En 1734 pasó a Paris donde entabló relaciones comerciales con el norte de Europa y con Rusia. En 1758 le fue encomendada la tarea de proveer los arsenales del Reino. En 1762 volvió a España y en 1766 fue nombrado por el Rey ministro del Consejo de Hacienda y tesorero general. La villa de Bilbao le estaba muy agradecida por su contribución "al favorable y pronto despacho del expediente de sus famosos caminos". Murió en su residencia de Deusto en 1775. "Elogio póstumo de D. Pedro GOOSENS". *Extratos de las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada*, año 1775, pp. 132-134. También fue en 1770 prefecto de la Real Congregación de San Ignacio de Loyola de Madrid. Cr. *Noticia del origen, fundación, objeto y constituciones de la Real Congregación de naturales y originarios de las tres Provincias Vascongadas establecida bajo la advocación del glorioso San Ignacio de Loyola, patrono de la misma*, Madrid 1864, p. 40.

Como puede observarse, la participación de los navios de matrícula de Bilbao o del Señorío en el gran comercio, venía a ser algo superior al tercio, entre un treinta y un cuarenta por ciento, si exceptuamos el año 1760, a todas luces excepcional.

Eran muy frecuentes los casos de comercio triangular, realizado por los mercantes norteamericanos e ingleses que venían con cargamento de bacalao a Bilbao. En la Villa compraban hierro y lo transportaban a Cádiz o Lisboa.

3. Política aduanera de los Borbones

a) *Medidas proteccionistas para el hierro vasco*

La política aduanera de los Borbones, a partir del reinado de Fernando VI y, muy especialmente con Carlos III, va a tener un signo claramente proteccionista de la industria nacional, gravando los productos manufacturados extranjeros con elevados derechos arancelarios, e incluso, prohibiéndolos (tejidos de algodón y paños de lana en 1788 y anteriormente en 1718), y liberando a las manufacturas propias.

Tales medidas, empero, provocarán un aumento del contrabando al no poder competir los géneros españoles con los precios de los extranjeros (69).

En relación con el hierro, el mercantilista UZTARIZ, sin embargo, no consideraba conveniente, a pesar de que sería muy beneficiosa su completa

(69) MUÑOZ PEREZ, J. "Mapa aduanero del siglo XVIII español" in *Estudios Geográficos*, año VI, n.º 61, pp. 758-60. También HERR, R. *España y la revolución del siglo XVIII*, Madrid, 1971, pp. 106-107.

(70) USTARIZ, G. *Theorica y Practica de comercio y de marina*. Madrid, 1757, Cap. LXX-XIX, p. 285. La política ideal para el hierro, según UZTARIZ, consistiría en gravar aquel que saliese sin labrar para fuera del Reino, medida que beneficiaría al Señorío y a la Provincia de Guipuzcoa, al fomentarse de esta forma sus manufacturas de armas y demás géneros que se destinarían en cantidad creciente a España y las Indias. Estimaba que los extranjeros que nos compraban el hierro bruto o semielaborado obtenían, al manufacturarlo, un beneficio triple o cuádruple.

Luis ORTIZ en 1558, había hecho también una estimación del beneficio que obtenían los extranjeros con el hierro y acero que adquirían en España. "... en el hierro y acero de lo que les cuesta un ducado, hacen frenos, tenazuelas, martillos, escopetas, espadas, dagas y otras armas, y cosas de poco valor, de que sacan más de 20 ducados y a veces más de 100, y ha venido la cosa a tanta rotura, que aún la vena de que se hace el hierro llevan a Francia, y allá tienen de poco acá herrerías nuevas, todo en daño, no sólo de nuestras honras, pues nos tratan peor que a bárbaros, más aún de nuestras haciendas, pues con estas industrias nos llevan el dinero...". Citado por LARRAZ, J. *La época del mercantilismo en Castilla*. Madrid, 1943, p. 99.

labranza en el Reino, que se prohibiese la extracción del hierro y del acero a países extranjeros "por ser género de que la mayor parte se beneficia en las Provincias de Guipúzcoa y Vizcaya, cuyos privilegios embarazan, según tengo entendido, la imposición de derechos reales en este género, y en los demás que produce el propio País, y no siendo justo ni prudente, aconsejar novedades contra privilegios legítimos" (70).

Por R. O. de 31 de julio de 1718 se eximió, al hierro sin labrar del País que se extrajera fuera del Reino, del pago de derechos "considerando que en la esterilidad de su País, es el fierro el único fruto con que comercia" (71).

También estaba exento el hierro de Vizcaya del derecho de Almirantazgo, de acuerdo con lo establecido por la ley 9 del Fuero, libertad confirmada por R. C. de 20 de junio de 1738 ("no se cobren en aquellos puertos secos y mojados del Fierro que saliere del citado Señorío, los derechos de Almirantazgo") y por R. O. de 4 de marzo de 1741, por no haber sido respetado este derecho por los administradores de aduanas de las cuatro villas, de Asturias y Galicia, a quienes se les exige "se abstengan de exigir derechos del Fierro, Vena, y demás frutos, y manufacturas propias del Señorío, y sus Naturales, que se extrajeren de su territorio para dentro o fuera de los Dominios de Su Magestad" (72).

También estaba exento el hierro de Vizcaya y el de las montañas de Burgos del adeudo de derechos de almojarifazgo, pero no así de los demás dere-

- (71) A. H. N. *Sección de Hacienda. Ordenes generales de Rentas*, t. 3, ff. 368-69. En 1726 con motivo de que las embarcaciones gallegas rehusaban pagar los derechos arancelarios de los géneros que se llevaban de retorno de Vizcaya y de Guipúzcoa (cáñamo, remos para chalupas...) con pretexto de gozar de franqueza los frutos de aquellos Países, las autoridades de La Coruña recuerdan que "se entiende solo la franqueza en el fierro y acero que sin labrar se sacare de aquellas fábricas". A. H. N. t. 4, f. 11 v.º. La R. O. fue expedida a instancias de una representación elevada por el Señorío al Rey, quejándose por haber empezado los administradores de aduanas a exigir seis maravedis de vº, de cada quintal de hierro que de sus fábricas se introducía en los Reinos de Castilla y Navarra. A pesar de haberse expedido la R. O. citada, el administrador de las cuatro villas de Castilla había exigido tres mil quinientos mrs. a Francisco RIVERO, capitán de la caravela portuguesa "Nº Sº del Monte Carmelo" por derechos de trescientos cincuenta quintales que había embarcado en la renería de Bilbao, cargado por la viuda de D. Cosme de SARACHAGA, y que había sido fabricado por Jph. TURPIN en sus ferrierías de Baquío y Munguía. A. H. N., t. 6, ff. 235-244.
- (72) Ver R. O. comunicada a D. Joseph de CAMPILLO in FONTECHA SALAZAR, P. *Escudo de la más constante fée y lealtad de Vizcaya*. (s. f., s. a.), f. 135. En Regimiento General celebrado el día 17 de enero de 1746 el Corregidor comunicó que había reunido algunos documentos importantes para la observancia de los Fueros y los intereses del Señorío "cual era una copia impresa de las Ordenanzas de Marina en que estan insertas varias reales cédulas sobre el Almirantazgo y sus incidencias", SAGARMINAGA, *op. cit.*, t. IV, p. 112.

chos agregados, en las aduanas de Cartagena, Valencia y Andalucía (73).

El Señorío de Vizcaya y la Provincia de Guipúzcoa, habían conseguido que se librasen reales provisiones en 1619, 1621, 1627, 1665, prohibiéndose la introducción en el Reino del hierro fabricado en Lieja y otros estados extranjeros, bajo pena de decomiso (74).

En 1702, fueron despachadas otras dos provisiones, prohibiéndose embarcar hierro extranjero en Cádiz y Sanlúcar de Barrameda con destino a las Indias, facultándose los géneros de hierro de las ferrerías vascas.

Estas medidas no debieron ser efectivas, ya que, son constantes en el siglo XVIII las quejas de las instituciones del Señorío y de Guipúzcoa por su incumplimiento. Prueba de ello es que la real orden de 1702 debió ser ratificada en 28 de mayo de 1776, exigiéndose ahora que todos los hierros destinados a América deberían llevar las marcas de los dueños de las ferrerías del Reino.

En 1766 la Junta General atribuía a la introducción de hierro procedente de la Provincia de Lieja y del Reino de Suecia principalmente, la decadencia de las ferrerías de Vizcaya, "pues habiéndose reconocido en el siglo pasado duscientas y quatro ferrerías solo subsisten ciento y sesenta y dos" (75). La situación a la que se había llegado era especialmente grave ya que el hierro extranjero se introducía incluso a través de Bilbao y de otros puertos del Señorío (76) además de los de Cádiz y Sevilla, puertos en los que se solía almacenar y mezclar con el hierro vasco.

El Señorío de Vizcaya y la Provincia de Guipúzcoa (junto con la villa de Oñate) nombraron caballeros comisionados con el fin de remediar los perjuicios ocasionados en la labranza del hierro por la competencia extranjera. Resolvieron solicitar de los Exmos. Señores Conde de BAÑOS, Marqués de

(73) En 3 de marzo de 1759, con motivo de esperarse un cargamento de hierro de Vizcaya en el puerto de Cartagena y desconocerse "por falta de costumbre" qué regla aduanera había de observarse, después de realizar las consultas oportunas, se decide observar la misma práctica que en las aduanas de Andalucía, dispensando a este cargamento del derecho de almojarifazgo, "cobrando de los consignatarios o dueños responsables los demás que devieren contribuir y que se recaudan p.^a Rentas Generales". *A. H. N. t. 13, f. 14.*

(74) "De los géneros prohibidos de llevarse sin licencia de su Majestad son las armas, y particularmente los pistoletes y todo género de hierro de Lieja y de Alemania, de forma que ni en bruto ni cosa labrada pueda llevarse sino del de Vizcaya", VEITIA LINAGE, *Joseph. Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, 1.^a ed. Sevilla, 1672. Reimp. Buenos Aires 1945, Libro II, Cap. XVI.

(75) J. G. 18 julio de 1766 ff. 182 v.^o-183 r.^o

(76) J. G. 18 julio de 1768, f. 100 v.^o

MORTARA, Marqués de VALDECARZANA y Marqués de BELAMAZAN, y Duque de MEDINA de RIOSECO, dueños de ferrerías del Señorío y de los Exmos. Señores Duque de ALBA, Duque de SANTIESTEBAN, Duque de LOSADA, Duque de HIXAR y Conde de OÑATE ejercieran presión en la Corte para que fuera ratificada la Real Cédula de 1702 librada por Felipe V (77). Tal demanda también apoyada por la Real Sociedad Bascongada fue vista por el Consejo de Indias resolviendo S. M. en 28 de mayo de 1776 que se observara rigurosamente la Real Cédula de 1702. A tal efecto ordenaba a los Gobernadores e Intendentes de las capitales del Reino exigiesen que en las ferrerías se marcara todo el hierro labrado para poder evitar el fraude en la introducción del extranjero en América. Asimismo ordenaba a los Virreyes, Gobernadores y oficiales reales de Nueva España, Perú y Nuevo Reino de Granada que decomisaran todo género de hierro que se importara sin las marcas de los dueños de las ferrerías del Reino.

En el despacho real se reconocían los considerables perjuicios causados a la industria siderúrgica de Vizcaya y de Guipúzcoa por la introducción del hierro extranjero en las Indias, siendo éste además "de muy inferior calidad, vidrioso y de conocidos quebrantos y al contrario el de Vizcaya duro y de mucha mayor consistencia" (78).

Además los comerciantes extranjeros y también comerciantes de otras regiones del Reino, residentes en Cádiz se valían de encomenderos o testaferreros naturales del Señorío de Vizcaya y de la Provincia de Guipúzcoa para registrar los frutos y manufacturas propios de estos territorios y que gozaban

(77) J. G. 11 Dic. de 1755, ff. 76 v.º-77 r.º

(78) J. G. 16 julio de 1776 ff. 132 r.º y v.º y 133 r.º. El despacho real mostraba su inquietud ya que la pérdida del mercado americano para el hierro vasco podría provocar la ruina de las ferrerías con las previsibles derivaciones negativas en otros campos: "... decayesen sus ferrerías y perdiesen los caudales que empleaban en su fomento y finalmente que desmaiasen en el cuidado de la conserbacion y plantío de los montes tan necesarios para el serbicio de la Marina por cuias consideraciones y por la de que si no se remediaban estos daños se verían los naturales de las mencionadas Provincias precisados a abandonar su Patria dexandola expuesta a las invasiones de las naciones enemigas que con el tiempo serían las únicas que harían el comercio de su fierro."

(79) Las medidas propuestas eran las siguientes: "1.º que los capitanes y mercaderes de los navios y embarcaciones que biniesen a Cádiz con carga de frutos y manufacturas de los Puertos del Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipuzcoa, manifiesten en las aduanas los nombres de los cargadores y consignatarios vecinos de Cadiz y no siendo de los privilegiados se les cargue el derecho riguroso como que no gozan de la franquiza. 2.º que no se admita en los manifiestos ninguna partida de tránsito sino que declaren los nombres de los cargadores de dhas Provincias y consignatarios en Cadiz y de lo contrario por el mismo echo se entienda no deven gozar de las franquizas a menos que no se haga justificar la pretension y consignacion en confirmacion del privilegio. 3.º que todo consig-

de ser francos de derechos en la Real Aduana de aquella ciudad. Para evitar los graves prejuicios que se derivaban de esta práctica tanto para la Real Hacienda como para los comerciantes vascos establecidos en Cádiz, propuso el Señorío de Vizcaya a la administración de la Real Aduana de Cádiz la adopción de rigurosas medidas. Igualmente se acordó que los cargadores de hierro y de otras mercancías de Vizcaya con destino a Cádiz tuviesen que declarar ante los secretarios del Señorío, sus nombres y apellidos y los de los consignatarios de Cádiz, así como el nombre del navío, su carga, género y cantidad (79).

b) *Creación de una veeduría en Cádiz en 1777 por las Provincias Vascas y repercusiones de la R. O. de 29 de julio de 1779*

En 1777 se reunieron en Durango los caballeros comisionados de las tres provincias, acordando nombrar a D. Juan Bautista de EGUIA y LABAIEN como veedor en Cádiz. Su misión consistía en cuidar de que no se embarcasen hierros extranjeros para América (80).

Previamente, y dada la importancia del asunto, la Junta había decidido recabar el apoyo de los nobles propietarios de ferrerías del Señorío (Conde de BAÑOS, Marqués de la MORTARA, BALDECARZANA y Duque de MEDINA DE RIOSECO) (81).

natario que goza del privilegio aya de jurar ser de su propia cuenta o de su mandante privilegiado los jeneros que despacha y si se berificase pertenecer a persona que no deva gozar el privilegio sean perdidos y comisados, la tercia parte a favor de la Real Hacienda, la tercia parte a favor de la Aduana y la otra tercia parte para el denunciador y que el tal consignatario o despachante sea castigado por perjurio o con una grave multa.

Vid. Carta escripta por D^o. Joseph de IRAURGUI vesino de la Ciudad de Cadiz a su hermano D^o. Juan de YRAURGUI, vecino de esta Villa. Reg. Gen. 1.^o de agosto de 1748, ff. 4 r.^o y v.^o y 5 r.^o

- (80) *A. D. V. Sección de libros manuscritos. Veeduria de Cadiz*, ff. 233-240. El salario del veedor sería costeado mediante la exacción de un real en quintal de hierro embarcado para las Indias. La presencia del veedor en Cadiz resultó ser muy eficaz, ya que el precio del quintal del hierro planchuela y de otras variedades subió en poco tiempo de treinta y cuatro reales a cincuenta y cinco, e incluso a cincuenta y ocho. El veedor EGUIA envió a Vizcaya muestras de hierro de Suecia en barras, chapa, alambre, vergajón, etc. para que se imitara en las ferrerías del País, "imitando lo más perfecto que se pueda" f. 370, consiguiéndose a partir de entonces remitir a Cádiz partidas de un tipo de hierro que antes no se enviaba por no trabajarse en el País (clavazón menor de tres pulgadas, tachuela, cuadradillos y alambres de pocas líneas, etc...). La imitación debió ser muy lograda hasta tal punto "de confundirse en su perfección con las de fuera del Reyno", f. 249. Salvo los flejes para arcos de barriles, pipas y botas, las demás clases de hierro enviadas desde las Provincias vascas estaban tan bien trabajadas como las de fuera del Reino, f. 259.

- (81) *Veeduria*, ff. 285-287. Vid. También Dip. G. de 20 de septiembre de 1777, p. 131 r.^o

Con la creación de la figura del veedor en Cádiz, si bien se consiguió disminuir el embarque de hierro extranjero a Indias, el contrabando no pudo ser eliminado.

En un informe enviado por EGUIA a la Provincia de Guipúzcoa en 1791, estimaba que el hierro de todas clases embarcado para las Américas en el año anterior, había ascendido a la cantidad de 82.292 qq. (Cádiz: 37.849, Barcelona: 1.782, Sevilla: 600, Málaga: 246, Galicia: 809, Santander: 40.945, San Lucar: 8, Gijón: 53).

La cantidad de hierro introducida en el Reino en dicho año la ponderaba en 35 ó 40 mil quintales (82).

Por R. O. de 29 de julio de 1779, los géneros y frutos de Vizcaya y demás provincias exentas, se declaraban extranjeros mientras no admitiesen las aduanas en sus puertos de mar. Se autorizaba a embarcar a América el hierro de dichas provincias "que es para el surtimiento de aquellos dominios, ya que en el resto de la nación no se produce el suficiente para los navíos e importantes objetos en que se emplea". Los derechos que debían satisfacer el hierro vasco eran los estipulados en el arancel de 12 de octubre de 1778, y también debía derechos a la entrada en los puertos habilitados de la Península "en cuyo caso se le ha de tratar como si fuese extranjero" (83).

El Consulado, en un memorial presentado por los procuradores D. Joaquín Manuel de ZALDIA y D. Joseph Antonio de BARBACHANO en las Juntas Generales del año 1784, hacía una valoración de las consecuencias negativas que se habían derivado para la industria y el comercio del Señorío desde la promulgación de los gravámenes de 1778 y de la R. O. de 17 de mayo de 1779.

El Consulado informa a las autoridades del Señorío de "la ruina de sus mejores fábricas y la disminución de su comercio", temiendo que de continuar las nuevas imposiciones "faltarán al País enteramente los recursos que le ha negado la providencia por la aspereza y esterilidad de su suelo". El Consulado proponía como salida a la situación angustiosa que atravesaba la economía de Vizcaya, que se buscara el modo de conciliar el Fuero y franquicias del Señorío con el reglamento de 12 de octubre de 1778.

Según el Consulado la aplicación de las precitadas medidas reales habían producido la ruina de las mejores fábricas de Vizcaya y la disminución del

(82) A. H. N. Sección de Hacienda, t. 23, ff. 483-486.

(83) A. C. B. Libro de Decretos. Año 1784, n.º 18, ff. 42-44. La postura del Señorío puede verse en SAGARMINAGA, *op. cit.*, t. V. pp. 67-173. Vid. también J. G. 11 de julio 1780, ff. 99 v.º-100 r.º

comercio de Vizcaya y mantenía la tesis de que mientras no se acomodaran las libertades, franquezas y fueros del Señorío a la R. O. del 79 no sería atendida ninguna petición ni reclamación de los vizcaínos (84).

Las instituciones del Señorío y el Consulado comisionaron a D. Pedro Balentín de MUGARTEGUI y D. Domingo de BETELURI, pero la diferencia de intereses entre ambas comunidades eran manifiestos y no se llegó a ningún acuerdo (85).

Tras la puesta en vigor de las nuevas disposiciones arancelarias se produjeron también algunas novedades en la exacción de derechos del hierro, labrado y sin labrar, de Vizcaya embarcado con destino a Indias. En Cádiz y en Sevilla satisfacía los derechos de entrada y con este sobrecargo únicamente se embarcaba. En otros puertos habilitados, sin embargo, se exigían también derechos de salida. El Señorío solicitaba se adoptara en todos los puertos facultados para el comercio libre con América el sistema seguido en Cádiz y Sevilla, con el hierro vasco.

La consideración como extranjeras de las manufacturas de hierro elaboradas en los martinets y fraguas de las Provincias Exentas al introducirse en las provincias de Castilla y en América va a suponer un duro golpe para la industria siderometalúrgica del País.

En un memorial elaborado por los dueños y arrendatarios de ferrerías de Vizcaya y presentado a la Junta General de 12 de julio de 1792 se afirma que a causa de los elevados recargos que pagar en su internación en Castilla y en América las "barillas, balaustres y otros géneros de ferretería", estos géneros estaban perdiendo sus mercados al carecer de compradores como no fuera a unos precios ínfimos, inferiores incluso al coste de elaboración del hierro. A los compradores les traía más a cuenta comprar el hierro mucho más barato manufacturado en las fraguas y martinets de Ezcaray, Quijano y otros lugares de Castilla al no estar gravado.

En el caso de que no fueran suprimidas las exacciones mencionadas los autores pronosticaban la desaparición de la industria vizcaína de transformación del hierro en un breve plazo: "pues de lo contrario no pueden subsistir dichos edificios y a vuelta de pocos años bastará sobradamente uno para manufacturar lo preciso para el consumo de lo que se necesitare en el mismo País de que redundarán tanto y tan insoportables perjuicios que solo una lastimosa experiencia los podra manifestar" (86).

(84) J. G. 22 de julio 1784, ff. 153 v.º-154 r.º

(85) J. G. 12 de agosto 1786, ff. 6 r.º y v.º

(86) J. G. 12 de julio 1792, ff. 100 v.º-101 r.º y v.º y 102 r.º. Los dueños y arrendatarios firmantes del memorial son: Nicolás Josef de LANDAZURI, Martín Antonio de MAGUNA, Mrn. Fran.º de ESTERRIPA, Domingo de AGUIRREBEITIA, Fran.º. Antonio de AGUINZONIZ y Juan de AGUIRREBEITIA.

4. Los grandes comerciantes exportadores de hierro de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII

A través del análisis cuantitativo de las cargazonas o embarques individuales de hierro (en bruto, semielaborado o manufacturado), efectuadas por los 138 comerciantes exportadores de esta mercancía en el periodo 1750-1770, hemos podido obtener la auténtica élite de los cargadores bilbaínos. Los negociantes de hierro que llegan a superar el 1 % de participación en el total exportado constituyen una veintena (87).

Este grupo minoritario que representa una sexta parte del conjunto de los comerciantes cargadores, monopolizaba casi la mitad (44,63 %) de la negociación de este ramo del comercio activo bilbaíno.

Mediante un muestreo quinquenal, hemos podido comprobar cómo el control monopolístico de esta minoría de cargadores sobre las exportaciones de hierro, presenta una regularidad sorprendente y casi matemática.

En los años analizados puntualmente (1750, 1755, 1760 y 1770), su control de los embarques nunca bajó de las 3/4 partes del total (78,36 %; 80,49 %; 76,55 % y 70,93 %) respectivamente.

La cuarta parte restante del hierro embarcado se repartía entre los demás cargadores.

A continuación nos detendremos en hacer un análisis de la orientación de las exportaciones y de los capitales mercantiles de los cinco primeros cargadores de hierro.

(87) Podíamos haber realizado una muestra de todos los años pero creemos que con los datos aportados es suficiente.

**RELACION DE LOS GRANDES COMERCIANTES-EXPORTADORES
DEL COMERCIO DE BILBAO, OBTENIDA EN FUNCION DE
LAS CANTIDADES DE HIERRO EMBARCADAS A LO LARGO
DEL PERIODO 1750-1770. EN ESTA RELACION SOLO FIGURAN
AQUELLOS NEGOCIANTES QUE SUPERAN EL 1 % DE
PARTICIPACION EN EL VOLUMEN TOTAL DE EXPORTACION**

LINCH, Arturo y KELLY KELLY, Domingo	4,72
*GOMEZ DE LA TORRE, Ventura Francisco	4,70
*BECKVELT, e hijo, Pedro	4,3
UGARTE, Agustín A. de	3,49
*SAINT-AULARY, Tomás	3,37
SARACHAGA, Matías de	2,54
GARDOQUI, e hijo, José de	2,51
LARRALDE, Hugo de	2,37
*DAVADIE Hnos.	1,95
LINCH y KELLY y MORONY, Srs.	1,84
OLARRA, Francisco de	1,75
YRISARRI, Pablo Fco. de	1,53
*SAN PELAYO y SARRIA URIARTE, Fernando de	1,43
LOYGORRI, Hijos, y LARRAGOITI	1,19
ZABALA, Nicolás de	1,18
RECACOECHEA, Domingo de	1,10
MANZANAL, Pedro	1,10
WIOLET, Luis	1,06
GARDOQUI, Juan Bautista de	1, -

Fuente: Libros de Averías del Consulado.

(El asterisco indica los comerciantes que también aparecen en la relación de exportadores de lana.)

En la cúspide de esta élite de negociantes de hierro encontramos dos comerciantes irlandeses, Arturo LYNCH y Domingo KELLY KELLY. Del primero de ellos tenemos noticia por una revisión de genealogías solicitada por la Villa de Bilbao y apoyada por el Señorío en 1723, en un intento de menoscabar el control que sobre el comercio ejercían los extranjeros.

En esta pesquisa no pudo LINCH alegar origen nobiliario, ya que, en el informe elevado al Síndico del Consulado se dice que "los irlandeses POWER, SHEE, MACARTI, LINCH, sólo prueban ser cristianos viejos" (88).

Sin embargo en el caso de Arturo LYNCH se da la circunstancia contradictoria de que en el año 1721 se le había admitido como vecino del Señorío tras haber probado su ascendencia de cristiano viejo y al habersele aceptado las pruebas presentadas a favor de su nobleza originaria: "... y además noble Hijo Dalgo notable de sangre y de notoria calidad y nobleza como desendiente legítimo de las casas de sus apellidos que se hallan sitas en el Reino de Irlanda..." (89).

De Domingo KELLY KELLY sabemos que en 1733 presentó información de hidalguía, nobleza y limpieza de sangre, a fin de poder avecindarse en Bilbao, de acuerdo con la normativa foral de Vizcaya (90).

En 1772 su hija Brígida presentó nuevamente información de nobleza y limpieza de sangre ante el Síndico Procurador General de la Villa de Bilbao (91).

Arturo LINCH y Domingo KELLY KELLY el 1 de mayo de 1736 constituyeron ante escribano, compañía de negocios y comercio, renovada en 12 de octubre de 1756, con un capital de treinta y dos mil pesos (24.000 aportados por LINCH y los 8.000 restantes por KELLY KELLY). En 1764 se asocian con Juan MORONY, cuñado de KELLY KELLY, y también irlandés (92). La nueva compañía o razón social será renovada los años 1770 y 1772 (93).

El destino del hierro consignado por LINCH y KELLY KELLY era principalmente Portugal (30.856 qq.), seguido de Inglaterra (18.735 qq.) y Cádiz (13.130 qq.), y, por último, Dublín, (1.988 qq.).

(88) MAULEON ISLA, M. *La población de Bilbao en el siglo XVIII*. Valladolid, 1961, p. 228, n.º 24.

(89) A. D. V., año 1721, leg. 819 n.º 2.

(90) *Ibidem*, p. 278. También BASAS FERNANDEZ, M. "La sección de genealogías del archivo municipal de Bilbao" in *Publicaciones de la asociación de hidalgos a fuero de España*, Madrid, 1958, p. 2.

(91) A. D. N., año 1772, leg. 607 n.º 14.

(92) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1756, protocolo 3.340.

(93) PETIT, C. *La Compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829*, Sevilla, 1979, p. 268.

A diferencia de otros grandes negociantes, LINCH y KELLY KELLY se dedicaban exclusivamente al comercio de exportación del hierro, y no así de la lana. Dentro del denominado comercio pasivo, ocupan un puesto relevante entre los consignatarios importadores de pesca salada inglesa (94).

A la muerte de D. Domingo KELLY KELLY, su hijo Bernardo Pablo continuó formando compañía por seis años con su cuñado Juan MORONY, aportando cada uno doce mil pesos de capital. Dicha compañía fue renovada por otros nueve años, prorrogados a otros nueve. En 1793 se disolvió la sociedad reservándose Bernardo Pablo el negocio de la venta de bacalao (95). La compañía de Juan MORONY quebró a la muerte de éste, dejando deudas por valor de 497.911 reales (96).

El segundo de los mayores cargadores de hierro del periodo, D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE y XARABEITIA es, casi con toda seguridad, el comerciante más acaudalado e influyente de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII.

Nieto de Matheo GOMEZ DE LA TORRE, uno de los cuatro consilia-rios a quienes encomendó la Junta General de Comercio del Consulado la revisión y reconocimiento de las nuevas ordenanzas del año 1737 (97), e hijo de Bartolomé Ventura y de Beatriz de XARABEITIA y URZA. Tanto su abuelo como su padre y el propio Ventura Francisco llegaron a ostentar los más relevantes puestos (prior y cónsules) de la Casa de Contratación, en las distintas judicaturas de la centuria.

Este comerciante enviaba hierro a América a través de Cádiz preferentemente (17.782 qq.) y de los puertos cantábricos (Santander, 2.253 y El Ferrol 1.242). Inglaterra era el segundo destino más importante de sus exportaciones (9.362 qq.), seguido de Portugal (7.207 qq.), Holanda (5.382 qq.) y Francia (2.237 qq.)

(94) En 1795 el Juzgado de Contratación elaboró un estadillo de los comerciantes mayoristas afincados en Bilbao, GUIARD, *op. cit.*, pp. 521-526, y reproducido íntegramente en el *Almanak Mercantil o guía de comerciantes para el año de 1796*, publicado en Madrid en 1796 por la viuda de Joaquín de YBARRA. En este estadillo figuran los nombres de los comerciantes y una breve caracterización de sus actividades mercantiles. En el caso de los Sres. KELLY KELLY dice que "reciben bacallao, salmones y grasas". Curiosamente no hace ninguna mención de su dedicación al comercio del hierro. De MORONY que además de dedicarse al mismo negocio que los anteriores "compra y embarca lanas", *ALMANAK*, p. 363.

(95) *A. D. V.*, año 1796, leg. 425, n.º 4.

(96) *A. D. V.*, año 1796, leg. 567, n.º 3 y 1813 leg. 423 n.º 3.

(97) Ordenanzas de la Ilustre Universidad..., p. 10.

El año 1776 formó compañía de comercio con su factor BARRENA, por tiempo de nueve años. Ventura Francisco aportó a la sociedad 1.260.000 reales y BARRENA solamente 60.000 (98). En 1798 se asoció en compañía con Francisco y Ramón de MAZARREDO y GOMEZ DE LA TORRE, cuyo capital ascendía a la considerable suma de 6.000.000 de reales.

Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE, como se verá más adelante, fue uno de los mayores exportadores de lana del periodo estudiado y el más importante consignatario en las importaciones de bacalao. En el Almanak de 1796 se dice de esta firma que "recibe mucho bacalao y embarca muchas lanas".

Pedro BECKVELT, comerciante de origen holandés, presentó información de hidalguía en el año 1710 (99). La participación de este negociante en la exportación de hierro era muy importante, llegando en algunos años a controlar hasta el 15,4 % de todo el hierro exportado (años 1753 y 1754), hecho que explica el que, a pesar de haber muerto en 1759, ocupe el tercer puesto entre los grandes cargadores del periodo 1750-1770.

Pedro Xavier BECKVELT fue regidor electo del Señorío en el bienio 1758-1760 por el bando oñacino (100).

Los destinos principales de las exportaciones de hierro de P. BECKVELT fueron, por igual, Cádiz (17.029 qq.) y Portugal (17.084 qq.), y después, a gran distancia, Inglaterra (6.081 qq.) y Holanda (4.952 qq.).

(98) Puede verse la transcripción de la escritura de sociedad de Ventura GOMEZ DE LA TORRE Y BARRENA, en PETIT, C., *op. cit.*, ap. doc. n.º 7, pp. 290-294. Cfr. GUIARD, T., *Historia del Consulado*, t. II, p. 531.

(99) Vid. "Genealogías del siglo XVIII que constan en los índices del archivo municipal de Bilbao" in MAULEON ISLA, M., *op. cit.*, ap. VIII, p. 277. En la revisión de genealogías efectuadas a principios del siglo por el ayuntamiento y el Consulado, el informe acerca de BECKVELT no le fue favorable, pues no pudo acreditar su condición nobiliaria. "Pedro BECKVELT, que se dice de nación holandés hizo su genealogía en la Villa con testigos de su país y en la información que presentó no hay contratos matrimoniales, testamentos ni instrumentos por donde conste obtuvieron sus antepasados oficios honoríficos ni prueba ejercieron actos distintivos de nobles", p. 33.

Sin embargo y según un documento que hemos hallado en el Archivo del Corregimiento, los hermanos BECKVELT (Pedro Jabier, Joaquin, Manuel y María Josefa) consiguieron en 1758 que el Juez Mayor de la Chancillería de Valladolid resolviera favorablemente acerca de las pruebas que habían presentado para defender su condición de cristianos viejos y nobles hijos dalgos y tras haber mantenido pleito con la Diputación del Señorío. *A. D. V.*, año 1758, legs. 1123 n.º 25 y 575 n.º 22.

(100) *Libros de acuerdos de Juntas Generales*, vol. 42.

(101) GUIARD, T. *op. cit.*, t. II, pp. 526-527, y PETIT, C., *op. cit.*, p. 263.

La compañía mercantil Pedro BECKVELT e hijo contaba con un capital de 10.000 pesos, y la única noticia que poseemos sobre su fundación data de 1741, con motivo de un decreto del Consulado por el cual todas las compañías de la Villa, conforme a lo estipulado por las nuevas Ordenanzas, debían registrarse en el Juzgado de Contratación. La compañía hizo escritura de renovación en 1757 (101). Con motivo de la muerte de BECKVELT se procedió a la liquidación de cuentas y reintegración de caudales de la compañía, constatándose que, a pesar de los 2.429.526 reales de deudas que debía afrontar, se hallaban "los créditos de la casa solbentes y los efectos que dexo exzedian lo uno y lo otro a los empeños...". En otro lugar se dice "que resulta haver suficiente caudal en los haveres créditos mercaderías y efectos que quedaron por su fallecimiento para la satisfacción de las deudas que dejó pendientes, así de privilegio como personales y aun quedava sobrante caudal..." (102). P. BECKVELT además de gran negociante del hierro fue el segundo mayor exportador de lanas del período, como veremos posteriormente.

El cuarto mayor cargador de hierro del período, Agustín A. de UGARTE, empieza en 1754 su actividad de exportador, enviando de su cuenta una pequeña cantidad de hierro a Nantes (300 qq.), no figurando en los años siguientes en los conocimientos de embarque. Es a partir de 1763 cuando aparece ya con regularidad cargando hierro, especializándose en el envío de hierro a Cádiz, con cargazones importantes, que en algún año, como 1768, alcanzan la enorme cantidad de 18.250. En total, durante este período exportó 52.589 pp. a Cádiz y pequeñas cantidades a otros destinos (Ostende, 2.067) y Portugal (1.140). Desgraciadamente, no hemos encontrado ninguna noticia acerca de este negociante en la Casa de Contratación, ni tampoco entre los grandes comerciantes que ocuparon los cargos de Prior y de Consules.

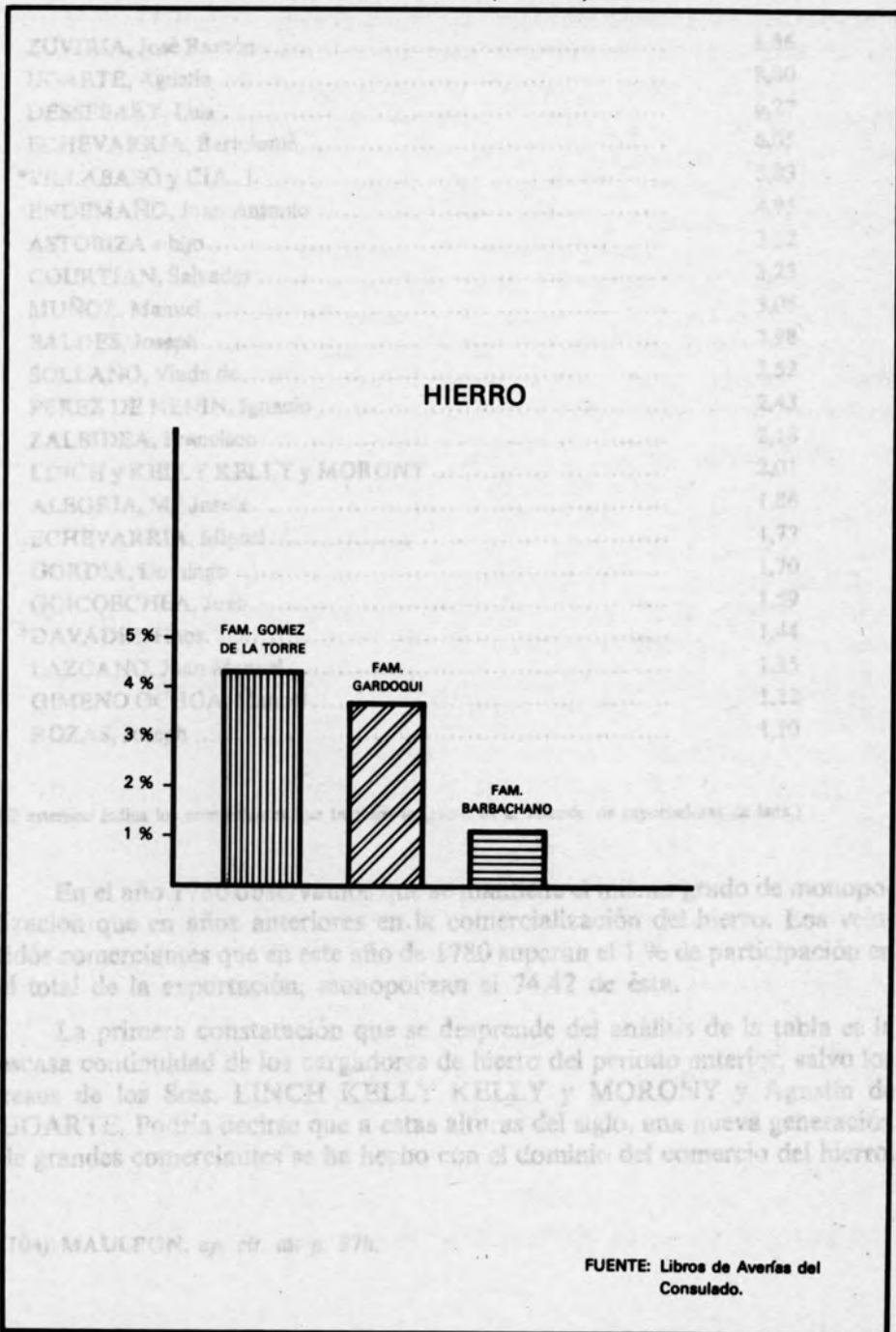
El único dato que poseemos sobre él es que figura como segundo mayor cargador de hierro en el año 1780, y que era una de las personas más acaudaladas de Vizcaya a principios del siglo XIX. También sabemos que fue regidor electo por el bando gamboino durante el bienio 1766-1768 (103).

Por último, Enrique de SAINT-AULARY, que presentó junto con su hermano Juan, información de hidalguía en 1714 (104). Es un comerciante que orienta sus exportaciones de manera más diversificada, ya que, si bien preferentemente exporta hierro a Inglaterra (19.434 qq.) y a Francia (13.813 qq.), también envía importantes remesas a Holanda (7.079 qq.) y a Cádiz (7.127 qq.), así como a Portugal (4.970 qq.) y a El Ferrol (2.780 qq.).

(102) *A. H. P. V.* Escribano Antonio ESNARRIZAGA, año 1763, protocolo 3.447, ff. 276 v.º-409 v.º Se nombró a Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE como depositario de los bienes de BECKVELT.

(103) Libros de acuerdos de Juntas Generales, vol. 46.

PARTICIPACION PORCENTUAL EN LAS CARGAZONES O EMBARQUES DE HIERRO DE LAS PRINCIPALES FAMILIAS DE COMERCIANTES BILBAINOS AÑOS 1750 a 1770 y 1780 y 1790



AÑO 1780

ZUVIRIA, José Ramón	8,86
UGARTE, Agustín	8,80
DESSESART, Luis	6,27
ECHEVARRIA, Bartolomé	6,05
*VILLABASO y CIA., L.	5,83
ENDEMAÑO, Juan Antonio	4,95
ASTOBIZA e hijo	3,32
COURTIAN, Salvador	3,23
MUÑOZ, Manuel	3,06
BALDES, Joseph	2,98
SOLLANO, Viuda de	2,52
PEREZ DE NENIN, Ignacio	2,43
ZALBIDEA, Francisco	2,18
LINCH y KELLY KELLY y MORONY	2,01
ALEGRIA, M. ^a Josefa	1,86
ECHEVARRIA, Miguel	1,77
GORDIA, Domingo	1,70
GOICOECHEA, Juan	1,59
*DAVADIE, Hnos.	1,44
LAZCANO, Juan Manuel	1,35
GIMENO OCHOA, Manuel	1,12
ROZAS, Joseph	1,10

(El asterisco indica los comerciantes que también aparecen en la relación de exportadores de lana.)

En el año 1780 observamos que se mantiene el mismo grado de monopolización que en años anteriores en la comercialización del hierro. Los veintidós comerciantes que en este año de 1780 superan el 1 % de participación en el total de la exportación, monopolizan el 74,42 de ésta.

La primera constatación que se desprende del análisis de la tabla es la escasa continuidad de los cargadores de hierro del período anterior, salvo los casos de los Sres. LINCH KELLY KELLY y MORONY y Agustín de UGARTE. Podría decirse que a estas alturas del siglo, una nueva generación de grandes comerciantes se ha hecho con el dominio del comercio del hierro.

También debió de producirse un mayor grado de especialización en la actividad mercantil, ya que si en la relación anteriormente estudiada figuraban seis cargadores dedicados tanto al comercio del hierro como al de la lana, en ésta sólo son dos los que combinan ambos ramos de la exportación.

En este año 1780 de guerra con Inglaterra, las exportaciones de hierro se dirigen a Portugal. José Ramón de ZUVIRIA (el primero de la relación, dedicado también a la importación de géneros y linos del Norte) envía a aquel país 4.095 qq., A. de UGARTE 2.560 qq., DESSESART 2.879 y Bartolomé de ECHABARRIA 3.691. El segundo destino en importancia fue Francia, destacando las exportaciones a este país realizadas por ZUVIRIA y VILLABASO. Juan de VILLABASO y Luis DESSESART, su cuñado, de origen francés, habían constituido una sociedad en comandita en 1775, aportando cada uno de ellos ciento cincuenta mil reales, por espacio de tres años y que sería renovada posteriormente. En esta sociedad, Luis DESSESART no tendría nombre ni firma en ella (105).

Otro cambio importante que puede observarse en la comparación de las dos tablas, es la menor presencia de comerciantes de origen extranjero en esta última (DESSART, COURTIAN, LINCH y KELLY KELLY y DAVADIE hermanos) frente a los LINCH, BECKVELT, SAINT AVLARY, LARRALDE (vasco francés), DAVADIE, MORONY y WIOLET, del período anterior. Esta disminución de la presencia extranjera es progresiva, como vemos en la relación siguiente del año 1790, obtenida con el mismo criterio que las anteriores, y en que solamente encontramos dos extranjeros, el francés DIVIRY y el irlandés POWER.

(105) PETIT, C. *op. cit.*, ap. doc. num. 6, p. 289 y GUIARD, T. *op. cit.*, p. 531.

AÑO 1790

TROTIAGA, Joseph.....	21,80
ROZAS, Joseph.....	6,52
ECHEVARRIA, Miguel.....	5,09
ECHEVARRIA, Bartolomé.....	5,02
ASTOBIZA e hijo.....	4,65
ENDEMAÑO, Juan Antonio.....	4,19
ZUVIRIA, José Ramón.....	3,93
*AZUELA, Salvador.....	3,91
MUÑOZ, Manuel.....	2,80
YBARRA, Miguel.....	2,78
PEREZ DE NENNIN, Ig.....	2,54
DIVIRI y Sobrinos, Viuda de.....	2,44
*AMEZAGA, Francisco.....	2,32
POWER, Tomás Manuel.....	1,69
ALZIBAR, Viuda de.....	1,36
ASTOBIZA, Joaquina.....	1,30
*BERGARECHE, M.....	1,19
GORDIA, Domingo.....	1,09
VILLABASO, Al.....	1,08

(El asterisco indica los comerciantes que también aparecen en la relación de exportadores de lana.)

El dato más sobresaliente que nos aporta esta nueva tabla es el elevado grado de monopolización de las cargazones de hierro, alcanzado por el comerciante que ocupa el primer puesto, Dn. Joseph de TROTIAGA, una de las mayores fortunas de Bilbao (106) y, por ende, del Señorío a finales del siglo XVIII y principios del s. XIX. Este comerciante estaba especializado en la importación de bacalao y en el embarque de hierro (107).

Todo el hierro cargado por Joseph de TROTIAGA lo destinó a América a través de Cádiz (5.166 q.) y Sevilla (7.678 q.). También envía a América todas sus cargazones de hierro Joseph de ROZAS (Cádiz: 1.108 q.) y (Sevilla: 2.306), de quien dice el Almanak que "trae géneros del Norte y embarca mucho hierro", así como Miguel de ECHAVARRIA (Cádiz: 1.105 q. y (Santander: 2.306) y el resto de los grandes cargadores de este año, si exceptuamos a Bartolomé de ECHEVARRIA, que destina su hierro a Portugal (3.381 q.) y ASTOBIZA e hijo y Alejandro de VILLABASO, que negociaban también con Francia.

(106) A. D. V., carp. 501, n.º 9.

(107) A. D. V., leg. 501, n.º 9.

B) LOS MERCADOS EXTERIORES DEL HIERRO

Según un memorial del Consulado del año 1777, de los aproximadamente ciento cuarenta mil quintales de hierro que eran fundidos y trabajados anualmente en las ferrerías y fraguas de Vizcaya, solamente eran absorbidos por el mercado interior vizcaíno, de cuatro a cinco mil quintales, y los ciento treinta y cinco mil quintales restantes, eran exportados "en planchas, barras mayores y piezas de herraje" (108).

A lo largo de los cincuenta años estudiados, la mayor parte del hierro se destinó a América a través de los puertos habilitados para el comercio con las Indias (Cádiz: 977.640, Sevilla: 147.047, Santander: 124.308, Gijón: 22.192, La Coruña 70.497), que hacen un total de 1.341.648 qq. El segundo mayor mercado para el hierro vizcaíno en este período, estuvo constituido por los tres países más desarrollados del norte y del noroeste de Europa: Francia (540.816 qq.), Gran Bretaña (260.399 qq.) y Holanda (150.949 qq.). Estas exportaciones contabilizan un total de 976.033 qq.

La Europa mediterránea, excluida España, aparece representada en los mercados del hierro vizcaíno por Portugal, en lugar muy preferente (440.153 qq.), por Italia (29.146 qq.) y por el puerto francés de Marsella (1.824 qq.). Importancia creciente tuvieron las colonias norteamericanas después de acceder a la independencia, y el cabotaje cantábrico (360.250 qq.).

1. Los mercados del norte y noroeste de Europa

Los principales países europeos productores de hierro en la época moderna eran Inglaterra, ciertas zonas de Francia, Alemania, Países Bajos Austriacos (Lieja y Namur), Rusia, Suecia y el País Vasco (109). Estos países contaban con vías fluviales o marítimas (el Rhin, el Mosa, el Ural...).

A lo largo del siglo XVIII la producción europea de hierro va a conocer un progresivo aumento, si bien no es posible precisar cifras (aproximadamente de 145.000 a 180.000 toneladas en 1700), que se disparará a partir de 1780 en Inglaterra, gracias a las innovaciones tecnológicas introducidas en este sector.

Pero no hay que perder de vista, como observa agudamente el profesor BRAUDEL, que en la Europa anterior a la industrialización "la civilización económica entonces mucho más dominada por la industria textil que por la

(108) GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, t. II, p. 557.

(109) KELLENBENZ, H. "La industria en la Europa moderna, 1500-1750" in *La industrialización europea. Estadios y tipos*, Paris, 1972, reed. Barcelona, 1981, p. 53.

metalúrgica (a fin de cuentas, fue el algodón el que dio su impulso a la revolución inglesa)" (110).

1.1. Francia

Francia, desde siglos había sido uno de los principales compradores de hierro vasco, del cual había solido importar considerables cantidades. También Francia fue durante la segunda mitad del s. XVIII el principal cliente del hierro vizcaíno, con un total de 561.789 q. exportados al vecino país, cifra que representó un 15,6 % del total exportado. En la primera mitad del siglo, sin embargo, el mercado francés ocupó un segundo lugar tras Inglaterra (111).

Entre los puertos importadores, destacan sobre el resto, Burdeos y Nantes, con 180.283 qq., y 174.910 qq., respectivamente.

(110) BRAUDEL, F. *Civilización material y capitalismo*, Barcelona, 1974, p. 291. También David S. LANDES "El cambio tecnológico y el desarrollo industrial en Europa occidental en los años 1750-1914", in *Historia económica de Europa de la Universidad de Cambridge*, Jaén, 1977, vol. VI, parte primera, p. 391, participa del mismo criterio al considerar que se le ha solido conceder excesiva importancia al papel jugado por la industria del hierro en la Revolución Industrial: "Ya que los escritores pueden contemplar el pasado desde la posición ventajosa de más de 100 años, y al vivir en un mundo en el que la industria pesada es la base de la economía, han tendido a poner excesivo énfasis en la importancia inmediata de los avances tecnológicos en fundición y refinación en el siglo XVIII".

S. LILLEY, sin embargo, es de otra opinión, ya que, si bien no desdeña el papel jugado por el algodón en la primera revolución industrial, considera que la expansión de la industria algodonera pudo ser más bien un síntoma de un proceso de cambios que se estaba efectuando en otros sectores, como el siderúrgico y el de otras industrias de bienes de producción: "Es posible imaginar una Revolución industrial y una transición hacia un crecimiento autosostenido sin la explosiva expansión del algodón, pero sería inconcebible sin la expansión de la industria del hierro" Cf. "El progreso tecnológico y la revolución industrial, 1700-1914", in *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*, Barcelona, 1979, p. 211.

(111) Según FERNANDEZ DE PINEDO, E. *Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*, Barcelona, 1981, p. 113, que ha elaborado datos proporcionados por GUIARD, T. II.

EXPORTACION DE HIERRO A FRANCIA

(Años y quintales)

1750 = 18.845	1760 = 20.618	1770 = 17.301	1780 = 16.891	1790 = 4.225
1751 = 13.916	1761 = 14.508	1771 = 13.794	1781 = 13.208	1791 = 1.577
1752 = 21.176	1761 = 19.271	1772 = 14.660	1782 = 6.793	1792 = 826
1753 = 10.576	1763 = 13.768	1773 = 14.282	1783 = 11.969	1793 =
1754 = 16.154	1764 = 13.674	1774 = 12.328	1784 = 17.477	1794 =
1755 = 16.648	1765 = 19.860	1775 = 12.461	1785 = 11.329	1795 = 4.360
1756 = —	1766 = 13.870	1776 = 12.925	1786 = 9.263	1796 = 300
1757 = —	1767 = 16.236	1777 = 12.493	1787 = 11.867	1797 = 3.867
1758 = 19.857	1768 = 19.729	1778 = 10.012	1788 = 8.892	1798 = 2.511
1759 = 18.042	1769 = 16.305	1779 = 6.423	1789 = 5.913	1799 = 648
				1800 = 593

Nota: En los años 1756 y 1757 no aparecen consignados los destinos de las exportaciones.

Rouen y el Havre de Gracia, los otros dos grandes puertos de Francia, reciben pequeñas cantidades de hierro procedente de Bilbao (1.192 y 4.482 qq.) (112). Los puertos bretones, especialmente Landerneau (76.460) y Morlaix (54.098), constituían la segunda área en importancia en la introducción del hierro vasco a Francia, y por último, Bayona absorbe 8.433 qq. de la exportación bilbaína.

Bayona, con carácter regular importaba considerables cantidades de clavazón y también, tradicionalmente, había solido adquirir tanto en Vizcaya como en la más próxima Provincia de Guipúzcoa, hierro en barras para la construcción naval y vena para las ferrerías de Labort (113).

Si bien se produce un progresivo decrecimiento de las exportaciones de hierro a Francia, hasta los años finales de la década de los años ochenta no

- (112) "L'Espagne nous faisait aussi de petites quantités de fer qui provenait sur tout de Bilbao", DARDEL, P. *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*. Paris, 1963, p. 182. Durante el periodo 1767-1776, el hierro procedente de España importado por los puertos de Rouen y el Havre sólo representó un 0,67 % del total, frente a un 53,9 % del hierro de Suecia y un 16 % del procedente de Holanda.
- (113) JAUPART, F. *L'activité maritime du port de Bayonne au XVIII^e siècle*, Bayonne, t. 2, pp. 397 y 408. Las importaciones de hierro procedente de España a través de Bayona alcanzaron de 1749 a 1764 un valor que osciló entre 17.000 y 98.000 libras. Durante los años siguientes decreció ostensiblemente pero de nuevo en 1780 subió a 27.000 libras, p. 409.

tiene lugar el hundimiento del mercado francés. Durante las décadas de los sesenta, setenta y ochenta, el total de hierro exportado a Francia supera los cien mil quintales. El progresivo desplazamiento del hierro vasco de los mercados franceses pudo obedecer a varias causas. En primer lugar, al rápido ascenso experimentado por la siderometalurgia francesa a partir de la revolución de 1789, inducido por las necesidades de las guerras revolucionaria e imperial (114).

El ritmo de aumento de la producción de hierro fundido es posible que, hasta 1780, fuese más rápido incluso que el de Inglaterra (115). Este notable crecimiento de la producción de hierro le permitiría a Francia liberarse de la dependencia de los países proveedores.

En segundo lugar, la competencia de los hierros procedentes de las villas hanseáticas, Holanda y, especialmente, de Suecia, sobre todo desde 1750. A estos grandes proveedores de hierro se sumaría Rusia en la década de los setenta.

Las crecientes importaciones de hierro extranjero que habían provocado la caída de los precios del nacional y ocasionado las lógicas quejas de los ferrones franceses, se mantuvieron hasta 1775, año en que ya se produjo una fuerte baja (116).

La tercera razón se halla en la crisis que atravesaron las relaciones hispano-francesas en los últimos años del siglo, con motivo del proceso revolucionario, y que culminará con la declaración de hostilidades por la Convención, el 7 de marzo de 1793, a pesar de los intentos de Aranda por mantener la neutralidad (117).

La firma de la paz entre España y Francia en el tratado de Basilea en 1795 no traerá consigo el restablecimiento del tradicional comercio de Bilbao con el vecino país, ni en el ramo del hierro ni en el de la lana.

(114) LEON, P. "L'industrialisation en France en tant que facteur de croissance économique du début du XVIII^e siècle à nos jours" in *Première conférence internationale d'histoire économique*. Stockholm, 1960, p. 177. La producción de hierro fundido aumentó un 23 % entre 1738 y 1796, y un 1.100 % entre 1738 y 1789.

(115) CROUZET, F. "Angleterre et France au XVIII^e siècle. Essai d'analyse comparée de deux croissances économiques", in *ANNALES E. S. C.*, 1966, n.º 1-3, p. 268. En vísperas de la Revolución, Francia producía de 130.000 a 140.000 toneladas de hierro fundido, mientras que Gran Bretaña en 1788 sólo producía 63.000 toneladas.

(116) DARDEL, P. *op. cit.*, p. 183.

(117) SANCHEZ DIANA, J. M. "España y el norte de Europa durante la Revolución francesa", in *Cuadernos de Historia Moderna*, 1963, n.º 21, pp. 59-81.

1.2. Gran Bretaña

EXPORTACION DE HIERRO A GRAN BRETAÑA

(Años y quintales)

1750 = 16.785	1760 = 12.805	1770 = 9.351	1780 = --	1790 = 1.004
1751 = 9.878	1761 = 8.749	1771 = 3.941	1781 = --	1791 = 1.032
1752 = 9.511	1762 = 1.800	1772 = 6.969	1782 = --	1792 = 3.041
1753 = 3.522	1763 = 9.710	1773 = 7.422	1783 = 5.289	1793 = 688
1754 = 13.744	1764 = 12.967	1774 = 5.960	1784 = 1.666	1794 = 500
1755 = 6.251	1765 = 21.596	1775 = 5.290	1785 = 4.108	
1756 =	1766 = 9.525	1776 = 9.264	1886 = 832	
1757 =	1767 = 4.188	1777 = 4.400	1787 = 2.547	
1758 = 19.304	1768 = 3.371	1778 = 4.399	1788 = 2.600	
1759 = 8.364	1769 = 9.535	1779 = 1.231	1789 = 689	

Gran Bretaña fue el segundo país comprador de hierro procedente de Vizcaya, con un total de 264.688 qq. El hierro de Vizcaya, muy estimado por los ingleses por su alta calidad, era utilizado en las manufacturas de la Real Armada y para la fabricación de anclas (118).

En el siglo XVII era empleado el hierro vizcaíno por la Real Armada con carácter exclusivo en la fabricación de anclas, pero a lo largo del siglo siguiente fue siendo mezclado con hierro sueco o con hierro ruso (119).

El hierro vizcaíno en Inglaterra era también empleado para la fabricación de cañones, de fusiles y de herraduras. Mezclado con el hierro sueco era también muy utilizado para la fabricación de tornillos (120).

Gran Bretaña tradicionalmente había sido deficitaria en hierro, a pesar de los esfuerzos realizados desde el s. XVI (importación de técnicas de Lieja y establecimientos de mineros alemanes) y del constante, aunque lento, aumento de la producción (121). Gran Bretaña se veía obligada a importar hierro en

- (118) MAC LACHLAN, J. O. *Trade and peace with old Spain*, New York, 1974², p. 10.
 (119) HILDEBRAND, K. G. "Foreign markets for Swedish Iron in the 18 th Century". *Scandinavian Economic History Review*, 1958, vol. VI, n.º 1.
 (120) *Ibidem*, el hierro sueco era considerado en Inglaterra como más duro que el vasco y más duradero, pero precisamente por ello resultaba más difícil de trabajar y, por lo tanto, más caro.
 (121) DAVIS, R. *La Europa atlántica desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Madrid, 1976, p. 226. ASHTON, T. S. *La revolución industrial*, México 1973², p. 59.

barras (122) principalmente de Suecia, pero también del País Vasco, para la fabricación de objetos de hierro dulce y de acero, al ser muy quebradizo el hierro inglés (123). El hierro en barras procedente de Vizcaya ocupaba el tercer puesto entre los importados por Inglaterra en el s. XVIII, si bien a considerable distancia de éstos.

En el decenio 1720-1730, las importaciones de hierro vizcaíno alcanzaron un promedio anual de 1700-1800 toneladas inglesas, cantidad respetable (124).

Hasta mediados del siglo XVIII, la siderurgia inglesa padeció una crónica deficiencia en el abastecimiento de carbón vegetal que iba desapareciendo. Gracias a las innovaciones técnicas que se adoptaron a lo largo del siglo, la industria siderúrgica británica pudo ir liberándose del uso del carbón vegetal y del carbón mineral importado, empleando cada vez más carbón mineral inglés.

Por otro lado, la utilización desde 1775 de la máquina de vapor en los altos hornos, posibilitó generar una potente corriente de aire, permitiendo que la fundición con coque resultara apropiada para la producción de hierro colado. A estos dos factores hay que añadir que, gracias al procedimiento de pudelación y laminación inventado por H. CORT en 1783-84, se consiguió producir hierro forjado a gran escala. Tales innovaciones posibilitaron un rápido crecimiento de la producción de hierro colado que se cuadruplicará entre 1780 y principios del s. XIX (125).

En otro orden de cosas, la política exterior española en relación con

(122) DEANE, Ph. y COLE, W. A. *British Economic Growth 1688-1959. Trends and Structure*, Cambridge, 1962, pp. 50 y 85. En la tabla de importaciones de hierro en barras se observa un aumento a lo largo de todo el siglo, incrementándose en su segunda mitad.

(123) BUTEL, P. "El gran comercio marítimo" in LEON, P. *Historia económica y social del mundo*, Madrid, 1980. Vid. Gráfico de las exportaciones de hierro a Suecia y de Rusia a Inglaterra, 1720-1799, p. 119.

(124) HILDEBRAND, K. G., *art. cit.*

(125) DEANE, Ph. *La primera revolución industrial*, Barcelona, 1977, pp. 116-123 y ASHTON, T. S. *op. cit.*, pp. 80-86.

(126) En 1750, restablecidas las relaciones entre España e Inglaterra por la paz de Aquisgrán, el ministro español CARVAJAL y el ministro británico Mr. KEENE, firmaron en Madrid un tratado de comercio gracias al cual Gran Bretaña recuperaba las ventajas comerciales obtenidas en el reinado de Carlos II de nación favorecida: "Su Majestad católica consciente que los dichos súbditos británicos gozarán de todos los derechos, privilegios, franquicias, exenciones e inmunidades que ellos han gozado antes de la última guerra, en virtud de cédulas u ordenanzas reales y por los artículos del tra-

Gran Bretaña, pasó de una actitud de neutralidad vigilante durante el reinado de Fernando VI (126), a una efectiva alianza con Francia, principal antagonista de Inglaterra en las contiendas del siglo, con Carlos III. La firma del Tercer Pacto de Familia con Francia en 1761, provocará la declaración de guerra a España por parte de Gran Bretaña a principios de 1762 (127). La firma de la Paz de París (1763) será desfavorable, tanto para Francia como para España, lo que les llevará a ambos países a un estrechamiento de las relaciones, desembocando en una participación española en la guerra de independencia norteamericana a favor de los colonos y al lado de Francia.

La guerra de España con Inglaterra (1779-1782) incidirá muy negativamente sobre los intercambios comerciales con aquel país, al quedar suspendida toda negociación (128).

Como se puede observar en la tabla, las exportaciones de hierro a Inglaterra no recuperarán en la década de los ochenta las cifras anteriores a la guerra. Los últimos años del siglo, con la sucesión de guerras que trajo y la nueva declaración de hostilidades entre España e Inglaterra en 1796, pocos meses después del Pacto de mutua ayuda suscrito entre Francia y España (Tratado de San Ildefonso), provocaron el colapso del comercio bilbaino con Gran Bretaña.

Dentro de Gran Bretaña, es Irlanda, después de Inglaterra, el país que más hierro importó (14.152 qq. en total) sobre todo a través de Dublín y Cork. Escocia únicamente recibió 4.162 qq. En Inglaterra los puertos que más hierro importaron fueron, por este orden, Londres (91.296 qq.), Bristol (68.194 qq.), Exeter (43.329 qq.), Falmouth (14.636 qq.) y Jersey (11.442 qq.).

tado de paz y comercio hecho en Madrid en 1667, y los dichos súbditos serán tratados en España de la misma manera que la nación más favorecida...". Art. 7 del "Tratado de indemnizaciones y comercio entre las coronas de España y de la Gran Bretaña". Cf. CANTILLO, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio...*, Madrid, 1843, pp. 409-410.

- (127) PALACIO ATARD, V. *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid, 1945, pp. 37 y ss.
- (128) CARO BAROJA, J., considera que la guerra con Inglaterra en tiempos de Carlos III supuso la quiebra de la industria naval vasca y la ruina de sus astilleros, florecientes hasta entonces. La gran tradición naval vasca desaparecerá después de la Guerra de Independencia. "En torno a la industria naval", in *Introducción a la historia social y económica del Pueblo Vasco*. San Sebastián, 1974, pp. 69 y 87.

1.3. *Holanda y los Países Bajos Austriacos*

EXPORTACION DE HIERRO A HOLANDA

1750 = 9.640	1760 = 7.567	1770 = 4.067	1780 = 3.683	1790 = 193
1751 = 1.100	1761 = 4.667	1771 = 5.936	1781 =	1791 = 170
1752 = 686	1762 = 14.749	1772 = 5.883	1782 =	1792 = 564
1753 =	1763 = 4.333	1773 = 2.878	1783 = 6.817	1793 =
1754 = 2.750	1764 = 10.997	1774 = 4.536	1784 = 842	1794 = 160
1755 = 3.725	1765 = 9.418	1775 = 6.279	1785 = 1.189	1795 =
1756 =	1766 = 5.308	1776 = 6.532	1786 = 909	1796 =
1757 =	1767 = 3.285	1777 = 3.886	1787 = 305	1797 =
1758 = 4.005	1768 = 1.422	1778 = 3.945	1788 = 341	1798 =
1759 = 5.551	1769 = 2.358	1779 = 2.928	1789 = 667	1799 =

El tercer país importador de hierro vizcaíno fue Holanda. Los holandeses venían a España en busca de lanas, frutas, vinos, aceites, jabones, sales, cueros y también de hierro (129).

La guerra sostenida por Holanda contra Gran Bretaña entre 1780 y 1783, tendrá consecuencias desastrosas para las Provincias Unidas, pues su comercio no se recuperará a partir de entonces, aunque Amsterdam siguiera conservando un lugar destacado como centro mercantil (130).

Los holandeses, que frecuentaban todos los puertos cantábricos, tenían preferencia por el de Bilbao. Este puerto servía como depósito de los productos holandeses (ropa de seda y de lana, papel, mercería y herraje) para su posterior internación en Castilla la Vieja y León.

Bilbao importaba de los holandeses toda clase de géneros necesarios para la construcción naval y también granos.

Los holandeses se llevaban de Vizcaya considerables cantidades de hierro, metal del que hacían "grandísimo consumo" (131).

(129) SÉE, H. "Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVIII", *A. H. D. E.*, t. III, p. 192.

(130) Cf. MILWARD, A. S. y SAUL, S. B. *El desarrollo económico de la Europa continental. Los países adelantados*. Madrid, 1979, p. 100.

(131) *Comercio de Holanda o el Gran Tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los Estados y Señoríos del Mundo*. Madrid, 1746, Traducido de francés en español por D. Francisco Xavier de GOYENECHE. Cap. VII, pp. 131-132 y 133.

También los holandeses eran los principales compradores de castaña, producto excedentario del Señorío. Los navíos extranjeros que llegaban a Vizcaya a extraer la castaña estaban obligados a traer granos para el consumo interno (132).

La exportación a los Países Bajos Austriacos fue muy escasa, 10.286 qq. El hierro vizcaíno había sido importado por Bélgica desde los tiempos medievales, pero en el siglo XVIII había prácticamente desaparecido (133).

También otros países del norte de Europa importaron pequeñas partidas de hierro: Alemania (6.600 qq.) (134), Finlandia (2.490 qq.), Noruega (766 qq.) y Dinamarca (322 qq.).

Como dato curioso diremos que en los años 1765 y 1773, dos barcos llevaron hierro desde Bilbao a los puertos rusos de Riga y de San Petersburgo.

2. El mercado norteamericano

Aunque en el conjunto de las exportaciones del período la participación de las colonias norteamericanas no importaron más que un 0,5 % (20.051 qq.) del total de hierro exportado, a partir de su independencia y, sobre todo, en los últimos años del siglo, adquirieron mucha mayor importancia como mercado para el hierro vasco.

- (132) Vid. disposiciones de la Diputación sobre el precio y modo de extraer la castaña *in Dip. Gen.* 27 de septiembre 1749, 18 sep. 1750, 31 de agosto 1751, 6 sep. 1752, 16 oct. 1752, 15 dic. 1753, 27 sep. 1756... "Siendo opuesto a una real carta executoria y hallarnos prebenidos por decreto de Junta gral. que los navios que viniesen al Señorío de Vizcaya ha extraer el fruto de la castaña para reynos extraños aian de traer granos para proveer y abastecer este país por lo vencido y herial que era pues apenas se coge alimento para la cuarta parte del año y haver mandado el año proximo pasado el Cavallero Corregidor a ciertos mercaderes que solicitaron cargar de castaña los navios que no havian traído grano, el que no cargasen arreglado a la carta real executoria y a su gran justificazion y tambien que sufren los pobres indígenas del Señorío muchas extorsiones y bexaciones al tiempo de la extraccion por los capitanes de navios,..." *Reg. Gen.*, año 1754, f. 87 r.º Los despachos de embarque del Consulado a partir de 1760 no registran cargamentos de castaña destinados al exterior.
- (133) "Les produits espagnols dont l'importation au moyen âge est la plus considérable sont les fruits, l'huile d'olive, le vin, le sel, le fer et les laines. Il est encore aussi au XVIII^e siècle, sauf pour le fer qui a complètement disparu". LEFEVRE, J. *Etude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIII^e siècle*. Bruselas, 1921, p. 104.
- (134) El embajador español en Berlin, Las CASAS, aconsejaba en 1783 al gobierno español que intentase fomentar la exportación de hierro vizcaíno a Prusia, pues el hierro siberiano era frágil. El embajador consideraba que se podrían obtener pingües beneficios en este negocio de exportación de hierro a Alemania. Cf. POHL, H. *Die beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806*. Wiesbaden 1963, p. 186.

Prueba de ello es que en 1800 los E. E. U. U. importaron 5.600 qq.

Prácticamente todo el hierro vizcaíno importado por América del Norte lo hizo Massachusetts (18.122) a través de sus puertos de Salem, Boston y Marblehead.

El hierro comprado en Bilbao era, sin duda, empleado en la floreciente industria naval de la Nueva Inglaterra, especializada en actividades de transporte marítimo y en la pesca (135).

También adquirirían partidas de hierro, como retorno, los barcos que venían a Bilbao procedentes de Terranova con carga de bacalao. En total las tres regiones costeras del Canadá importaron 6.091 qq.: Nova Scotia (280); New Brunswick (467) y Terranova (5.344).

3. Europa del Sur

3.1. Portugal

Portugal con 452.217 qq. y un 12,6 % sobre el total, fue el tercer destino, detrás de la América española y de Francia, más importante de las exportaciones de hierro.

En Portugal, merced a la política mercantilista adoptada por el gobierno desde el último tercio del siglo XVII, se va a potenciar la industria nacional, surgiendo diversas fábricas y manufacturas, tanto textiles como metalúrgicas.

En Lisboa y en sus alrededores, se potenciarán las fundiciones de hierro, sobre todo en los últimos años del siglo XVII y principios del XVIII, en consonancia con el auge comercial que conoce Portugal. Posteriormente, con POMBAL, el gobierno creará centenares de fábricas en torno a los puertos de Porto y Lisboa.

Portugal no dudará en contratar técnicos extranjeros, franceses e ingleses especialmente, pero también españoles, a fin de que colaboraran en la erección de las distintas clases de manufacturas (136).

(135) Hemos encontrado un documento del año 1800 en el que se habla de la compra de una partida de hierro en Bilbao por un comerciante de Boston. "... hallándose en esta villa por el mes de junio último Seth ADAMS, ciudadano natural de los Estados Unidos de América y comerciante en Boston a sus asuntos mercantiles fue uno de ellos ordenar a dha casa de comercio de viuda d'Ybiri y sobrinos la compra de varias calidades de fierro que se efectuó por cuenta del mismo Seth ADAMS..." A. D. V., año 1800, leg. 392, n.º 14.

(136) OLIVEIRA MARQUES, A. H. de, *História de Portugal*, Lisboa, 1972, pp. 521-522.

Igualmente, algunos oficiales de ferrerías de Vizcaya recibieron ofertas para ir a trabajar a Portugal. Las autoridades del Señorío adoptaron severas medidas contra aquellos técnicos que decidieran emigrar, amenazándoles con el embargo de sus bienes y de reputarlos por traidores (137).

La extracción de vena para el reino de Portugal estaba prohibida "para que recaiga en el Reyno el beneficio de su labor". En el año 1780, el Gobierno, al tener conocimiento de que en algunas aduanas no se permitía la extracción del hierro en barras a Portugal, insta a los administradores de las aduanas de Galicia a "que en todas las aduanas de esa jurisdicción no se ponga embarazo alguno en la extracción del hierro labrado o en barras a Portugal, cobrando los derechos correspondientes de R^{tas}. Generales, y, además, los diez mrs. vⁿ. por quintal señalados en el almacén del Almirantazgo" (138).

Aunque no poseamos, desgraciadamente, una relación seriada del precio del hierro, sabemos que en 1764 alcanzó una elevada cotización (94 reales).

En dicho año, D. Juan Matias de SARACHAGA, comerciante de Bilbao, otorgó poder a D. Domingo Francisco GUIMARAEZ, vecino de la ciudad de Oporto, para que llevase a cabo las diligencias oportunas para cobrar a D. Joseph Francisco MONTERO MAZA, también de Oporto, la importante suma de ciento sesenta y nueve mil cuatrocientos diez reales y veinte y nueve maravedís, que le debía a SARACHAGA, por los mil ochocientos cinco quintales de hierro que éste le había remitido (139).

(137) "En vista de una carta escrita desde Jemein por el Regidor del Señorío D. Miguel Antonio de MURGA, en la que dice haber averiguado que varios oficiales de ferrerías del Señorío, seducidos sin duda por cuantiosas ofertas, se están disponiendo a pasar a Portugal, y que al temor de que se hayan descubierto en otras partes veneras de igual calidad a las que se han considerado hasta ahora el único aunque muy precioso fruto de Vizcaya, se añade el desconsuelo de que hombres nacidos e industriados en el Señorío vayan por falta de reflexión a causar la ruina de su patria; por lo cual se toma MURGA la licencia de proponer que se notifique a los expresados oficiales que no salgan fuera de España sin pasaporte de la Diputación, pena de embargo de bienes y de reputarlos por traidores, acordó el Regimiento el 7 de octubre, a consulta y dictamen de los Padres de Provincia, escribir al Secretario del Despacho de Estado, D. José Agustín de LLANO, exponiéndole los perjuicios que se seguirían de que salgan del Señorío los dichos artifices para las ferrerías que se intente fabricar en Portugal, y que se participe asimismo lo que ocurre en las Encartaciones, Alava y Guipuzcoa." Regimiento General de 30 de julio de 1767. SAGARMINAGA, F., *op. cit.*, t. V, p. 436.

(138) A. H. N. año 1780, t. 24, ff. 1-2.

(139) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, protocolo 3.448, año 1764, f. 286 v.º

EXPORTACION DE HIERRO A PORTUGAL

(Años y quintales)

1750 = 8.520	1760 = 6.147	1770 = 5.027	1780 = 23.488	1790 = 5.385
1751 = 14.050	1761 = 2.486	1771 = 10.314	1781 = 31.102	1791 = 5.982
1752 = 11.356	1762 = 2.220	1772 = 10.191	1782 = 51.224	1792 = 6.680
1753 = 8.940	1763 = 10.083	1773 = 4.115	1783 = 12.288	1793 = 2.012
1754 = 11.285	1764 = 7.971	1774 = 13.698	1784 = 16.487	1794 = 5.693
1755 = 8.185	1765 = 8.471	1775 = 10.255	1785 = 3.927	1795 = 2.277
1756 = -	1766 = 8.980	1776 = 9.558	1786 = 5.461	1796 = 2.254
1757 = -	1767 = 10.986	1777 = 13.215	1787 = 9.127	1797 = 1.371
1758 = 2.451	1768 = 8.160	1778 = 6.818	1788 = 5.854	1798 = 796
1759 = 4.396	1769 = 9.121	1779 = 9.752	1789 = 6.106	1799 = 9.412
				1800 = 7.134

La firma del Pacto de Familia en 1761 entre España y Francia condujo al enfrentamiento con Portugal, aliada de la Gran Bretaña. Posteriormente, en 1776, España y Portugal se enfrentarían de nuevo en América. A partir del fin de las hostilidades se estrecharían las relaciones diplomáticas entre ambas naciones, mediante la firma de un tratado suscrito en Madrid en 1778. En su apartado comercial, se tomaron como base los tratados comerciales entre los dos países de los reinados de Carlos I y Felipe III (140).

En los años noventa del siglo, Portugal se coaligó con España contra Francia, mediante la firma de un tratado en Madrid en 1793.

3.2. Italia

Las exportaciones de hierro a Italia se concentraron en los años de guerra contra Inglaterra casi exclusivamente, y se realizaron a través de Génova, puerto especializado en la importación de metales como cobre e hierro.

En 1779 se enviaron 1.695 qq., en 1780 4.604 qq., en 1781 14.753 qq. y en 1782 5.898 qq. Las exportaciones de hierro a Italia desaparecen por completo en años posteriores, exceptuando el año 1795 en que se envió una pequeña cantidad (50 qq.). En 1750, otro puerto italiano, Livorno, figura como destinatario de 2.146 qq. (141).

(140) Cf. COXE, W. *L'Espagne sous les rois de la maison de Bourbon*. Paris, 1827, t. V, p. 173.

(141) RICARD, S. *op. cit.*, t. I, p. 616.

3.3. España meridional

Los puertos del mediodía español importadores de hierro fueron, prácticamente, dos: Cartagena (13.307 qq.) y Málaga (17.312 qq.). También fueron importadas pequeñas cantidades por Alicante (1.866 qq.) y Valencia (560 qq.). El hierro importado por Cartagena se explica en relación con el fomento de la industria metalúrgica, orientada al desarrollo de las maestranzas y de los arsenales reales, impulsada por Fernando VI y Carlos III (142).

Las importaciones realizadas a través del puerto de Málaga se encuentran estrechamente vinculadas con el progreso experimentado por la siderurgia andaluza a lo largo del siglo XVIII y, especialmente, por el centro manufacturero de la serranía de Ronda, fundado a principios de siglo. Los directores de la empresa de Ronda afirmaban, en un memorial de 1733, "que en los puertos de Andalucía no había más que hierro extranjero". No obstante, ALCALA ZAMORA considera que las compras andaluzas de hierros vascos eran apreciables y tradicionales (143).

4. Marruecos

La política de Carlos III y de su ministro FLORIDABLANCA en relación con el mundo musulmán, persiguió un doble objetivo: acabar con la piratería norteafricana y abrir los mercados del mundo musulmán al comercio español. El 28 de mayo de 1767, se firmó un tratado de amistad entre España y Marruecos, que tuvo que ser renovado el año 1780 tras el ataque en 1774 del rey de Marruecos a las plazas de Melilla y el Peñón de Vélez.

A pesar de algunos incidentes, la relación de amistad entre España y Marruecos se mantuvo hasta 1790 (144).

	1770	1771	1773	1774	1784	1785	1787	1788	1789	1800
Berberia	1.000	1.038								
Mogador			1.500	797		547	630	860		
Costa de Afr.					363					
Tañger									1.902	1.100

(142) Cf. FERNÁNDEZ DURO, C. *op. cit.*, t. V., pp. 243-245.

(143) ALCALA ZAMORA, J. "Progresos tecnológicos y limitaciones productivas en la nueva siderurgia andaluza del siglo XVIII (avance de investigación), in *HISPANIA*, año 1977, n.º 136, pp. 381-383.

(144) PALACIO ATARD, V. *El Tercer Pacto de Familia*. Madrid, 1945, pp. 323-328.

En 1771, los comerciantes bilbaínos GOOSENS e hijo, solicitaron pasaporte para despachar en derecho desde aquel puerto (Bilbao) al de Mogodor del Emperador de Marruecos, uno de sus navíos con carga de géneros, obteniendo del rey derecho para la libre extracción de hierro y demás géneros y frutos del Señorío así como para traer de retorno "aceite, cera, trigo, havas y demás frutos y comestibles" (145).

5. Cabotaje cantábrico

La relación mercantil de Bilbao con los puertos cantábricos fue en aumento en los últimos años del siglo, debido principalmente a la habilitación de los puertos de Santander, Gijón y La Coruña para el comercio directo con América.

Otro factor que influyó también en el aumento del cabotaje cantábrico fue la crisis que atravesó la explotación de los yacimientos de mineral del N. E. de Galicia.

Ahora bien, hay que distinguir el comercio de exportación de hierro labrado, dirigido al mercado colonial, del tradicional cabotaje de transporte de vena de mineral, realizado por las pequeñas embarcaciones (polacras, pataches, quechemarines y pinazas) de los naturales de Galicia, Asturias y Santander (146) que traían a Vizcaya géneros propios (sardina, grasa, vino, frutas, jamones, lienzos), llevándose de retorno la preciada vena del Señorío.

En el período estudiado se exportaron 10.197 a la provincia de Santander (deducidos los consignados a la capital), 88.141 a Asturias (exceptuando las partidas enviadas a Gijón, destacan Avilés con 27.483 qq. y Luearca 17.173 qq.) y 203.744 qq. a Galicia (Vigo: 4.659 qq., Lugo: 99.899 qq., Coruña: 4.659 qq. y Pontevedra: 8.640 qq.).

EL mineral vizcaíno se convirtió en imprescindible para poder seguir alimentando las antiguas ferrerías gallegas en la fabricación de objetos necesarios para abastecer la demanda de la población campesina: ollas, clavazón, aperos de labranza...

Tales ferrerías daban trabajo a unas mil familias, que pudieron continuar en el desempeño de sus actividades gracias a la vena que se traía de Vizcaya. Igualmente, fue utilizado el hierro vizcaíno para proveer a la Compañía de la Vega de Ribadeo, que gozaba de franquicia de derechos por disposición de La Coruña, a fin de impulsar la factoría.

(145) A. H. N. año 1771, t. 20, ff. 104-107.

(146) MELJIDE PARDO, A. *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid, 1971, p. 113.

Mención especial merece, por la importancia que tuvo durante este tiempo, el puerto de Ribadeo, que importó 87.925 q.q. y una media de 10.000 qq. anuales de hierro de Vizcaya y de la Montaña, destinados a las fábricas de clavazones del interior del país, "sin cuyo socorro quedarían millares de artistas expuestos a expatriarse a otras provincias o a mendigar el sustento. Esta especie de industria inherente a la agricultura y a todas las necesidades de la vida, no es menos recomendable el poder de la Marina Real. El Departamento del Ferrol se surte en mucha parte de las clavazones de esta ría y tiene declarado deber preferirlas por su excelente calidad a las de Vizcaya" (147).

En el bienio 1781-1782, los navíos procedentes de Bilbao —35— son los más numerosos del conjunto de los entrados en Ribadeo (148).

Dentro de las actividades mercantiles del fundador de los primeros altos hornos de España, el célebre ilustrado asturiano, D. Antonio Raimundo IBAÑEZ desempeña un papel esencial la importación de hierro de Vizcaya, así como de Suecia, para proveer a la Compañía de Vega de Ribadeo, a través de este puerto y del de San Ciprián "por donde pueden introducirse desde Vizcaya la vena para el surtido competente" (149).

En 1792, empezarán a funcionar los primeros altos hornos de España en Sargadelos, cuya misión era fabricar toda clase de manufacturas de hierro. En la puesta a punto de dichos altos hornos tuvieron un papel destacado los técnicos vizcaínos y navarros, contratados por IBAÑEZ (150).

Los comienzos de la nueva industria siderúrgica no debieron ser muy boyantes, ya que, en 1795, IBAÑEZ tuvo que reclamar a la Real Hacienda el pago de las municiones fundidas en Sargadelos, para poder hacer frente a las letras giradas a su cargo por el comerciante bilbaino D. Francisco de AMEZAGA, por la cantidad de 167.696 reales (151), por diferentes partidas de hierro remitidas por éste a IBAÑEZ.

Los impagos debían ser frecuentes, a juzgar por la cantidad de poderes para cobrar registrados en los protocolos notariales. Por citar una muestra,

(147) CASARIEGO, J. E. *El Marqués de Sargadelos o los comienzos del industrialismo capitalista en España*. Oviedo, 1974², p. 81.

(148) "Representaciones en nombre del consejo de la Villa y puerto de Rivadeo", in CASARIEGO, J. E., *op. cit.*, ap. VI, pp. 275-276.

(149) MEJIDE PARDO, A. *op. cit.*, p. 95.

(150) MEJIDE PARDO, A. *Documentos para la historia de las Reales Fábricas de Sargadelos*. La Coruña, 1979, pp. 54 y 58.

(151) *Ibidem*, pp. 203-263.

D. Tomás de ASTOBIZA, negociante de Bilbao, reclama en 1759 a D. Josef del RIO y CIA., de la villa de Luanco en el Principado de Asturias, once mil noventa y dos reales y cuatro mrs. por una partida de hierro que le había remitido el año anterior (152).

6. El comercio con América a través de los puertos habilitados

La recuperación industrial y comercial del País Vasco y de Cataluña desde fines del siglo XVII, y la consiguiente búsqueda de nuevos mercados, especialmente del colonial, para su producción, le llevaría a la burguesía mercantil de la periferia del Estado a presionar sobre la administración, para que ésta acabara con el monopolio del tráfico americano detentado por Sevilla hasta 1717 y, posteriormente, por Cádiz.

El sistema de puerto único en el comercio con América se había revelado ineficaz, pues habían descendido tanto la navegación como el comercio nacionales y, en contrapartida, aumentado el comercio interlope de los extranjeros.

Pese a las resistencias de los sectores sociales que habían venido beneficiándose del monopolio gaditano, acabará por derogarse, implantándose el "comercio libre" con América, inspirado en un "mercantilismo de nuevo cuño" o "mercantilismo ilustrado", según la acertada expresión de V. VAZQUEZ DE PRADA (153).

Prueba del interés que tenía la burguesía mercantil bilbaina en la explotación más racional y sustanciosa del amplio mercado americano, son los dos proyectos de formación de compañías comerciales para la negociación directa con las Indias. El primero de estos proyectos propuestos por el Consulado, a imitación de la ya constituida Compañía Guipuzcoana de Caracas, data de 1737, y llevaba el nombre de "Compañía de navegación y comercio con Buenos Aires, Tucumán y Paraguay".

Como dato curioso diremos que este proyecto fue impugnado por Don Juan de BERRIA. Diputado del comercio del Perú, temiendo que se derivarían muchos perjuicios para el Comercio de aquel virreinato del fomento mercantil que la mera compañía originaria en las provincias del Rio de la Plata y en la ciudad de Buenos Aires (154).

(152) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1759, protocolo 3.443, f. 689.

(153) VAZQUEZ DE PRADA, V. "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". *Noveno coloquio internacional de historia marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968, t. XXV, pp. 198-201.

(154) *Representación que hace a Su Majestad Don Juan de BERRIA, del Orden de Santiago, Diputado del Comercio del Perú, impugnando el proyecto y nueva compañía que pretenden establecer las Encartaciones del Señorío de Vizcaya...* Madrid 1745.

Al año siguiente de la firma de la Paz de París (1763), por la que España obtuvo la Luisiana, el Consulado de Bilbao elaboró un plan para el establecimiento de una compañía, con el objeto de explotar comercialmente la colonia de la Luisiana (155).

No obstante el interés económico de ambos proyectos de cara a un mayor control del comercio colonial americano por parte de la metrópoli, fueron desestimados (156).

Como es sabido, la política gubernamental de autorización para el comercio libre con América de otros puertos españoles, se inició en 1765 con la habilitación de nueve puertos (Santander, Gijón, La Coruña, Sevilla, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona) culminando en el "Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España a Indias", de 12 de octubre de 1778 (157), que aumentaba en cuatro más los puertos autorizados (Almería, Los Alfaques, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife), así como veintidós puertos en las colonias.

Bilbao, a pesar de las continuas solicitudes que elevó al Gobierno, no será autorizado para el tráfico directo con América, como represalia por la

- (155) El capitulado de ambos proyectos puede verse en GUIARD, T., *op. cit.*, t. II, pp. 342-352. La Compañía se comprometía a introducir en la Luisiana diez mil negros "o más si fuese necesario y pudiese, libres de todo derecho", art. 19, p. 370. El "Plan o proyecto de la Luisiana", se encuentra en el *A. C. B. Reg. 4 de Memoriales y representaciones*. Cajón 20, n.º 66. Vid. también para la Compañía de Buenos Aires Dip. 5 de julio 1737, REG. GEN. de 12 de julio 1737, J. G. de 1 de julio 1738, J. G. de 21 de julio 1740, J. G. de 23 de julio 1744, Dip. 12 de julio 1745, J. G. 27 oct. 1745, J. G. 31 oct. 1748, REG. GEN. 5 nov. 1749... y para la Compañía de la Luisiana, J. G. 22 julio 1768.

Los grandes comerciantes de Bilbao poseían acciones en la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. D. Nicolás Antonio de GUENDICA, prior del Consulado en 1791, estaba interesado en treinta y dos acciones de a quinientos pesos, la satisfacción de cuyo importe reclama en 1779. *A. H. P. V. Esno*. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1779, protocolo 3.462, f. 445.

- (156) En 1793 comunicó el Prior del Consulado una orden del Rey en la que se manifestaba la queja de los comerciantes españoles por la decadencia en que se encontraba el comercio de Nueva España. Tal decadencia se atribuía, entre otras causas, al tráfico clandestino que se realizaba por la Luisiana y la Florida, que mantenían correspondencia directa con Francia. El Rey, a fin de fomentar el tráfico comercial español con aquellas partes, las expediciones que se dirigieran a la Luisiana y la Florida sólo pagarían la mitad de los derechos de los géneros que no hubiesen podido vender y condujesen después a Veracruz o la Habana. *A. C. B. Libro de Decretos*, año 1793, ff. 23-24.
- (157) *Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias*. Madrid, 1778. Ed. facsimil, Sevilla, 1978, pp. -3-4.

firmeza mantenida por el Señorío en la defensa de las franquicias aduaneras de Vizcaya (158). Los negociantes bilbainos viéronse obligados a tener que registrar sus mercaderías destinadas a América en los puertos habilitados (La Coruña, Gijón, Santander y Cádiz) (159).

6.1. Exportación de hierro a Cádiz

En los despachos de embarque de los navíos que iban a Cádiz no se especifica el peso de los géneros de hierro manufacturado que en gran proporción se enviaban a aquel puerto para su envío a América: rejas de arar, hachas, azadas y azadones, balconajes, etc...). De ahí que sólo hayamos podido contabilizar las partidas de hierro labrado reducidas a quintales (160).

Tampoco es posible especificar qué cantidad del hierro con destino a Cádiz y Sevilla era empleado en los arsenales y astilleros de Cádiz, o bien era introducido desde estos lugares en el interior del reino.

EXPORTACION DE HIERRO A CADIZ

(Años y quintales)

1750 = 24.434	1760 = 12.957	1770 = 22.171	1780 = 9.276	1790 = 21.311
1751 = 18.400	1761 = 27.460	1771 = 23.883	1781 = 5.274	1791 = 24.731
1752 = 21.211	1762 = 1.569	1772 = 22.097	1782 = 13.348	1792 = 24.895
1753 = 24.125	1763 = 51.995	1773 = 32.949	1783 = 23.249	1793 = 6.492
1754 = 23.467	1764 = 15.228	1774 = 30.090	1784 = 21.712	1794 = 16.393
1755 = 29.248	1765 = 21.475	1775 = 19.783	1785 = 29.611	1795 = 7.575
1756 = —	1766 = 34.167	1776 = 12.416	1786 = 22.166	1796 = 5.247
1757 = —	1767 = 33.358	1777 = 22.994	1787 = 18.113	1797 = —
1758 = 18.473	1768 = 41.985	1778 = 19.894	1788 = 18.722	1798 = —
1759 = 19.702	1769 = 30.215	1779 = 31.569	1789 = 36.936	1799 = —

(158) Un análisis de las distintas actitudes mantenidas respecto a la conveniencia o no del traslado de las aduanas a la costa, tanto por la aristocracia terrateniente (contraria al cambio) como por la gran burguesía comercial (favorable), in FERNANDEZ ALBALADEJO, P. "Algunos textos sobre la polémica entre libre comercio y fueros hacia 1780". *B. R. S. V. A. P.*, 1976, cuadernos 1.º y 2.º, pp. 229-235.

(159) Aunque no fuera nunca autorizado el puerto de Bilbao para el libre comercio con América, la participación de la flota vizcaína en esta navegación era tan considerable que el Consulado llegó a afirmar que Bilbao competía con el propio Cádiz. Más de sesenta navíos vizcaínos, propiedad de armadores bilbainos, hacían la navegación desde los puertos habilitados. Cf. GUIARD, *La industria naval vizcaína*, pp. 144-145.

USTARIZ nos dice cómo en ninguna de las flotas que partían para las Indias faltaba el hierro de Vizcaya y de Guipúzcoa: "Los negociantes suelen hacer transportar de Cantabria a Cádiz y otras partes de Andalucía, principalmente hierro y herraje de que es muy grande el tráfico por mar así para el consumo en diversas provincias marítimas de España como en las Indias, para donde no sale Flota, Galeones, navios de azogues ni otros algunos que no lleven por lastre hierro en barras o labrado de cuyos géneros consta que sólo en la Flota de 1720, para Nueva España se embarcaron 39.878 quintales registrados siendo de Vizcaya y de Guipúzcoa la mayor parte" (161).

Los géneros de hierro constituían la segunda partida fundamental en las exportaciones de Cádiz a América, si bien a considerable distancia de las manufacturas textiles. En el período 1717-1735, los textiles representaron un 45,17 % del total embarcado en las flotas de Indias, mientras que los productos suderúrgicos sólo representaron un 5,83 %. En la segunda mitad del siglo, período 1757-1776, desciende la proporción de las exportaciones de hierro a un 4,02 % frente a un 51,31 % constituido por manufacturas textiles.

En los embarques a Indias se sabe con seguridad que las partidas comprendidas bajo la genérica denominación de "hierro", "clavazón" o "herraje", procedía de Vizcaya (162).

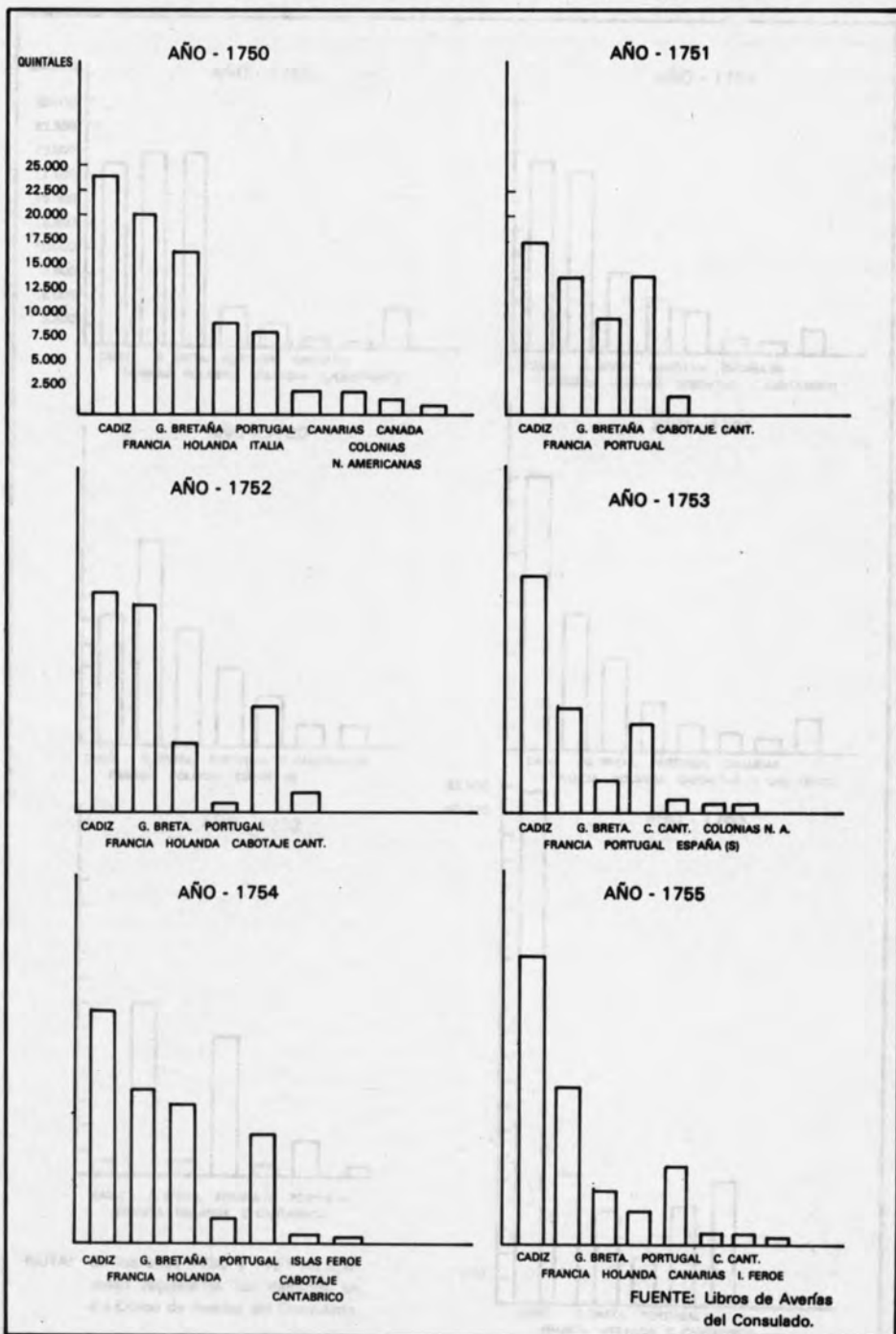
La presencia de comerciantes vizcaínos en la Carrera de Indias era muy importante. De los nuevos matriculados en la Carrera entre 1743 y 1778, los

(160) En una memoria elaborada en el siglo XVIII por varios comerciantes de Cádiz pertenecientes a diferentes naciones, se hace la relación de los géneros de hierro de Vizcaya que se recibían en aquella plaza: "Hierro de pretina, bergazón, tiradillo y tocho. Palas, rejas, flejes de hierro y todo lo demás que se fabrica en Vizcaya. Arcos de palo. Tocas de Vizcaya (sic), muy pocas veces se conducen a esta ciudad. Brea rubia y negra, que sirve para carenar los navios. Mosquetes, escopetas y otras armas, se suelen conducir a este puerto, donde tienen poco consumo en tiempo de paces por la abundancia que vienen de Barcelona y otras partes. Almadanetas de hierro, se conducen de diferentes tamaños, las más se embarcan para los reinos de Indias, donde tienen consumo para las minas donde se saca la plata. Herraje para caballerías con su clavazón, clavazón con escora y media escora. Clavazón de alfaja y barrote. Clavazón de entablar. Clavazón de medio entablar". *Memoria general de los géneros que se comercian en esta ciudad de Cádiz y otros puertos de España, así para su consumo como para el embarque de las flotas que salen para Indias. Hecha por don Juan VIZARRON, don Antonio PARDO, don Fausto BUSTAMANTE, vecinos de Cádiz, don Pedro LUARCA, por la Nación Flamenca, Don Diego SANSIER y don Juan Bautista MAZON, nombrados por la nación francesa.* "Una memoria de los mercaderes de Cádiz del siglo XVIII." *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1962, t. LXX, 1-2, voz Vizcaya, ff. 15-16.

(161) UZTARIZ, G. *op. cit.*, cap. LXVIII, p. 226.

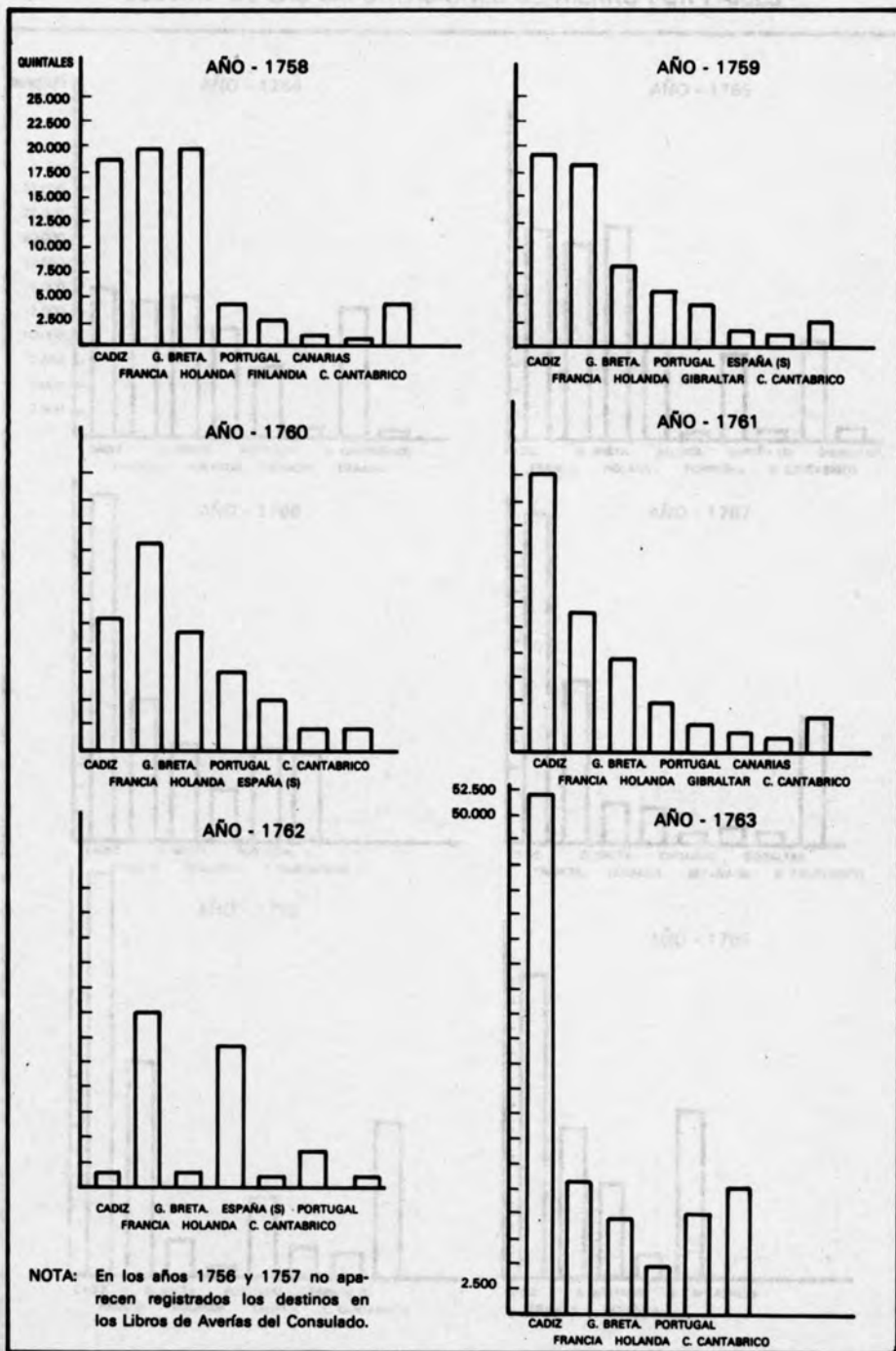
(162) GARCIA BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico (1718-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano.* Sevilla, 1976, pp. 319-322 y 333.

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



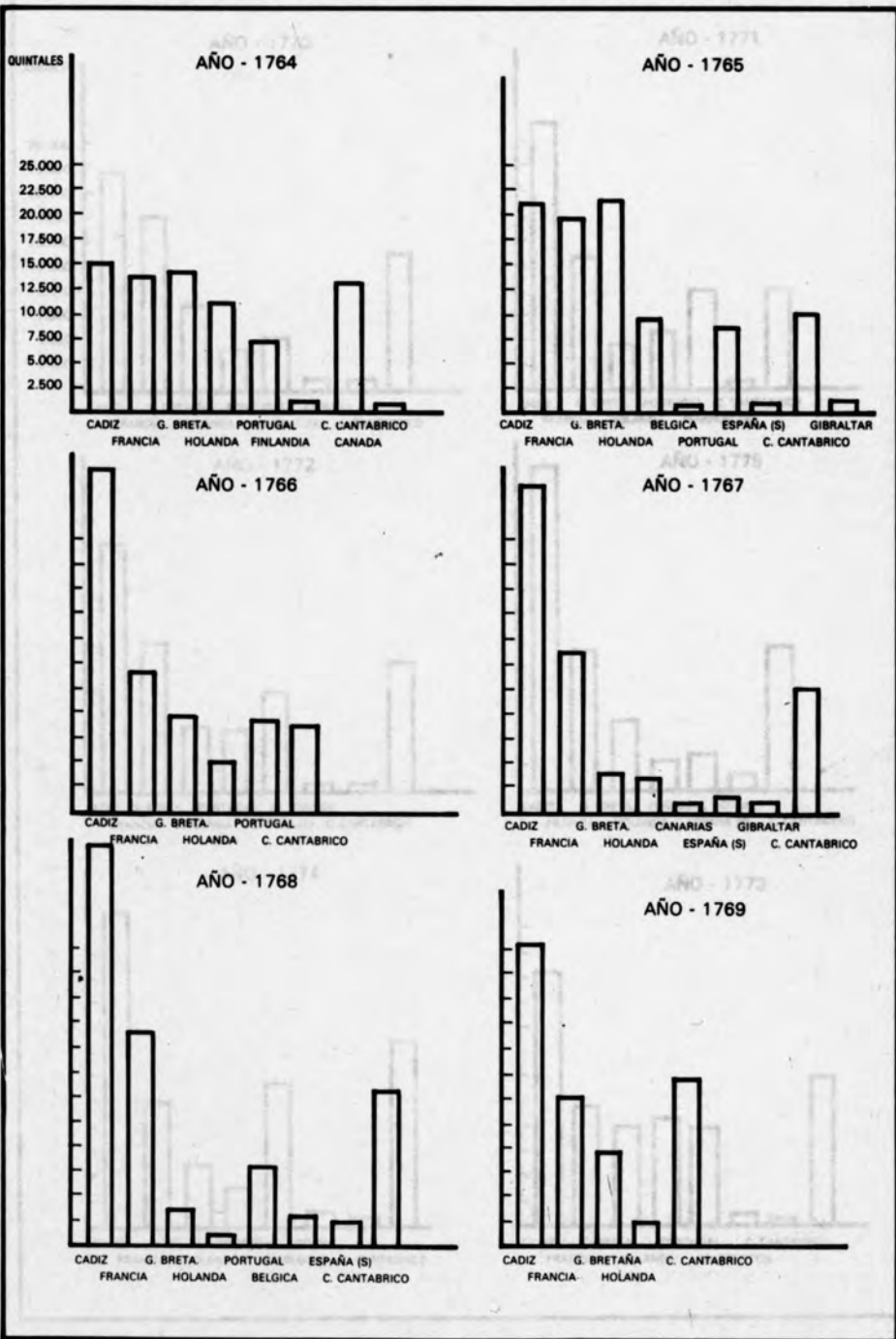
FUENTE: Libros de Averías del Consulado.

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES

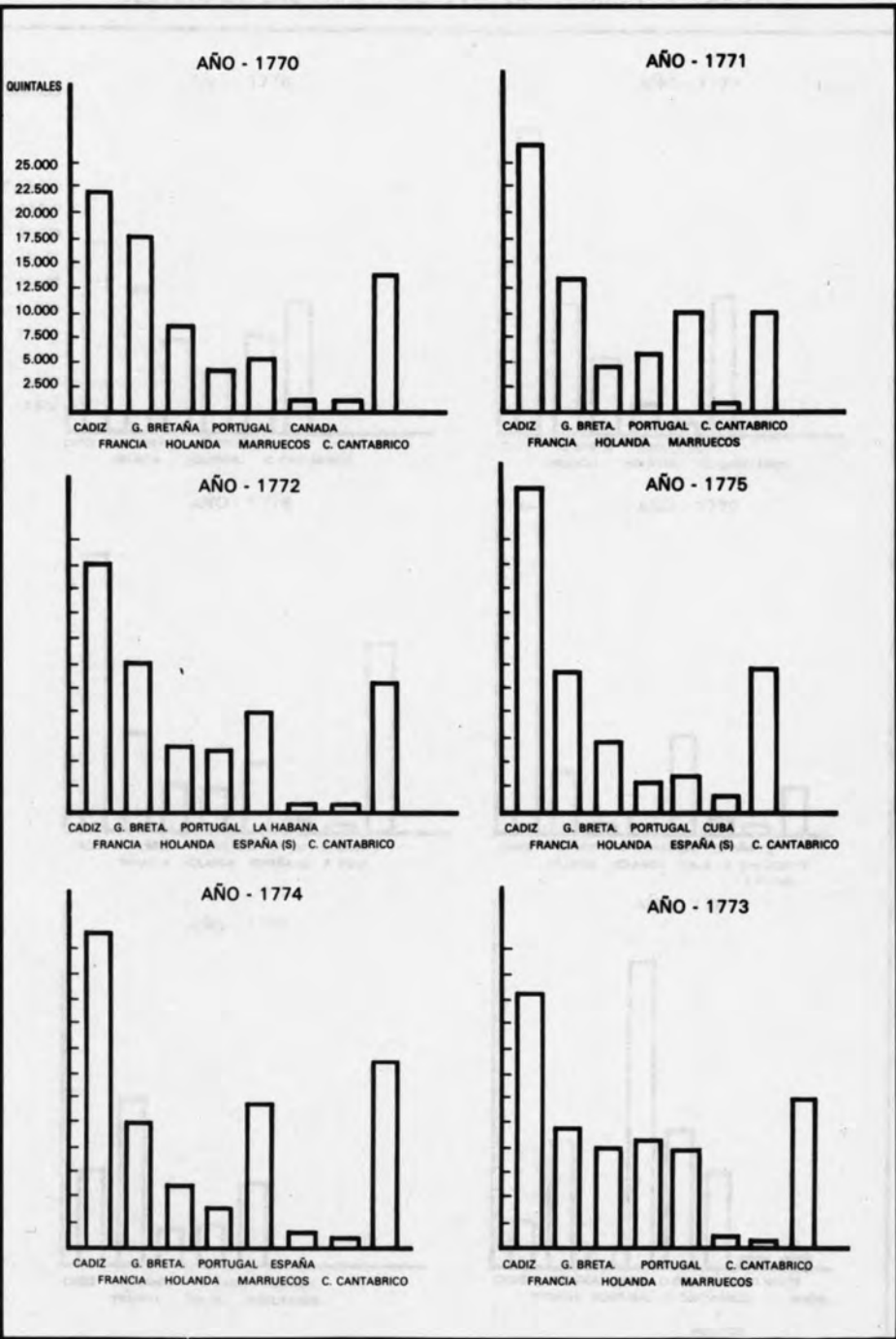


NOTA: En los años 1756 y 1757 no aparecen registrados los destinos en los Libros de Averías del Consulado.

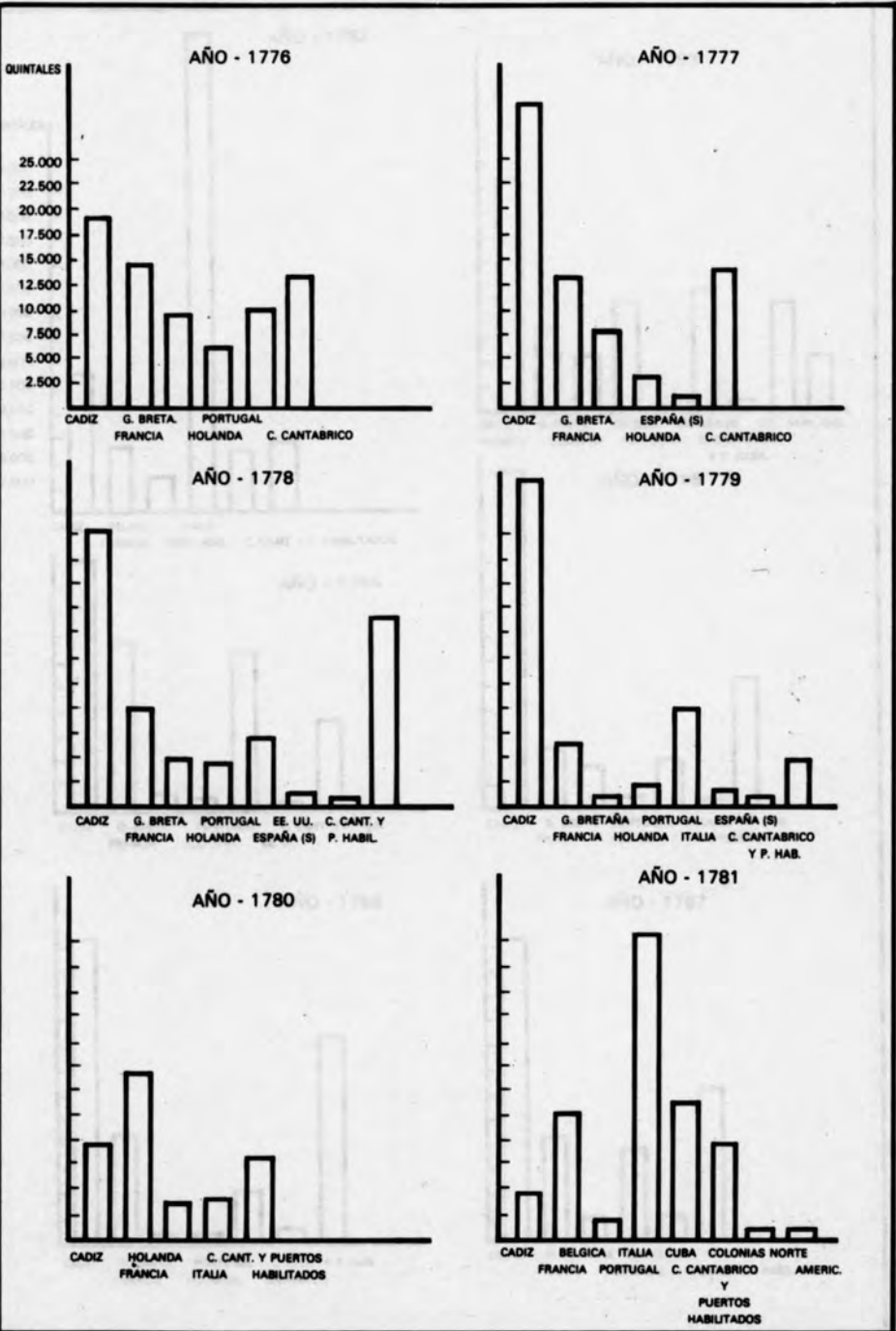
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



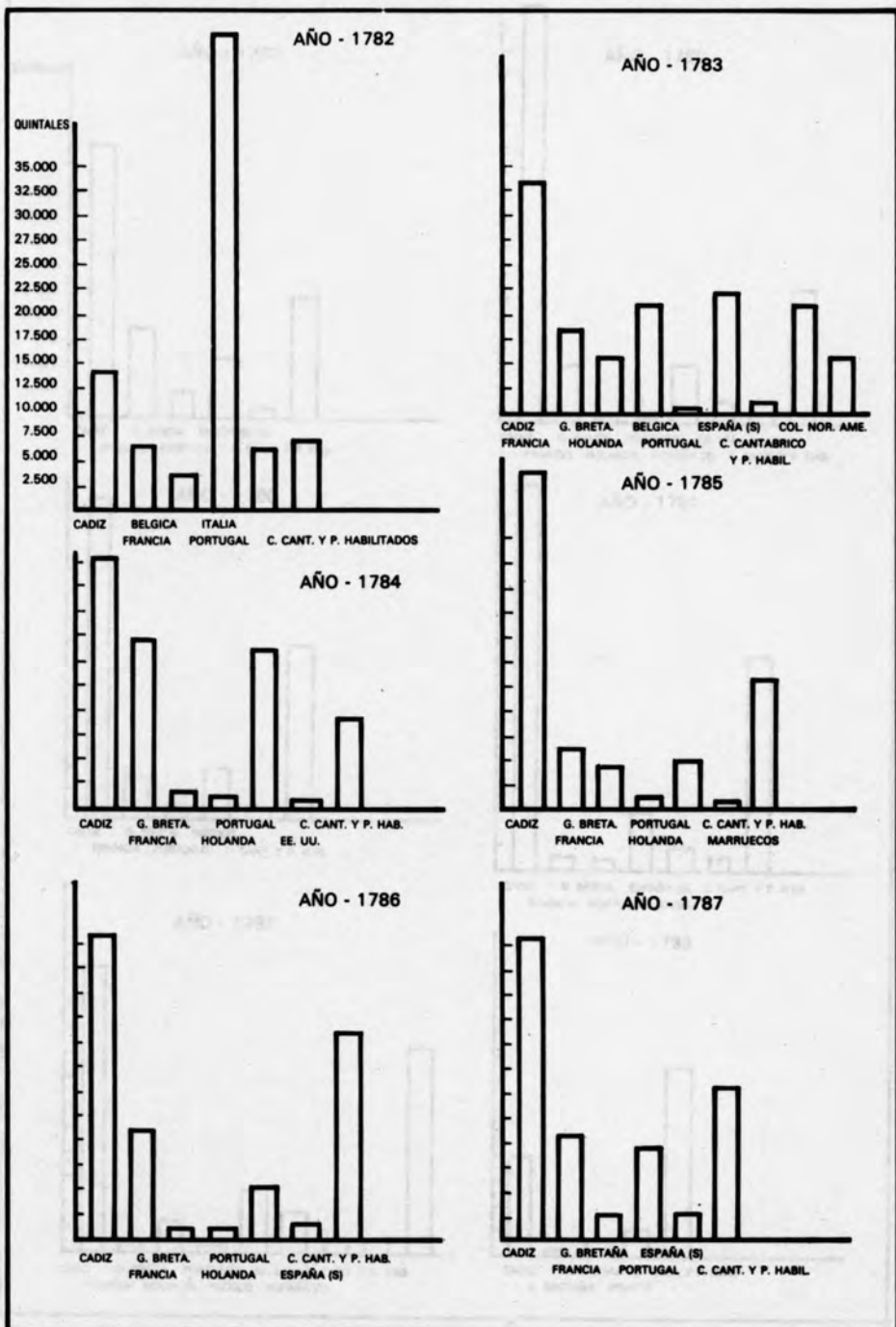
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



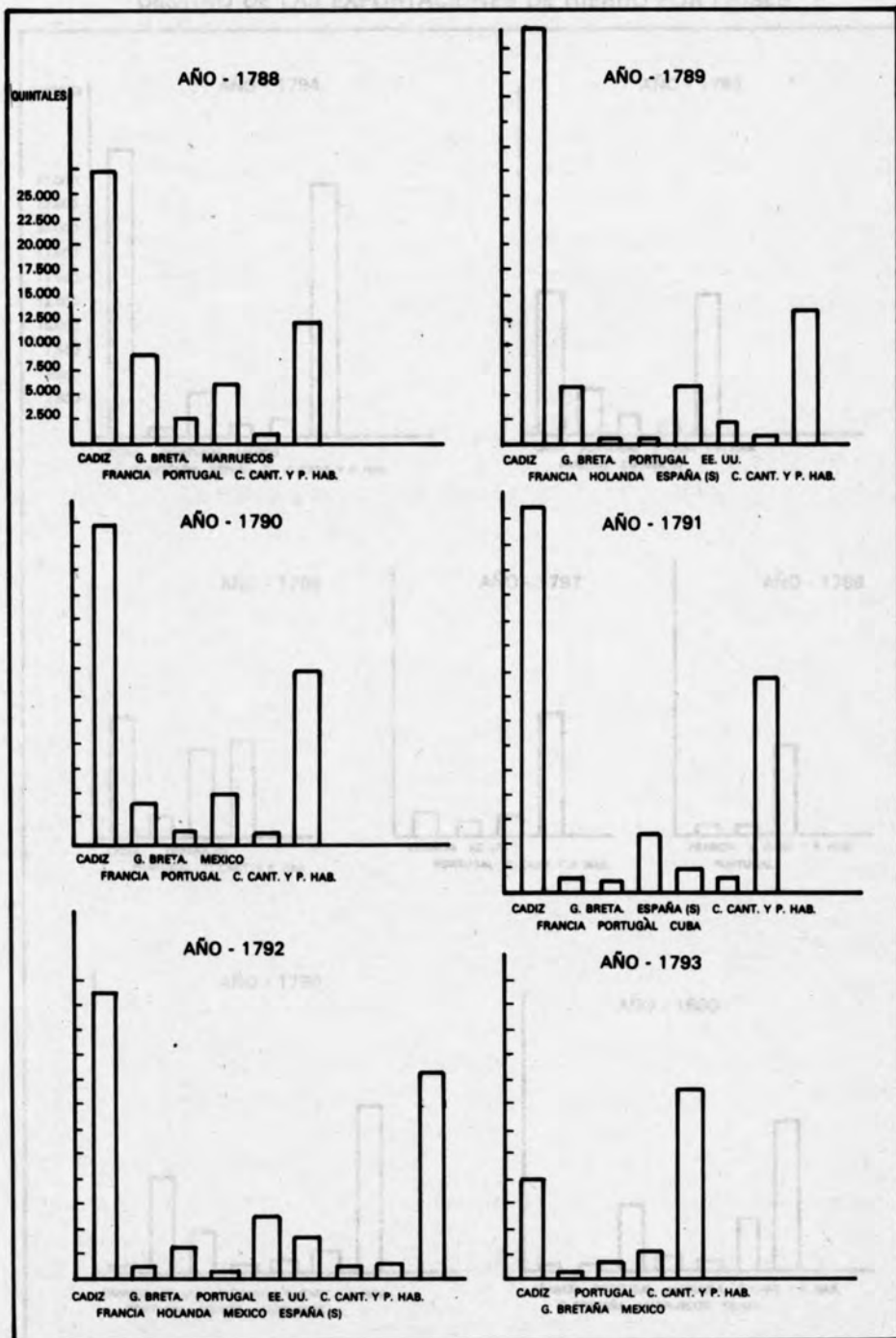
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



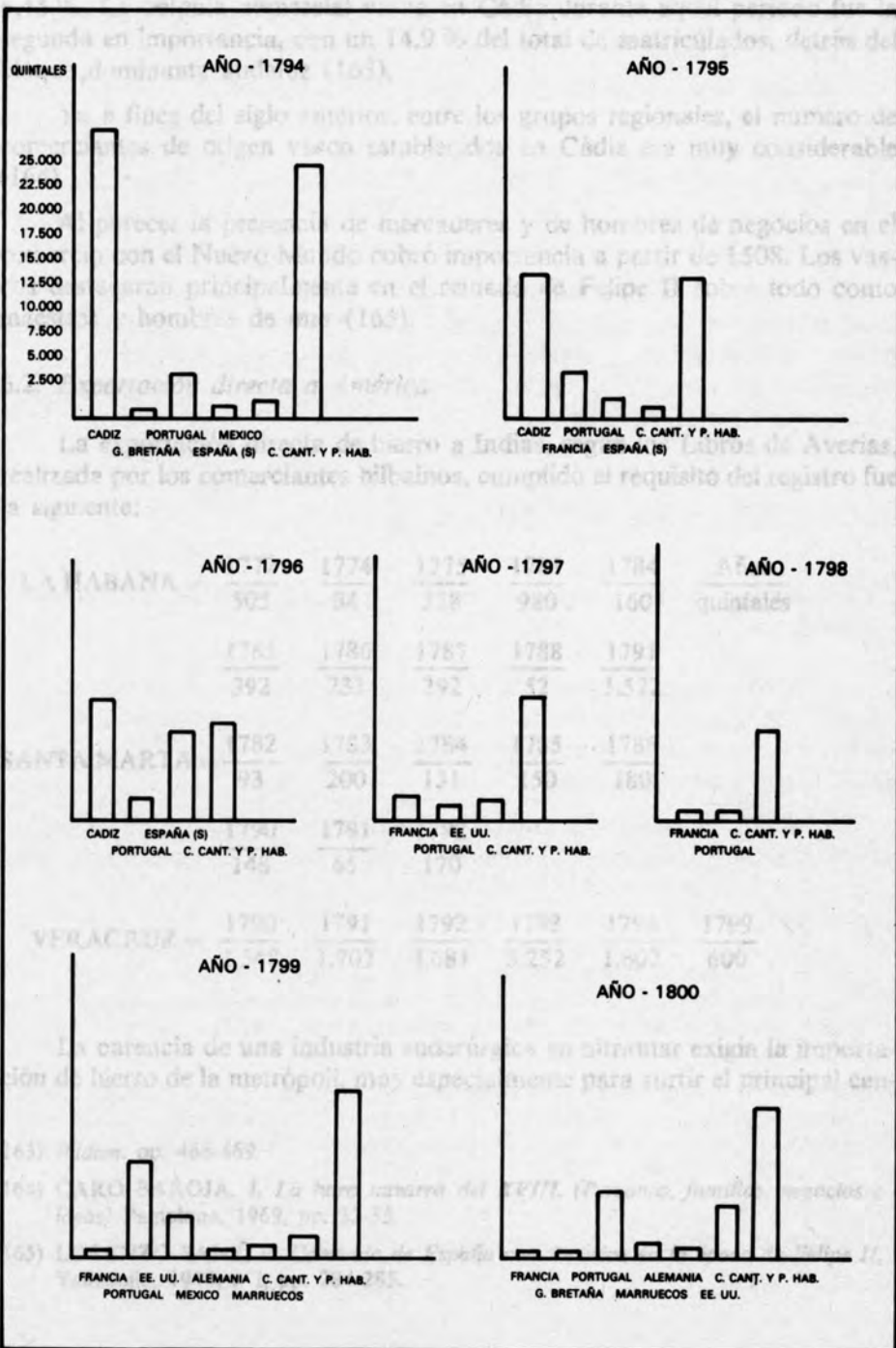
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES



procedentes de Vizcaya representaron un 6,37 % y los de Guipúzcoa un 6,45 %. La colonia comercial vasca en Cádiz durante aquel período fue la segunda en importancia, con un 14,9 % del total de matriculados, detrás del bloque dominante andaluz (163).

Ya a fines del siglo anterior, entre los grupos regionales, el número de comerciantes de origen vasco establecidos en Cádiz era muy considerable (164).

Al parecer la presencia de mercaderes y de hombres de negocios en el comercio con el Nuevo Mundo cobró importancia a partir de 1508. Los vascos destacaron principalmente en el reinado de Felipe II sobre todo como maestros y hombres de mar (165).

6.2. Exportación directa a América

La exportación directa de hierro a Indias, según los Libros de Averías, realizada por los comerciantes bilbainos, cumplido el requisito del registro fue la siguiente:

LA HABANA =	$\frac{1772}{505}$	$\frac{1774}{84}$	$\frac{1775}{528}$	$\frac{1781}{980}$	$\frac{1784}{160}$	<u>Años</u> quintales
	$\frac{1785}{392}$	$\frac{1786}{233}$	$\frac{1787}{292}$	$\frac{1788}{52}$	$\frac{1791}{1.522}$	
SANTA MARTA =	$\frac{1782}{93}$	$\frac{1783}{200}$	$\frac{1784}{131}$	$\frac{1785}{150}$	$\frac{1786}{180}$	
	$\frac{1790}{148}$	$\frac{1791}{65}$	$\frac{1792}{170}$			
VERACRUZ =	$\frac{1790}{1.348}$	$\frac{1791}{1.707}$	$\frac{1792}{4.681}$	$\frac{1793}{3.252}$	$\frac{1794}{1.602}$	$\frac{1799}{600}$

La carencia de una industria suderúrgica en ultramar exigía la importación de hierro de la metrópoli, muy especialmente para surtir el principal cen-

(163) *Ibidem*. pp. 466-469.

(164) CARO BAROJA, J. *La hora navarra del XVIII. (Personas, familias, negocios e ideas)* Pamplona, 1969, pp. 33-35.

(165) LORENZO SANZ, E. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, t. I, pp. 284-285.

tro naviero del Caribe, localizado en La Habana, que encontraba dificultades para su desarrollo al verse obligada a tener que obtener la clavazón y otras piezas de hierro en Europa (166).

Las exportaciones de hierro vizcaíno a Nueva España, a través de Veracruz, se orientaban a satisfacer la demanda procedente de la minería mexicana, necesitada de materias primas como el hierro y el acero, y de instrumentos (almadanetas) para las minas de plata. También las forjas catalanas existentes en Nueva España precisaban de hierro para la fabricación de verjas, rejas y balcones, utilizando cobre y estaño cuando aquél escaseaba (167).

El tercer puesto importador de hierro fue Santa Marta en Tierra Firme, autorizado para el comercio libre desde el año 1776 (168). En último término aparecen Campeche en Yucatán, que recibió dos cargamentos de 300 qq. cada uno en los años 1774 y 1776, y Uruguay, que importó un pequeño cargamento de 150 qq. en 1779.

C) ANALISIS DE LA COYUNTURA

1. Competencia de los hierros sueco y ruso y desarrollo de la siderurgia inglesa

El hierro vizcaíno, a pesar de su excelente calidad, desde mediados del siglo XVI se encontró con crecientes dificultades en los mercados europeos, debido a la competencia de la siderometalurgia sueca y de los productos férricos de Lieja, a partir del siglo XVII.

La siderurgia sueca, más adelantada tecnológicamente, contaba además con abundantes y excelentes yacimientos de mineral y con numerosos bos-

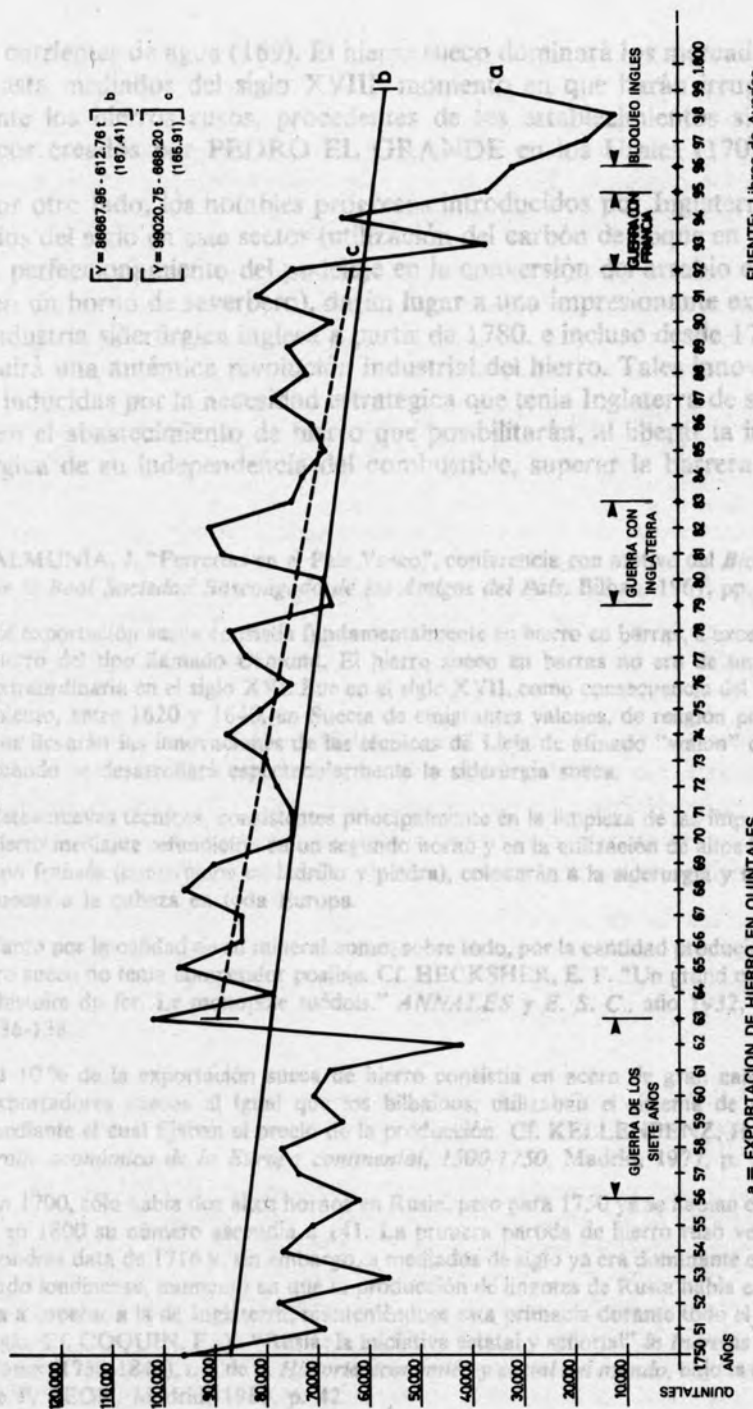
(166) KONETZKE, R. *América latina. II la época colonial*. Madrid, 1970, p. 306. En 1773 naufragó en los bajos del Cayman Chico, cerca del puerto de la Trinidad la fragata N.^a S.^a de la Antigua, alias el Infante, propiedad de D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE, D. Agustín de EGUIA y D. Pablo de BASARRATE, que cargada con varios géneros la habían destinado al puerto de la Habana. *A. D. V.*, años 1773, leg. 96, n.º 9.

(167) BRADING, D. A. *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, Madrid, 1975², p. 139. En el cuadro que aporta este autor de la composición de las importaciones durante el quinquenio 1802-6, el hierro y el acero constituían el 4 % y los textiles el 64,2 %, p. 136.

(168) *Historia de España y América. Social y económica*. Barcelona, 1974, p. 378.

ARCILA FARIAS, E. *Economía colonial de Venezuela*, Caracas, 1973², t. II, pp. 60-61.

**EXPORTACION DE HIERRO POR EL PUERTO DE BILBAO
PERIODO: 1750-1800**



FUENTE: Libros de Averías del Consulado.

R.B./82

a = EXPORTACION DE HIERRO EN QUINTALES
b = TENDENCIA DE LARGA DURACION
c = TENDENCIA AÑOS 60 A 90

ques y corrientes de agua (169). El hierro sueco dominará los mercados europeos hasta mediados del siglo XVIII, momento en que harán irrupción en occidente los hierros rusos, procedentes de los establecimientos siderometalúrgicos creados por PEDRO EL GRANDE en los Urales (170).

Por otro lado, los notables progresos introducidos por Inglaterra desde mediados del siglo en este sector (utilización del carbón de coque en la fundición, y perfeccionamiento del pudelaje en la conversión del arrabio en hierro dulce en un horno de reverbero), darán lugar a una impresionante expansión de la industria siderúrgica inglesa a partir de 1780, e incluso desde 1760, que constituirá una auténtica revolución industrial del hierro. Tales innovaciones fueron inducidas por la necesidad estratégica que tenía Inglaterra de ser autónoma en el abastecimiento de hierro que posibilitarán, al liberar la industria siderúrgica de su independencia del combustible, superar la barrera natural

- (169) ALMUNIA, J. "Ferrerías en el País Vasco", conferencia con motivo del *Bicentenario de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Bilbao, 1967, pp. 120-123.

La exportación sueca consistía fundamentalmente en hierro en barras, a excepción del hierro del tipo llamado Osmund. El hierro sueco en barras no era de una calidad extraordinaria en el siglo XVI. Fue en el siglo XVII, como consecuencia del establecimiento, entre 1620 y 1640, en Suecia de emigrantes valones, de religión protestante que llevarán las innovaciones de las técnicas de Lieja de afinado "walon" o alemán, cuando se desarrollará espectacularmente la siderurgia sueca.

Estas nuevas técnicas, consistentes principalmente en la limpieza de las impurezas del hierro mediante refundición en un segundo horno y en la utilización de altos hornos de tipo francés (construidos en ladrillo y piedra), colocarán a la siderurgia y metalurgia suecas a la cabeza en toda Europa.

Tanto por la calidad de su mineral como, sobre todo, por la cantidad producida, el hierro sueco no tenía competidor posible. Cf. HECKSHER, E. F. "Un grand chapitre de l'histoire du fer. Le monopole suédois." *ANNALES y E. S. C.*, año 1932, t. V., pp. 136-138.

El 10 % de la exportación sueca de hierro consistía en acero de gran calidad. Los exportadores suecos al igual que los bilbainos, utilizaban el sistema de adelantos mediante el cual fijaban el precio de la producción. Cf. KELLENBENZ, H. *El desarrollo económico de la Europa continental, 1500-1750*, Madrid, 1977, p. 266.

- (170) En 1700, sólo había dos altos hornos en Rusia, pero para 1750 ya se habían creado 70 y en 1800 su número ascendía a 141. La primera partida de hierro ruso vendida en Londres data de 1716 y, sin embargo, a mediados de siglo ya era dominante en el mercado londinense, momento en que la producción de lingotes de Rusia había empezado ya a superar a la de Inglaterra, manteniéndose esta primacía durante todo el resto del siglo. Cf. COQUIN, F. X. "Rusia: la iniciativa estatal y señorial" in *Inercias y revoluciones (1730-1840)*, t. 3 de la *Historia económica y social del mundo*, bajo la dirección de P. LEON, Madrid, 1980, p. 42.

que para ésta representaba la cada vez mayor escasez de carbón vegetal (171).

2. Elevados costes del hierro vasco y necesidad de potenciar el proceso de elaboración completa del mismo

Entretanto, el precio del hierro producido por las ferrerías vascas resultaba excesivamente alto, al repercutir sobre éste el precio del carbón de leña de que se alimentaban y que, además, resultaba insuficiente en orden al abastecimiento de los numerosos establecimientos suderúrgicos del País.

Teniendo en cuenta, pues, esta situación de inferioridad de la industria del hierro autóctona, es lógico que las instituciones del País solicitaran del gobierno medidas protectoras y exención de derechos ya estudiadas (172).

En esta situación de desventaja respecto del hierro europeo, más barato, la solución para la industria vasca del hierro debía buscarse en el perfeccionamiento de las técnicas de fabricación, en la disminución de los costes de producción y en la potenciación del proceso de manufacturación completa del hierro, a fin de proveer de productos metalúrgicos terminados al mercado colonial americano y al mercado interior peninsular.

El precio del hierro bruto o semielaborado que se enviaba a América, al ser excesivamente alto y la mano de obra indígena americana también muy cara, hacía preferible a los americanos la compra de hierros extranjeros. De ahí que se estimulara el fomento en el País de fábricas de productos metalúrgicos acabados (cerrajería, picos, azadas...).

Esta era la única salida racional que se encontraba a fines del siglo XVIII para la siderurgia vasca tradicional "con muchas ferrerías y poco carbón, con el hierro caro, poca salida de él, nadie puede esperar un fomento progresivo ni aun duradero" (173).

- (171) LILLY, S. "El progreso tecnológico y la Revolución industrial, 1700-1914" in *Historia económica de Europa* (3). *La revolución industrial*, bajo la dirección de C. M. CIPOLLA, Barcelona, 1979, pp. 205 y ss.
- (172) En un memorial presentado por los dueños de ferrerías el año 1767, con el fin de que se cumpliesen las providencias dadas por el Rey en orden a proteger el hierro del Señorío, se afirma que la introducción de hierro de Lieja, Suecia y otros estados extranjeros, había ocasionado importantes pérdidas en la economía del Señorío, pues de las doscientas cuatro ferrerías que hubo en el siglo pasado no subsisten más que ciento sesenta y siete". Cf. SAGARMINAGA, *op. cit.*, t. IV, p. 422.
- (173) Informe presentado en 1789 por el teniente de navío don Gerónimo TABERN a la Sociedad Bascongada, resumido y comentado en ALMUNIA, *op. cit.*, pp. 134-135.

En las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada en Vergara, en julio de 1791 (174), se presentó un proyecto de constitución de una "Compañía de ferrones para perfeccionar las funciones y laboreo del hierro, y establecer nuevas fábricas...". También uno de los objetivos fundamentales que se planteaba la compañía era el fomento y establecimiento de manufacturas de segunda especie, procurando hacer asientos de anclas, clavazón y demás ferretería necesaria.

3. La tendencia de larga duración 1750-1800

La tendencia de larga duración del comercio exterior del hierro fue descendente, como puede observarse en la gráfica general de exportación. Ahora bien, los años malos se extienden, por un extremo, de 1751 a 1762, y por el otro, los últimos años del siglo desde 1793, gravitando de manera decisiva en el sentido negativo de la tendencia.

Conscientes de este hecho que salta a la vista, hemos realizado un cálculo especial de la tendencia para el conjunto de años centrales del período estudiado, dando como resultado una tendencia asimismo decreciente, pero que presenta un gradiente mucho menor (175).

La media anual de exportación de los treinta años que van de 1763 a 1793, fue superior a los 70.000 quintales, a excepción del año 1787.

De ello se puede inferir que, aún teniendo presentes las razones de índole estructural que pesaban negativamente sobre la siderurgia vasca del siglo XVIII, fueron más bien factores externos los que nos explicarían el hundi-

(174) Extractos de las Juntas Generales celebradas en la villa de Vergara por julio de 1791, pp. 36-41.

(175) La producción de vena de mineral registró un movimiento ascendente en la segunda mitad del siglo como ha demostrado FERNANDEZ DE PINEDO, E., *Crecimiento económico...*, p. 325. También sostiene la misma opinión en que un reciente trabajo, *Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen...*, p. 114.

miento de los mercados exteriores para el hierro vasco en los últimos años del siglo (176).

En los años centrales de la centuria, sin embargo, actuaron elementos externos e internos positivos que facilitaron la exportación de los productos siderometalúrgicos vizcaínos, como fueron: la progresiva canalización hacia el mercado colonial americano, que cobra mayor importancia como sustitutivo de la pérdida de los mercados europeos, y el aumento de la demanda proveniente de los arsenales y de los astilleros navales de la armada.

Será, pues, en la década de los noventa, cuando con la sucesión de guerras, primero con Francia, después con Inglaterra, que enlazarán con la de la Independencia, cuando se produzca el marasmo del comercio exterior del hierro.

- (176) Nuestro estudio confirma la tesis mantenida por ALCALA ZAMORA en su artículo "Producción de hierro y altos hornos...", en contra del descabellado planteamiento de SANCHEZ RAMOS que sostenía, basándose en datos engañosos, un enorme declive de la producción siderúrgica española en los siglos XVII y XVIII, que habría pasado de 15 Kg. per cápita en el s. XVI, a 0,6 en 1784.

Como muy bien señala ALCALA ZAMORA, aun cuando la industria siderúrgica española no se situó en lugar destacado en el conjunto de la industria europea de los ss. XVII y XVIII, tampoco se puede considerar que hubiera quedado muy a la zaga del proceso general de crecimiento de la producción en aquella época.

La producción siderúrgica española, dentro de la cual, la vasca venía a representar, aproximadamente, la mitad, conoció un movimiento ascendente desde el último tercio del s. XVII hasta 1790.

El hundimiento sobrevino a partir, precisamente, de esta última fecha, crisis que se continuará hasta la década de los años 30 del s. XIX.

Recientemente, pero con posterioridad a la redacción de este trabajo los profesores E. FERNANDEZ DE PINEDO y L. M. BILBAO han publicado un importante ensayo sobre la siderometalurgia vasca a lo largo del siglo XVIII y primera mitad del siglo XIX en el que hacen una cabal interpretación de los avatares sufridos por este sector. Gr. "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)" in *La economía española al final del Antiguo Régimen. II. Manufacturas*. Madrid, 1982.



CAPITULO III

NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES
DE LA LANA EN LA SEGUNDA MITAD
DEL SIGLO XVIII

NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES DE LA LANA

A) POLITICA PROTECCIONISTA DE LA INDUSTRIA TEXTIL

La idea de que era necesario fomentar la propia industria fue una constante a lo largo de los sucesivos reinados en España, que se tradujo en una política proteccionista de la producción nacional, especialmente de la textil. Dicha política se basó, por un lado, en la imposición de elevadas tarifas arancelarias sobre las importaciones de manufacturas textiles extranjeras, con el fin de que no compitieran con las propias; en la reducción de los derechos de las materias primas introducidas en el reino, y en la elevación de las tarifas sobre las materias primas (lana y seda) objeto tradicional de exportación al extranjero.

Tales medidas, sin embargo, se vieron en parte neutralizadas por el paralelo incremento del contrabando. A pesar de ello, el período 1750-1800 en España se caracterizó por el enorme interés por parte del gobierno en desarrollar la principal industria del país: la textil (1).

La organización de la industria en España durante el siglo XVIII, va a reestructurarse en tres direcciones: una creciente participación de los negociantes en la comercialización de la producción, paralelamente a la decadencia que sufren los gremios tradicionales de artesanos; aparición de manufacturas estatales inspiradas en el colbertismo y aumento de las compañías privadas en la actividad industrial y comercial (2).

(1) LA FORCE y CLAYBURN, J. C. *The development of the Spanish Textile Industry 1750-1800*. Berkeley 1965, pp. 6 y 135.

(2) GONZALEZ ENCISO, A. "La industria dispersa lanera en Castilla en el siglo XVIII". *Cuadernos de Investigación histórica*, Madrid, 1978, p. 275.

Prácticamente todos los economistas políticos del siglo defendieron ideas proteccionistas para la industria nacional, llegando algunos de ellos incluso a sostener la conveniencia de no celebrar tratados de comercio con los países competidores que poseían en España uno de sus mejores mercados para sus manufacturas (3).

COLMEIRO resume con precisión las características del intercambio desigual en las relaciones comerciales entre España y los países del Norte de Europa: "La contratación de España se hallaba reducida a dar materiales a cambio de manufacturas que introducían los extranjeros, vendiéndonos lo mismo que nos habían comprado y aprovechándose de nuestra desidia para continuar la posesión de aquella granjería" (4).

Los países desarrollados de la época contaban, dentro de la misma Europa, con áreas coloniales de las que obtenían las materias primas para sus industrias, y que constituían asimismo, mercados para sus productos elaborados (5).

En opinión de UZTARIZ, los países extranjeros con las manufacturas de lana obtenían un beneficio de cinco millones de pesos por cada millón de pesos de lanas compradas en España, "por cuyo medio nos debilitan y hacen despoblar nuestras Provincias."

A pesar del daño que la extracción de la lana causaba a la economía del reino, UZTARIZ no se pronunciaba por la prohibición en el caso de las lanas

- (3) VIÑAS MEY, C. "Las compañías de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII". *Revista Nacional de Economía*, 1922, XII, pp. 273-275.
- (4) "En cambio de lana de vellón, seda en rama, lino en cerro, cáñamo, sosa, barrilla, granos, legumbres, vino, aguardiente, aceite, pasas, higos y de las producciones que pasaban por nuestras manos, nos daban paños finos, bayetas, sempiternas, escarlátinas, anascotes, droguetes, albornoce, barraganes, holandillas, lienzo, cintería de hilo y tramados con estambre y, en suma, multitud de tejidos, además de sombreros, manguitos y abanicos, cajas, polvos para el pelo, pinturas, perfumes y otras mil fruslerías". COLMEIRO, M. *Historia de la economía política en España*. Madrid, 1965, vol. 2, pp. 947-948.

También el economista Miguel de ZAVALA y AUÑON se mostraba partidario de que era necesario gravar aquellos frutos y géneros cuya introducción o extracción no era conveniente, facilitando, por el contrario, la salida de la producción española, especialmente la textil. *Representación al rey N. Señor D. Felipe V*. Madrid, 1732, p. 189.

- (5) MILWARD, A. S. y SAUL, S. B., *op. cit.* p. 101. En opinión de estos autores, el modelo comercial europeo del siglo XVIII era frecuentemente "imperialista" en el sentido que se ha explicado.

El economista Joaquín de AGUIRRE, comentando los desfavorables tratados comerciales firmados por España desde Carlos II hasta mediados del XVIII, encuentra en ellos la explicación de que "las demás naciones tengan y traten a los españoles como a indios de la Europa", citado por MUÑOZ, *op. cit.*, p. 757.

finas, debido a las escasas manufacturas existentes, que no podrían absorber la gran producción lanera del país. De aplicarse tal prohibición, podría ocasionarse la ruina de los propietarios de las cabañas.

Lo que sí propugnaba era el adeudo íntegro de todos los derechos arancelarios (ordinarios y extraordinarios), establecidos en los puertos secos y mojados del Reino. Igualmente, era partidario de una elevación de tales derechos: "en la inteligencia de que no por esto dexarian de sacar este genero los Extranjeros en la misma cantidad que lo executan oy, por la gran necesidad que tienen de el para sus maniobras, y mas utiles comercios, con la precisión de haverla de llevar de España, por no haverle en otra parte de la buena calidad que en estos Reynos para poderse abastecer" (6).

La lana castellana, desde el siglo XIII hasta principios del s. XIX, constituyó el principal género de exportación de Castilla a los países noreuropeos (Holanda, Bélgica, Inglaterra y Francia) (7).

1. Medidas gubernamentales para impedir la extracción de lanas ordinarias

La lana se dividía en cuatro clases o variedades: fina, entrefina, churra y burda. La fina, la de mayor calidad, llamada también merina trashumante, era la de las ovejas que trashumaban de las sierras a Extremadura, distinguiéndose en ella dos calidades: leonesa y segoviana (las más estimadas) y las finas burgalesas, zamorana, soriana y yangüesa (8).

Las entrefinas se obtenían de ovejas finas trashumantes, "legítimas de padre y madre" que no volvían a trashumar a Extremadura, perdiendo por ello calidad y finura.

(6) UZTARIZ, G. *op. cit.*, cap. LXXXVIII, pp. 278 y 281-282. También JOVELLANOS dudaba acerca de la efectividad de la prohibición de la exportación de la lana, ya que, no por ello se arruinaría la industria francesa o inglesa, pues los capitales, en ese supuesto, los emplearían en otras actividades. Tampoco esta medida, en su opinión, fomentaría la industria nacional: "no prospera esta industria en el extranjero que las compra por las nubes, mientras que nosotros con un 100 por 100 de ventaja en su precio, no podemos igualarlos ni en la calidad, ni en el precio de los paños, pues que consumimos los suyos". *Informe de la sociedad económica de esta corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de ley agraria*. 1795, p. 93.

(7) PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla...*, p. 25 y KLEIN, J. *La Mesta. Estudio de la historia económica española 1273-1836*. Reed. Madrid, 1975, p. 50.

(8) LARRUGA, E. *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*. Madrid, 1793, t. XXVII, pp. 274-275. La diferencia de precio podía oscilar desde ciento veinte reales la arroba de la lana fina hasta las treinta y ocho o cuarente de las bastas.

Las ordinarias y churras eran prácticamente las mismas, siendo las primeras resultantes del cruzamiento entre merinas y churras. La burda, también denominada churra, era una clase de lana empleada para la fabricación de sayales, mantas y colchones (9).

Mediante varias reales órdenes, se prohibió la extracción de las lanas bastas y ordinarias, de las cuales se surtían las fábricas de tejidos del Reino (10).

En 6 de septiembre de 1751, Fernando VI reiteró la prohibición de saca de las lanas bastas "enterado de que se extraen de mis dominios no sólo las lanas finas, sino también las llamadas medias y aun las ordinarias y las finas, con gravísimo perjuicio de las fábricas establecidas en estos Reynos, pues muchas han quedado sin ejercicio por faltar material de la lana y especialmente la ordinaria" (11).

No obstante las prohibiciones regias, la extracción continuó, extendiéndose incluso a las lanas negras y pardas comprendidas dentro de la clase de ordinarias que se consideraban "el material más propio y necesario para las fábricas de paños de que se viste el comun de la nación".

Las diferencias de intereses entre ganaderos, extractores y fabricantes foráneos, por un lado, y los fabricantes no extractores, por otro, eran manifiestas. De todas formas, los fabricantes no se mostraban contrarios a la extracción de las lanas finas, ya que, de lo contrario, se produciría el hundimiento de los ganaderos, al caer el precio de los vellones (12).

Los derechos exigidos por la exportación de las lanas fueron aumentando considerablemente. De 1766 a 1787, los derechos de las lanas lavadas subieron a 42 reales 12 maravedís la arroba, a 66 reales 28 maravedís (13).

- (9) CAMPOMANES, P. R. *Discurso sobre el fomento de la industria popular* (1774). Reed. Madrid 1794, p. 84. La excelente calidad de la lana de las ovejas merinas se atribuía al tipo de pastos y a la hierba muy fina que crecía en el verano en las zonas montañosas de León, cubiertas de nieve hasta el mes de mayo. CABANILLES, l'Abbé. *Observations de... sur l'article Espagne de la Nouvelle Encyclopédie*. Paris, 1784 p. 98. BOURGOING, J. F. *Tableau de l'Espagne moderne*. Paris, 1803³, t. 1, p. 78, sin embargo, opinaba que la finura de las lanas merinas no dependía ni del clima ni de los pastos, sino más bien por la costumbre de hacerlas viajar.
- (10) Felipe V reiteró en 21 de octubre de 1721 la prohibición decretada por su antecesor en 23 de junio de 1699. *A. H. N.* año 1723, t. 26, f. 70.
- (11) *A. H. N.* año 1751, t. 10, f. 369.
- (12) *A. H. N.* 15 de junio del 772, t. 20, f. 326. Informe de la Junta de Comercio del año 1783 in LARRUGA, XI, pp. 90-93.
- (13) BOURGOING, *op. cit.*, p. 102.

Las lanas conducidas a Bilbao desde Castilla, debían satisfacer los derechos aduaneros a su paso por las aduanas de Vitoria, Orduña y Valmaseda, recibiendo guías de los administradores de las mismas. En Bilbao, debían pagar los derechos de la lengua del agua, cuyo administrador estaba obligado a registrar en un libro el número de cuerpos, su calidad y peso, los nombres de los remitentes y de los destinatarios, poniendo tornaguías al pie de las sacas (14).

Las lanas procedentes de Navarra que se embarcaban en Bilbao, además del adeudo de los derechos de la Renta de Tablas de Pamplona, debían pagar quinientos trece maravedís por arroba, en concepto de derechos de la lengua del agua (15).

Los fraudes a la Real Hacienda cometidos por los comerciantes exportadores de Bilbao, al no satisfacer los derechos de la lengua del agua, solían ser habituales.

El año de 1757, con motivo del concurso de acreedores a la masa de bienes de LOIGORRI e hijos, D. Francisco Xavier MARTINEZ DEL CAMPO, administrador de los derechos reales de lanas, presentó en el Tribunal de la Universidad y Casa de Contratación, la relación de cuerpos de lana cargados por aquéllos durante el año anterior, y cuyos reales derechos no satisfechos ascendían a la importante suma de 429.988 reales (16).

Como garantía de cobro de dicha cantidad, se ordenó desembarcar las

(14) *A. H. N.* año 1727, t. 4, ff. 310-311.

(15) En 11 de abril de 1768, el Sr. Director General de Rentas, Miguel de MUZQUIZ, previene al juez de contrabando de Bilbao que no se permitiese a los Sres. GOOSENS y Compañía las 18 sacas de lana de Navarra, de las que eran propietarios, en tanto no pagaran los derechos de la lengua del agua. *A. H. N.* año 1768, t. 17, ff. 134-137.

"En 1783 suplicaron al rey algunos gremios de fabricantes que prohibiese la extracción de las lanas finas y entrefinas. Carlos III no accedió a este deseo pero mandó que además de los derechos establecidos, pagase cada arroba de lana lavada 12 reales y 6 la por lavar. En 1785 se aumentó el derecho de exportación a 18 y 9 respectivamente; y en 1789 se formó una tarifa en la cual se distingue la lana en cinco clases y se reúnen todos los derechos en uno solo, cuya cuota varía entre 32 y 36 reales de la arroba y al mismo tiempo se confirmó la prohibición de sacar la lana burda u ordinaria."

COLMEIRO, *op. cit.*, vol. 2, p. 949. Vid. también "Real Cédula por la cual se manda que se observe y guarde el Reglamento que va inserto, nuevamente formado para la mejor administración de la venta de lanas, y exacción de derechos cuando se extraen fuera del Reino" in GONZALEZ, T. *Colección de Cédulas.*, Madrid, 1829, t. II, pp. 359-363.

(16) *A. H. P. V.* Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1757, protocolo 3.341, ff. 154 v.º-156 r.º

trescientas cuarenta y cuatro sacas que tenían en aquel momento cargadas en dos navíos holandeses.

El 1753, el Marqués de la ENSENADA, giró una carta-orden al Corredor de Vizcaya, para que procediera al embargo de una remesa de sacas enviada por D. Manuel Antonio de la CALLE, comerciante de Sevilla, a la compañía de Bilbao GONZALO Hnos. al no haber sido satisfechos los derechos de la lengua del agua (17).

GONZALO DEL RIO, uno de los grandes cargadores de lana del momento, había quebrado ese mismo año y debía a la Real Hacienda en concepto de derechos de la lengua del agua, 365.489 reales (18).

No entraremos a describir la pugna entre los puertos de Santander y de Bilbao a lo largo de la centuria, ya que ha sido estudiada de manera exhaustiva y magistral, primero por T. GUIARD, y en los últimos años por V. PALACIO ATARD (19).

Esta rivalidad, que data de las postrimerías del Medievo, obedecía a una confluencia de intereses y razones diversas: la búsqueda por parte de Burgos de un enclave marítimo en dependencia directa y exclusiva con su consorcio mercantil, a fin de liberarse de la tutela de los armadores y negociantes bilbaínos; el deseo de los comerciantes extranjeros de desembarazarse de la competencia bilbaína, creciente desde fines del s. XVII, trasladando el comercio de lanas a Santander; y por último, la política fiscal de los Borbones que potenciaría el puerto de Santander como represalia por la oposición de los vascos a todo intento de traslado de las aduanas a la costa (20).

2. R. O. de 16 de marzo de 1763 favorecedora de la exportación a través de Santander y su repercusión en el comercio lanero

Por R. O. de S. M. de 16 de marzo de 1763, comunicada por el Sr. Marqués de ESQUILACHE a la Dirección General de Rentas, se ordenaba que todas las lanas que quisiesen extraerse por las aduanas de Vitoria, Orduña, Valmaseda y por el puerto de Santander, se registrasen en Burgos. La real orden añadía que "deseando que el comercio se aumente y florezca en Santander, para que aquellos vasallos consigan los alivios, que a todos deseo y

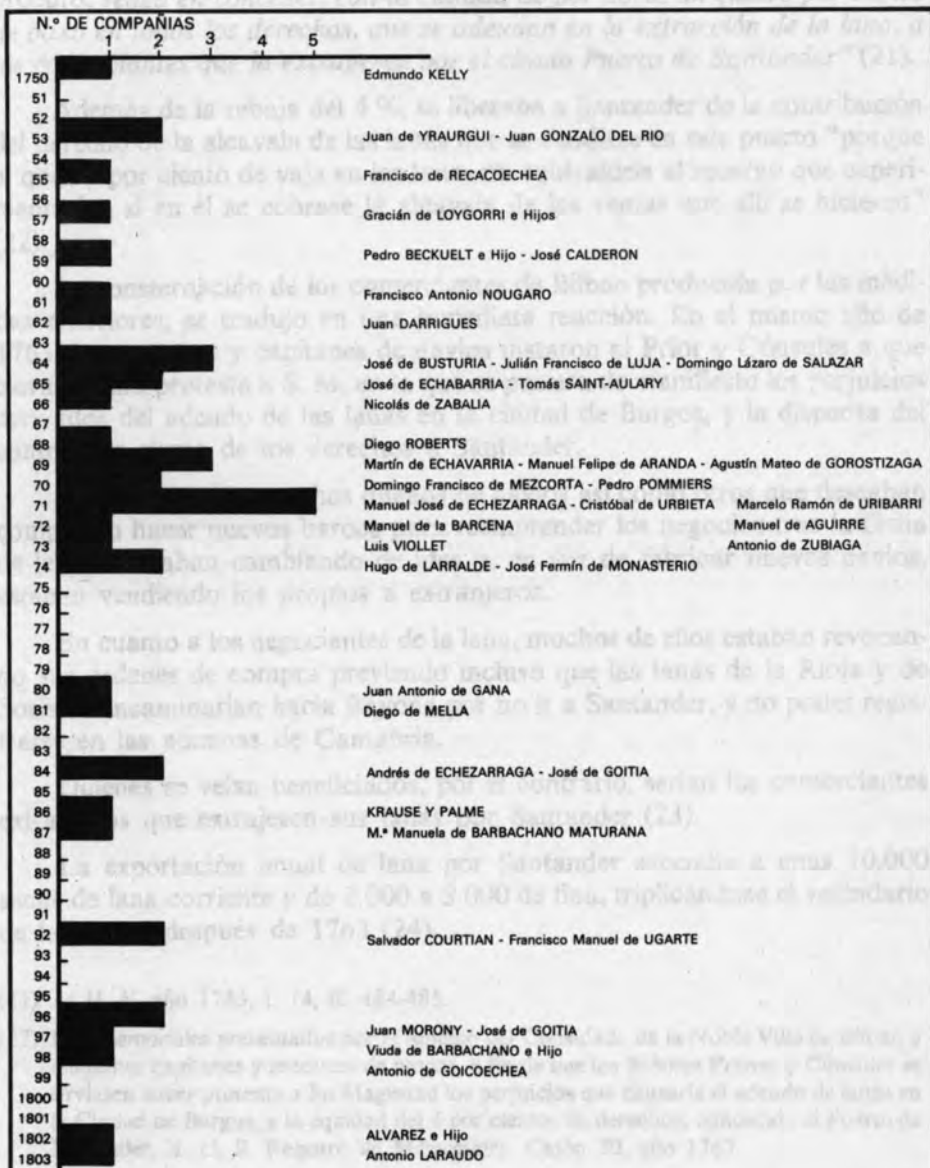
(17) A. D. V. año 1754, leg. 364, n.º 31.

(18) A. D. V. año 1753, leg. 270, n.º 35.

(19) GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, t. III, cap. I, y PALACIO ATARD, V. *op. cit.*: pp. 21-48.

(20) A. H. N. año 1763, t. 14, ff. 454-455.

QUIEBRA DE COMPAÑÍAS MERCANTILES DE BILBAO AÑOS (1750-1800)



FUENTE: ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL, SECCION DE QUIEBRAS DE COMPAÑÍAS MERCANTILES Y CONCURSO DE ACREEDORES.

Leg. 27 n.º 9, Leg. 80 n.º 18 y 21, leg. 98 n.º 9, Leg. 109 n.º 11, Leg. 115 n.º 16, Leg. 139 n.º 9, Leg. 141 n.º 10, Leg. 240 n.º 1, Leg. 269 n.º 2, Leg. 270 n.º 35, Leg. 291 n.º 33, Leg. 314 n.º 15, Leg. 327 n.º 2, Leg. 348 n.º 15, Leg. 377 n.º 11, Leg. 417 n.º 6, Leg. 425 n.º 4, Leg. 428 n.º 40, Leg. 454 n.º 7, Leg. 475 n.º 32, Leg. 500 n.º 7, Leg. 501 n.º 9, Leg. 514 n.º 41, Leg. 518 n.º 3, Leg. 529 n.º 9 y 26, Leg. 541 n.º 6 y 7, Leg. 564 n.º 31, Leg. 575 n.º 24, Leg. 581 n.º 27, Leg. 665 n.º 15, Leg. 724 n.º 6, Leg. 750 n.º 22, Leg. 785 n.º 23, Leg. 794 n.º 31, Leg. 816 n.º 2, Leg. 828 n.º 10, 11 y 12, Leg. 829 n.º 14, Leg. 879 n.º 9, Leg. 886 n.º 7 y 9, Leg. 901 n.º 2, Leg. 910 n.º 1, Leg. 940 n.º 10, Leg. 971 n.º 15, Leg. 996 n.º 1, Leg. 1.009 n.º 10, Leg. 1.034 n.º 15.

procuro, vengo en conceder, con la calidad de por aora, un quatro por ciento de baxa en todos los derechos, que se adeudan en la extracción de la lana, a los comerciantes que la extrageren por el citado Puerto de Santander" (21).

Además de la rebaja del 4 %, se liberaba a Santander de la contribución del derecho de la alcavala de las lanas que se vendiese en este puerto "porque el quatro por ciento de vaja en las lanas no equivaldría al recargo que experimentarían si en él se cobrase la alcavala de las ventas que allí se hiciesen" (22).

La consternación de los comerciantes de Bilbao producida por las medidas anteriores, se tradujo en una inmediata reacción. En el mismo año de 1763, los maestros y capitanes de navíos instaron al Prior y Cónsules a que elevaran una protesta a S. M. en la que se pusiera de manifiesto los perjuicios derivados del adeudo de las lanas en la ciudad de Burgos, y la dispensa del cuatro por ciento de los derechos a Santander.

Se afirmaba que muchos dueños de navíos así como otros que deseaban comprar o hacer nuevos barcos para reemprender los negocios tras la firma de la paz, estaban cambiando de idea y, en vez de fabricar nuevos navíos, estaban vendiendo los propios a extranjeros.

En cuanto a los negociantes de la lana, muchos de ellos estaban revocando sus órdenes de compra previendo incluso que las lanas de la Rioja y de Soria se encaminarían hacia Bayona por no ir a Santander, y no poder registrarse en las aduanas de Cantabria.

Quienes se veían beneficiados, por el contrario, serían los comerciantes extranjeros que extrajesen sus lanas por Santander (23).

La exportación anual de lana por Santander ascendía a unas 10.000 sacas de lana corriente y de 2.000 a 3.000 de fina, triplicándose el vecindario de la ciudad después de 1763 (24).

(21) A. H. N. año 1763, t. 14, ff. 484-485.

(22) Dos memoriales presentados por el Síndico del Consulado de la Noble Villa de Bilbao y diferentes capitanes y maestros de navíos, a fin de que los Señores Priors y Cónsules se sirviesen hacer presente a Su Magestad los perjuicios que causaría el adeudo de lanas en la Ciudad de Burgos, y la equidad del 4 por cientos de derechos, concedida al Puerto de Santander. A. C. B. Registro de Memoriales. Cajón 20, año 1767.

(23) RICARD, S. *op. cit.* p. 578.

(24) BARREDA y FERRER DE LA VEGA, F. *La marina cántabra II. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Santander, 1968, p. 96. La cifra dada por este autor de la exportación a Inglaterra en 1778, 62.477 sacas, resulta a todas luces exagerada. Desgraciadamente no aporta una relación seriada de las exportaciones de lana de Santander desde 1763.

B) COMERCIALIZACION DE LA LANA

1. Contratación "in situ" de la lana castellana por los comerciantes bilbaínos

La región más importante de lavado y contratación de las lanas se extendía por las montañas de León y Burgos, Sierra de la Demanda (Ezcaray, Valbanera), Sierra de Cameros y Montes de Soria, Rioja Alta y Baja, Somosierra y Guadarrama (25).

Desde la segunda mitad del siglo XVII, empiezan a aparecer en Segovia grandes propietarios de cabañas de origen bilbaino, dedicados también al comercio de exportación (26). Esta presencia de comerciantes bilbaínos en los centros mismos de la contratación de la lana había que explicarla en estrecha concomitancia con el rescate del comercio activo de Bilbao por parte de aquéllos en los últimos años del siglo XVII (27).

Un memorial del Consulado de finales del siglo XVIII, nos describe dicho proceso de recuperación. Según el memorial, los comerciantes bilbaínos

- (25) PALACIO ATARD, V. *op. cit.* pp. 22-23. En la documentación aparecen algunos nombres de pilas como la de PERALES y de LASTIRI en León y la pila del Patrimonio Real, la de MUÑOZ. A. D. V. leg. 1.065, núms. 10 y 11. Las pilas más estimadas de las lanas eran las del ESCORIAL, PAULAR, LASTIRI, INFANTADO, MONDEJAR, NEGRETE, LUCO... RICARD, S., *op. cit.*, p. 577.
- (26) GARCIA SANZ, A. *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja. Economía y Sociedad en tierras de Segovia 1500-1814*. Madrid, 1977, p. 241, n.º 62.
- (27) BILBAO, L. M. "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *SAIOAK*, 1977, pp. 178-179.

GUIARD, T. *Historia del Consulado...*, t. II, p. 7, sostiene que a fines del s. XVII la contratación activa de Bilbao se encontraba muy reducida hasta el punto de que el Consulado se había convertido en "colonia de la industria extranjera", habiendo aproximadamente establecidas en Bilbao alrededor de sesenta casas comerciales inglesas. El intento de rescate del comercio activo de manos extranjeras estuvo muy presente en el ánimo de los comerciantes autóctonos, pero no pasarán, en gran medida, de ser un mero desideratum, como se verá más adelante.

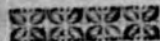
La lana se transportaba hasta los puertos de embarque en carros de bueyes y mulas, cada uno de los cuales podía transportar cuatro sacas. En las décadas de 1750 y de 1760, se emplearon de 6.000 a 7.000 carros en el transporte de lana a los puertos de Santander y Bilbao, duplicándose esa cifra a finales de siglo. Cf. RINGROSE, D. R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1700-1850)*. Madrid, 1972, pp. 44-45 y 58.

También FERNANDEZ DE PINEDO, E. *op. cit.*, p. 247-252.

se dedicaron, desde las postrimerías del XVII, a la exportación de lana a los países del norte, comerciando por su cuenta.

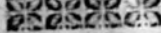
EN NOMBRE
DE LA UNIÓN

NOS
PRIOR, Y
DE LA UNI-
Y CAJA DE CON-
DE ESTA
VILLA DE
QUE ES EN EL MUY
SEÑORIO DE
EN



EN NOMBRE
DE LA UNIÓN

EL
CONSULES
VERSIDAD,
TRATACION
NOBLE
BILBAO,
NOBLE, Y MUY LEAL
VIZCAYA,
ESPAÑA



AZEMOS saber a quantos esta dicha Carta viere, y oyeren. Que ante Nos parció

[Faded handwritten text, likely the beginning of the charter's body.]

[Faded printed text, likely the main body of the charter.]

[Faded printed text, likely the closing of the charter.]

relacionada en los países del noroeste europeo, situando a la Corona española en una posición de total dependencia. WALLERSTEIN, I. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundial europea en el siglo XVI*. Madrid, 1979, pp. 269 y 172-173.

También VAZQUEZ DE PRADA, V. *Letras mercaderes d'Amery*. París, 1959, T. I, p. 106.

4. Carta de mar (Museo Histórico de Vizcaya).

se dedicaron, desde las postrimerías del XVII, a la exportación de lana a los países del norte, comerciándola por su cuenta.

La concurrencia de los bilbaínos a los lugares de contratación de la lana tuvo, según el mismo memorial, un doble efecto beneficioso: eliminación del monopolio sobre el precio de los cortes de lana impuestos por los extranjeros, que experimentó una subida y descenso en el precio de las manufacturas que nos enviaban de retorno, al multiplicarse el número de comerciantes importadores autóctonos (28).

Las lanas merinas solían contratarse adelantando el comprador el dinero al ganadero antes del corte, a un precio más bajo del que alcanzaba en el momento de la cosecha. En algunas zonas de contratación, varios comerciantes o comisionistas fijaban el precio de la arroba a un precio tres o cuatro reales más bajo del que obtenía al tiempo del corte. A este sistema, utilizado sobre todo con los pequeños ganaderos, se denominaba poner carteles o "cartelar" (29). Los grandes ganaderos no vendían tomando dinero anticipado y reservaban su cosecha de lana para el momento del corte e, incluso, más tiempo, esperando que subiera el precio (30).

El anónimo autor de fines del siglo XVIII que describió la economía de Vizcaya dice, a propósito del comercio de las lanas: "En este trato muchas

(28) GUIARD, T. *op. cit.* pp. 543-544.

(29) CALATAYUD, P. *Tratado práctico sobre la compra y venta de las lanas merinas especialmente y otros géneros*. Madrid, 1755, p. 27.

(30) "Es de hecho en estos tiempos, en que por aumento de Fábricas, comercio, comisionistas, copia de dinero, y otras circunstancias, el modo más común de ajustar y vender los principales Ganaderos, y la mayor porción de lanas merinas a Regnicolas y Estrangeros, es en atención, y al precio que hiciere D. Fulano en la cosecha; y que de quantos venden, y ajustan sus lanas, unos las reservan aun después del corte, con esperanza de que suban más; muchos, y los gruesos o mas principales la ajustan entonces, o poco antes de la cosecha, al precio que tendrá en el corte, y no mas baxo; otros no venden tomando dinero anticipado..." *Ibidem*, p. 40.

Esta modalidad de "verlagssystem" consistía en el pago por adelantado de la producción por parte de los mercaderes, quienes podían elegir el aumento más oportuno para su reventa en los mercados internacionales. Este sistema internacional de peonaje por deudas, según la expresiva definición de WALLERSTEIN, controlado por comerciantes extranjeros o comerciantes ricos que tenían acceso a los mercados europeos. La red de comerciantes internacionales que tenía sus terminales en poderosos grupos financieros radicados en los países del noroeste europeo, situaba a la clase comerciante indígena en una posición de total dependencia. WALLERSTEIN, I. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundo europea en el siglo XVI*. Madrid, 1979, pp. 269 y 172-173.

También VAZQUEZ DE PRADA, V. *Lettres marchandes d'Anvers*. Paris, 1959, T. I., p. 106.

casas han ganado buenos caudales y todavía lo siguen con mucha fuerza, anticipando dinero a los dueños de las cabañas y remitiendo lanas a los Puertos y fabricantes extraños" (31).

Según BOURGOING, los comerciantes ingleses, franceses y holandeses, compraban directamente las lanas a los productores, haciendo incluso por su cuenta el lavado, no dejando a los comerciantes españoles ni siquiera la comisión de las ventas (32).

Los comerciantes extranjeros, a pesar de tener que pagar precios y derechos arancelarios elevados por las lanas y los fletes de transporte, así como los fletes y aranceles de las manufacturas que traían, obtenían sustanciosas ganancias (33).

El análisis de dos documentos referentes a la compra de lana por comerciantes de Bilbao, puede ilustrarnos sobre el sistema de contrata utilizado.

En 29 de enero de 1757, D. Joachin de ECHAVARRIA, vecino y comerciante de Bilbao, se enfrenta con un expediente de embargo presentado ante el tribunal de la Casa de Contratación por D. Juan Bautista de LIXARRAGA, asimismo comerciante de Bilbao, como poder habiente de D. Juan Balentin de CAMARGO y SALZEDO, conde de VILLARREAL, vecino de Agreda, en razón de treinta y un cuerpos de lana de su propiedad, vendidas a D. Gracián de LOIGORRI, vecino de la villa de Cintruénigo en el reino de Navarra. D. Gracián envió dichas sacas a su hijo D. Pedro Mathias, comerciante establecido en Bilbao, quien las había cargado en el navio La Sara Welmina del capitán Alberto SMITH (34).

En 4 de marzo de 1762, D. Wenceslao BAUCH y D. Manuel de YSLA, ambos comerciantes de Bilbao, ajustaron contrata por la cual el primero se comprometía a vender al segundo ochenta y dos sacas de la partida de D. Erquimio MARTINEZ GUTIERREZ, vecino de Segovia, a ochocientos cuarenta y cinco reales la saca, para ser cargadas en dos navios holandeses. BAUCH tenía conseguido buque en dichos navios para sesenta sacas. BAUCH rescinde el contrato al no haber conducido YSLA a Bilbao las sacas para el día en que estaba previsto se hicieran a la vela los navios, y a causa también de la baja experimentada en el precio de las lanas, tras la declaración de guerra con Inglaterra (35).

(31) "Copia de la relazn. entregada a don Antonio REGAS..., p. 140.

(32) BOURGOING, J. F., *op. cit.*, p. 104.

(33) LARRUGA, XI, p. 90.

(34) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1757, protocolo 3.341, ff. 54-55.

(35) A. D. V. año 1760, carp. 500, n.º 9.

En 4 de abril de 1762, los dueños y consignatarios de embarcaciones naturales y extranjeras, se reunieron a fin de establecer las normas que debían observarse en los fletamientos de las sacas de lana por los cargadores. Se estipuló que cuando algún comerciante decidiese fletar un navío para cargarlo de sacas o añinos, debía fijar cartel en la pilastra de la bolsa del Prado del Arenal. En el cartel debía indicar: el nombre del navío y el del capitán, expresando también la bandera, el lugar de destino y el consignatario o dueño del cargamento. Se daba a los cargadores tres días de plazo para solicitar buque a los dueños o consignatarios del navío a quienes habían de entregar un documento firmado, expresando las sacas y añinos que tuviesen en la villa dispuestos a ser embarcadas, pero no así aquéllas que esperasen recibir.

En cuanto al orden y método de cargarse las sacas y añinos, debía ser por riguroso sorteo, celebrado en casa del consignatario o dueño del navío, entre los distintos cargadores (36).

Cuando en tiempos de guerra había escasez de navíos, tanto de naturales como de extranjeros, se solían suscitar problemas entre los cargadores propietarios de navíos y los que no lo eran. Las Ordenanzas del Consulado en estos casos establecían que debía hacerse prorrata entre los distintos cargadores, no admitiéndose adelantos a los consignatarios o dueños de los navíos con vistas a gozar de preferencia en la carga.

Los comerciantes propietarios de lana que no eran dueños de navíos, es decir, la mayor parte de los cargadores, se veían postergados en relación con los comerciantes castellanos remitentes de lana, quienes podían dirigir sus envíos a los cargadores propietarios de navíos que les garantizaban el más pronto avío de sus lanas (37).

(36) A. C. B. Libro de Decretos, año 1762, cajón 35, ff. 113-114.

(37) *Ordenanzas del Consulado*, cap. 18, tit. XXXII. En 1783, año de guerra con Inglaterra se suscitó un pleito entre la viuda de D. Juan Ventura de ARECHAGA e hijo, GONZALO DEL RIO Hnos., D. Manuel de BERGARECHE y D. Juan de VILLABASO, vecinos y del comercio de la Villa y propietarios del bergantín La Amistad, que pretendían cargar de sacas de lana con destino a Bristol y otros cargadores no propietarios. Estos últimos deseaban obtener buque, negándose a aceptar a terceros en la carga "y siendo cierto que nosotros nos vemos constituidos con el dominio, y propiedad exclusiva de dho bergantín, es fuerza de cuestión el que nadie puede cargarle en concurrencia de nosotros". El Síndico Procurador del Tribunal del Consulado salió al paso de la negativa de los propietarios, basándose en el precitado artículo de las Ordenanzas "cuyo espíritu y fin no es otro que el de cortar e ympedir toda preferencia por lo respectivo a las cargas de los navíos sean de la calidad que fueren los tales pretendientes para que el comercio goze de la Ygualdad que a todos en general conviene atajando los pribiliegios y distinciones que pudieran perjudicarle". A. D. V., año 1783, leg. 297, n.º 7.

En otras ocasiones también podía ocurrir que algún comerciante obtuviera buque sin concurrir al prorrateo, lesionando los derechos de otros comerciantes (38).

2. Los grandes comerciantes exportadores de lana de Bilbao

Al igual que hicimos con las exportaciones de hierro, hemos realizado un análisis cuantitativo de las cargazones o embarques de lana. El total de cargadores de lana durante el período 1750-1770, asciende al número de 108.

- (38) En 1779 D. Josef Antonio de BARBACHANO, la viuda de ARECHAGA e hijos, GONZALO DEL RIO Hnos. y D. Ventura GOMEZ DE LA TORRE y BARRENA, fletaron el navio holandés JUAN y SAMUEL, capitán Juan Christian MEYER, que había venido a Bilbao a la consignación de D. Juan Bautista ALVAREZ. Dicho navio debía llevar cuatrocientas sesenta sacas. D. Josef Antonio de BARBACHANO que había obtenido buque para sesenta y tres sacas, compradas a D. Manuel de VIDARTE, vecino de Pamplona, en el momento de hacer la de la estiba, le fue comunicado que solamente podría cargar treinta.

La razón se hallaba en que otro comerciante, D. Josef PEREZ DE LA MATA, sin previo aviso y sin concurrir al prorrateo, había cargado veintisiete toneles o barriles de tabaco de hoja procedentes de la América inglesa. Los afletantes protestaron aduciendo, además de la irregularidad cometida, el grave riesgo que corría su carga en el supuesto de que el navio se encontrara en su viaje a Amsterdam con corsarios o navios de guerra ingleses. *A. D. V.*, leg. 667, n.º 27.

RELACION DE LOS GRANDES COMERCIANTES-EXPORTADORES DEL COMERCIO DE BILBAO OBTENIDA EN FUNCION DE LAS CANTIDADES DE LANA EMBARCADAS A LO LARGO DEL PERIODO 1750-1770, ASI COMO EN LOS AÑOS 1780-1790. EN ESTAS RELACIONES SOLAMENTE FIGURAN AQUELLOS NEGOCIANTES QUE SUPERAN EL 1 % DE PARTICIPACION EN EL VOLUMEN TOTAL ANUAL DE EXPORTACION

	Sacas	Sacones
ARECHAGA, Juan Ventura	13,63	13,57
*BECKVELT e hijo, Pedro	7,9	6,79
ROUZELET y Compañía	7,75	12,56
*GOMEZ DE LA TORRE, Ventura Fco.	6,07	4,68
*LOYGORRI e hijos y LARRAGOITI	4,65	
*DAVADIE Hnos. LAURENCIN y Compañía	4,30	4,52
PALACIOS Hnos.	3,73	1,97
GOMEZ DE LA TORRE, Bartolomé	3,07	4,46
GOITIA, Ventura Barbara	2,85	
ALVAREZ, J. V.	2,04	
*SAINT-AULARY, Tomás	2,02	5,39
*SAN PELAYO y SARRIA	1,88	1,79
MEZCORTA, Manuel	1,77	
DANTES y CIA, Salvador	1,74	
ATECA, Tomasa Xabiera	1,64	
URIA NAFARRONDO, Jacinto	1,49	
AMEZ, J. Antonio	1,23	
ALZAGA y CIA, Frco.	1,23	
CASTAÑOS, Joseph Antonio	1,16	
GOOSENS y COSTA Enrique	1	1,77
GORORDO, José Manuel		3,43
SAINT-AULARY, Viuda		2,17

Fuente: Libros de Averías del Consulado. Años 1750-1770.

* (El asterisco indica los comerciantes que también aparecen en la relación de exportadores de hierro.)

Como se puede observar, en la tabla sólo veinte negociantes superan el 1 % de participación en el total de las cargazonas que en su conjunto controló el 71,15 % de la exportación de lana realizada a través del puerto de Bilbao.

En este ramo del comercio de exportación, se observa un mayor grado de monopolización en la cúspide del grupo cargador.

A la cabeza se sitúa D. Ignacio Ventura de ARECHAGA, que mantuvo durante los veinte años estudiados una considerable concentración de la exportación (13,63 %).

El primer cargador del período estaba especializado en el embarque de lanas y en la importación de bacalao y de géneros textiles del norte de Europa. Los destinos de sus cargazones de sacas de lana fueron, por orden de importancia, los siguientes: Amsterdam (11.164), Londres (9.693), Bristol (5.091), Burdeos (2.759), Havre de Gracia (1.1.98), Frederickshald en Alemania (1.084), Nantes (470), Rouen, (281), Blaye (229) y Bayona (1.000).

Don Juan Ventura de ARECHAGA, había formado compañía en 1751 con otros grandes negociantes bilbainos, BARBACHANO, J., GONZALO DEL RIO; ALVAREZ y Pedro BECKVELT, para explotar siete navíos (39). Dos años más tarde, "deseando aumentar sus bienes temporales en onrra y gloria de Dios", se asocia en compañía con su hijo, Juan Antonio, por espacio de nueve años, renovada en años posteriores, y con un capital de quinientos cincuenta mil reales, aportados por el primero y doscientos cuarenta y dos mil por el segundo (40).

Don Juan Ventura de ARECHAGA fue Síndico del Señorío durante el bienio 1768-1770, por el bando gamboino (41).

Pedro BECKVELT, a quien también vimos como uno de los mayores cargadores de hierro, consignó la lana embarcada preferentemente a Inglaterra (Londres: 6.236 y Bristol: 900), Holanda (5.871) y Francia (Havre: 3.831, Nantes: 1.440, Saint-Valery: 251 y Burdeos: 44).

La familia de los GOMEZ DE LA TORRE Ventura Francisco y Bartolomé, embarcaron el 9,14 % del total exportado. La estructura en la dirección de las exportaciones de Ventura Francisco se compuso de la siguiente manera: Inglaterra en primer lugar (Londres: 8.572, Bristol: 3.028 y Poole: 20), seguida de Holanda con 7.276 sacas y, en último lugar, Francia (Havre: 3.028, Rouen: 769, Burdeos: 235, Nantes: 100, Bayona: 100 y Caen: 237).

Joseph ROUZELLET, francés de nacionalidad, presentó información de hidalguía en 1735, y figura entre aquellos comerciantes de origen extranjero,

(39) A. H. P. V. Año 1756. Esno. Joaquín de la CONCHA, protocolo 3.340, ff. 120-121. También era copropietario del bergantín llamado LA AMISTAD, junto con D. Manuel de BERGARECHE y D. Juan de VILLABASO, A. D. V. año 1783, leg. 297, n.º 7.

(40) PETIT, C., *op. cit.*, p. 267.

(41) *Libros de Acuerdos de Juntas Generales*, vol. 47.

mal vistos y considerados en Bilbao por los comerciantes autóctonos, a quienes se les imputaba querer gozar de las libertades y exenciones del Señorío, pero no estar dispuestos a asumir sus cargas, acumulando caudales en la Villa que después trasladaban a su nación para disfrutarlos (42).

ROUZELLETT formó compañía en 1755 con un capital de quince mil pesos, asociándose con D. Pedro SESCOUSE, vecino de Bayona (43).

J. ROUZELLETT mantuvo negociación comercial muy especialmente con su país de origen, a donde envió 14.337 sacas, El Havre: 4.184, Nantes: 3.899, Rouen: 2.749, Burdeos: 1.681, etc..., seguido de Holanda (4.078), Países Bajos Austriacos (Ostende: 2.079) y de Inglaterra (895). Como curiosidad, cabe señalar el envío de 80 sacas a San Petersburgo.

D. Gracián de LOYGORRI, vecino de Cintruénigo en el Reino de Navarra, había formado compañía con su hijo Pedro Matías, establecido como comerciante en Bilbao. En 1757, vemos cómo adquiere una serie de cuerpos de lana a D. Juan Balentin de CAMARGO y SALZEDO, Conde de VILLARREAL, vecino de Agreda, quien las envía a Pedro Matías para que las embarque en Bilbao (44).

Gracián de LOIGORRI había sido durante veinte años un negociante de lanas muy relacionado con Bayona, pero después del decreto de 1747, por el que perdió Bayona sus ventajas arancelarias, trasladó sus envíos de lana a Bilbao (45).

La Compañía LOYGORRI e hijos hizo quiebra en el año 1757, teniendo que enfrentarse, entre otros débitos, con la satisfacción del importe de 382 sacas de lana fina lavada y 16 sacones de añinos en sucio, que les había remitido D. Juan CARRILLO y OVIEDO, vecino de Vinuesa en Soria (46).

Los hermanos franceses Juan y Daniel DABADIE formaron compañía en comandita con el también francés Germán LAURENCIN, en 1756, asociándose con Joseph y Juan SAINT-MICHEL de la ciudad de Orleans y con Beltrán Berdier, vecino de Bayona, bajo el nombre de DABADIE Hnos. LAURENCIN y Compañía (47).

(42) MAULEON ISLA, M. *op. cit.* p. 296.

(43) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1756, protocolo 3.340, ff. 713-715.

(44) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1756, protocolo 3.341, ff. 54-55.

(45) JAUPART, F. *op. cit.*, p. 306. Este autor dice que en 1753 LOIGORRI envió a Bilbao 3.000 sacas y en 1754, 2.700.

(46) A. D. V. año 1757, leg. 488, n.º 24.

(47) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1756, protocolo 3.340, ff. 768-770.

La lana exportada por DABADIE Hnos. y LAURENCIN fue principalmente a Francia, con 7.671 sacas (Havre: 3.407, Rouen: 1.563, Burdeos: 966, Bayona: 225...) Holanda (1.354), Inglaterra (1.818), Ostende (272) y Copenhague (152).

AÑO 1780

	sacas	sacones
DOUAT, Hnos.	9,56	10,8
*DAVADIE, Hnos.	8,05	46,5
ROUZELLET, Joaquín	7,06	17,06
ARECHAGA e hijo	6,55	10,38
*VILLABASO y CIA, J.	5,93	9,81
BERGARECHE, M.	5,48	
VILLABASO, Agustín	4,66	
RECACOECHEA, Lorenzo	2,98	
YZARDUY, Joaquín	2,90	
RECACOECHEA, Viuda de	2,89	
GARDOQUI, e Hijo, José	1,75	
ARECHAGA, Viuda de	1,66	
QUINTANA, Manuel	1,58	
TREVINO, Fco. Javier	1,37	
UGARTE, Miguel L.	1,27	
URIA NAFARRONDO, Jacinto	1,23	
ECHEVARRIA, Joaquín		1,28

En el primer puesto entre los cargadores bilbainos del año 1780 encontramos a los hermanos DOUAT, Beltrán y Claudio, comerciantes vasco-franceses. La extraordinaria biografía del primero de ellos merece un comentario aparte. Nacido en Ziburu (Lapurdi), era hijo de un acaudalado negociante de San Juan de Luz, enriquecido con el comercio del bacalao.

Beltrán DOUAT se estableció en 1763 junto con su hermano Claudio, negándose desde un primer momento a someterse a lo estipulado por la legislación foral en materia de avencindamiento. Durante dos años recorrió Europa, llegando hasta Rusia, donde conseguiría de la emperatriz Catalina un permiso para el surtimiento de lanas a aquel país. La oposición de los hermanos

DOUAT a la legislación foral les llevó a enfrentarse con el Corregidor y los Diputados Generales del Señorío (48).

Beltrán DOUAT, a través del ejercicio mercantil en la plaza de Bilbao, llegó a convertirse en uno de los comerciantes más acaudalados de la Villa. En 1784, D. Beltrán y su hermano Claudio, se asociaron con los comerciantes LAVAT y PLANTE, también franceses. En 1787, fundaron los hermanos DOUAT la sociedad de Seguros Nuestra Señora de Begoña y San Carlos, junto con otros sobresalientes comerciantes de Bilbao, D. Felipe de POWER y LARREA (cuñado de Beltrán DOUAT), D. José de GARDOQUI e hijos, D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE, D. Gabriel de la MELLA, D. Juan Ventura de ARECHAGA e hijos, DABADIE hermanos, etc... Beltrán DOUAT era corresponsal de CABARRUS en el Banco de San Carlos.

Una vez enriquecido, compró el título de nobleza de un marqués arruinado, convirtiéndose en el Marqués de la COLONILLA. A pesar de su afán de ennoblecimiento, B. DOUAT era simpatizante de las ideas revolucionarias, extendidas en Francia entre los de su condición social y económica. Hasta tal punto era sospechoso de connivencia con el ideario revolucionario que en Bilbao se creía que había formado un club jacobino en su casa. Por este motivo sería encarcelado.

Beltrán DOUAT acabó sus días en Burdeos en 1816. Los descendientes de este burgués ennoblecido emparentarían en el siglo XIX con la gran nobleza de Francia (49).

Entre los comerciantes cargadores del año 1780 no comentados en el período anterior, encontramos a Juan VILLABASO y Cía., dedicado a la importación de grandes cantidades de bacalao, como se verá en el capítulo siguiente, y al embarque de lanas. VILLABASO pertenecía al grupo de familias provinientes de la tierra llana establecidas en Bilbao a lo largo de la centuria, como los GARDOQUI, RECACOECHAS o YZARDUY... (50), que lograron hacer fortuna en el ejercicio de la actividad comercial.

(48) J. G. 15 julio 1792. Trata en razón del expediente de filiación formado con motivo de la resistencia que hicieron D^o. Beltran DOUAT, Marques de la COLONILLA y su hermano D^o. Claudio, de nacion franceses, exito que ha tenido y del recurso posteriormente causado por dho Marques con otros hechos y antecedentes, ff. 115 r.^o y v.^o

(49) Estas notas biográficas han sido extractadas del interesante y documentado estudio del Marqués de SALTILLO. *Un comerciante bilbalno del siglo XVIII. El Marqués de la Colonilla (1746-1816)*. Madrid, 1932, pp. 1-43.

(50) MAULEON ISLA, M. *op. cit.*, p. 87, nota 8.

En 1775, formó compañía en comandita con Luis DESESSARTZ, aportando cada año ciento cincuenta mil reales (51). En la renovación de la compañía, efectuada en 1791, contaba ésta con dos millones cuatrocientos mil reales (52).

Manuel de BERGARECHE, según el *Almanak mercantil* del año 1796, embarcaba muchas lanas y hacía negocios a las Américas (53).

AÑO 1790

GOMEZ DE LA TORRE, Ventura Fco.....	12,53	2,62
*AZUELA, Salvador de la.....	9,80	17,02
DOUAT, LAVAT y PLANTE.....	9,14	13,82
*BERGARECHE, M.....	7,10	
ARECHAGA, e hijo.....	6,93	
MEZCORTA e hijo Manuel.....	4,12	
GORDIA, Domingo.....	3,64	
HEREDEROS VIUDA DE MATA.....	3,57	
ENDEMAÑO, Juan Antonio.....	2,47	
LOREDO, Antonio.....	2,01	
*AMEZAGA, Fco.....	1,97	
ARDANAZ y BENGUA, S.....	1,83	
URIARTE, Antonio.....	1,60	
LARRONDO, Juan Bta.....	1,27	
LAURENCIN, German.....	1,17	
BUSTURIA y QUINTANA.....	1,17	
GARDOQUI e Hijos, Josph.....	1,06	
GARDOQUI, Joseph Manuel.....		22,6
VILLABASO y Cia, J.....		9,71

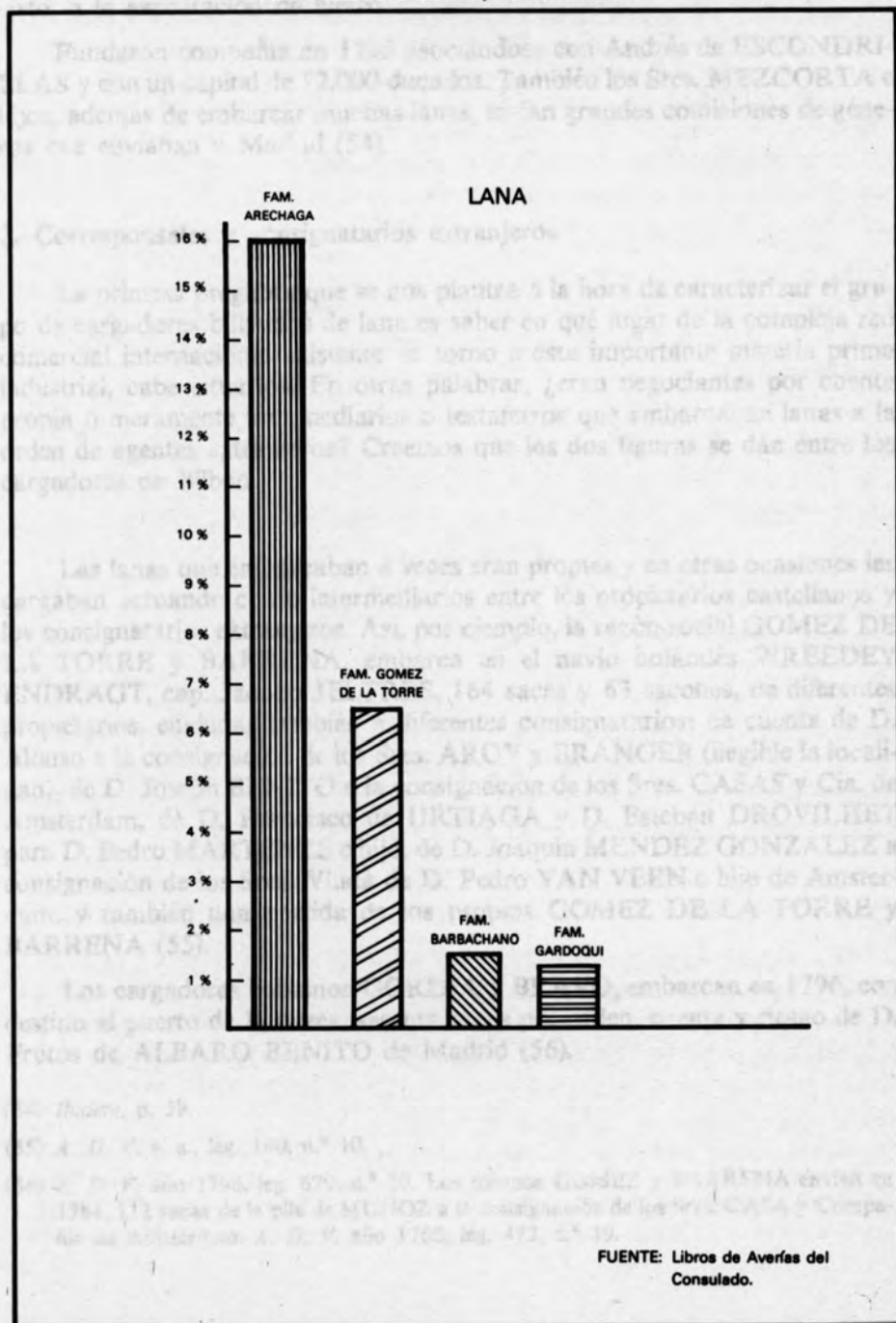
En la tabla del año 1790, comprobamos cómo GOMEZ DE LA TORRE, sigue manteniendo una posición predominante en la negociación de las lanas. En cuanto al segundo cargador de este año, Salvador de la AZUELA, podemos decir que tal nombre se refiere a dos hermanos que tenían el mismo primer nombre, Salvador Pedro y Salvador Antonio. De ellos sabemos

(51) Se puede ver la transcripción íntegra de la sociedad en PETIT, C. *op. cit.*, pp. 288-89.

(52) GUIARD, T. *op. cit.*, p. 532.

(53) ALMANAK, p. 365.

**PARTICIPACION PORCENTUAL EN LAS CARGAZONES O EMBARQUES DE LANA DE
LAS PRINCIPALES FAMILIAS DE COMERCIANTES BILBAINOS
AÑOS 1750 a 1770 y 1780 a 1790**



que poseían las comisiones de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, y se dedicaban al negocio de las lanas preferentemente, pero también, como hemos visto, a la exportación de hierro.

Fundaron compañía en 1795 asociándose con Andrés de ESCONDRI-LLAS y con un capital de 72.000 ducados. También los Sres. MEZCORTA e hijos, además de embarcar muchas lanas, tenían grandes comisiones de géneros que enviaban a Madrid (54).

3. Corresponsales y consignatarios extranjeros

La primera pregunta que se nos plantea a la hora de caracterizar el grupo de cargadores bilbaínos de lana es saber en qué lugar de la compleja red comercial internacional existente en torno a esta importante materia prima industrial, cabe situarlos. En otras palabras, ¿eran negociantes por cuenta propia o meramente intermediarios o testaferros que embarcaban lanas a la orden de agentes extranjeros? Creemos que las dos figuras se dan entre los cargadores de Bilbao.

Las lanas que embarcaban a veces eran propias y en otras ocasiones las cargaban actuando como intermediarios entre los propietarios castellanos y los consignatarios extranjeros. Así, por ejemplo, la razón social GOMEZ DE LA TORRE y BARRENA, embarca en el navío holandés WREEDEY ENDRAGT, cap. Jacobo JELTRES, 164 sacas y 63 sacones, de diferentes propietarios, enviadas también a diferentes consignatarios: de cuenta de D. Alonso a la consignación de los Sres. AROY y BRANGER (ilegible la localidad), de D. Joseph BENITO a la consignación de los Sres. CASAS y Cia. de Amsterdam, de D. Francisco de URTIAGA y D. Esteban DROVILHET para D. Pedro MARTENZS e hijo, de D. Joaquín MENDEZ GONZALEZ a consignación de los Sres. Viuda de D. Pedro VAN VEEN e hijo de Amsterdam, y también una partida de los propios GOMEZ DE LA TORRE y BARRENA (55).

Los cargadores bilbaínos GORDIA y BRAVO, embarcan en 1796, con destino al puerto de Londres, sesenta sacas por orden, cuenta y riesgo de D. Frutos de ALBARO BENITO de Madrid (56).

(54) *Ibidem*, p. 59.

(55) *A. D. V. s. a.*, leg. 140, n.º 10.

(56) *A. D. V.* año 1796, leg. 670, n.º 20. Los mismos GOMEZ y BARRENA envían en 1784, 112 sacas de la pila de MUÑOZ a la consignación de los Sres. CASA y Compañía de Amsterdam. *A. D. V.* año 1785, leg. 472, n.º 19.

Los consignatarios holandeses que más frecuentemente aparecen en la documentación que hemos consultado son D. Pedro MARTENZ e hijo, WERNIER y MARTSINCK, GOODERT CAPPEL, y Pedro VAN VEEN e hijo. En Gante, D. Gerardo de GHENDT e hijo (57).

Con motivo de la declaración de guerra entre España e Inglaterra en 1796, los comerciantes bilbainos que mantenían relaciones con aquel reino tuvieron que manifestar ante el Corregidor quiénes eran sus corresponsales y qué géneros de aquella procedencia tenían en su poder.

Gracias a este interesante documento conocemos la relación exhaustiva de las casas comerciales inglesas con las que mantenían tratos comerciales las bilbainas, así como también la edad de todos los comerciantes bilbainos que hicieron la declaración y los géneros ingleses, a veces muy curiosos, que éstos poseían.

A continuación, veremos solamente cuáles eran las firmas comerciales inglesas de los centros más importantes en relación con los negociantes de Bilbao. En Londres: D. Diego SHADEL, KUGRELLET y Cía., Sres. ECHALAZ, BACELLY y JABES, D. Miguel PEREZ GARCIA LEWIS, DUBOIS e hijos, D. Juan y D. Fran^{co}. BARIN, Sres. GARAY, EGUINO y Cía., D. Patricio MORGUEN, D. Juan LY, Sres. BERGARECHE, D. Marcos WEYLAND, D. Jorge BARCLAYN, Sres. ARANSOLO y LARRAZABAL, Sres. AGASIS y WILSON, Sres. LUCAS y BETKE, Sres. DUDELIER HIETT, D. Rafael BRANDON, D. Manuel MULLER, D. Benjamín BERWICKE, D. Juan y D. Francisco BARING, D. Juan Fran^{co}. ESCONA, THELLUSON hermanos y Cía., HALY, D. Enrique BROCH, Antonio TRENBELT, Sres. ABRAM POBAS, Sres. F. H. y J. DEMYTERRE, Sres. WATSON y Cía., Juan PORCELLOS, Fermín TASTE, PATERSON LEE e YSELIN, Juan MANDER, Sres. F. COMMER y LUBBOC.

En Bristol: Sres. GEREMIAS e hijos, Sres. Samuel HALL y Cía., D. Enrique BROOKE e hijos, D. Guillermo GREABES y Cía., Juan LEWSTY.

En Exon: Antonio TREMELLET e hijos, BIABISYTIR LEM, Sres. BARINGS SHORT y COLEDOIS, Juan MILFORD y Cía., Juan Fran^{co}. TURNER, SORY COLE, Juan CRESWEL, Guillermo GUENABAY, Sres. GRANGER y BANFILL, Sres. HIRTET e hijos, Fran^{co}. TURNER.

- (57) D. Juan MATIAS y D. Joaquín de SARACHAGA dan poder a D.^a María C. VAN MECHELYNK, vecina de la ciudad de GANTE para cobrar de los Sres. D. Gerardo de GHENDT e hijos, vecinos de la misma ciudad, mil quinientos noventa y nueve florines, seis placas y diez y medio gruesos por las quince sacas de lana que les había remitido. *A. H. P. V.* Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, protocolo 3.443, ff. 708-709.

En Manchester: D. Juan DAVSON, Roberto MARHLAND, Tomás RESFORD, Tomás y Guillermo BARPOW, Cristóbal MARRIOT, Gidlon BICHERDIKE y Cía., Tomás BOARDMAN, Tomás PLEFORT.

En Birmingham: Sres. GRUNDI RUSSEL, MOHLY y MARTIN, Benjamín STOKES, Sres. GLOBER e hijos y Sres. RABONE y hermanos (58).

En carta dirigida al Sr. Conde de FLORIDABLANCA, algunos comerciantes de lanas españoles, establecidos en Inglaterra, que habían mantenido consultas con los Directores de los gremios de Madrid y con otros sujetos expertos en este ramo, explican las dificultades con que se enfrentaba este comercio en Inglaterra.

Explican cómo las lanas iban normalmente consignadas a diversas casas, unas españolas y otras inglesas que, sin embargo, no podían realizar por sí mismos ajustes para su venta, teniendo que valerse de dos corredores. Dichos corredores, al arribar algún navío con lana española, subían a bordo y sin consentimiento de los dueños o consignatarios, tomaban algunas muestras de 3 a 4 libras de cada especie, llevándolas a sus almacenes.

Los corredores se convertían en los árbitros absolutos en la venta de las lanas al acudir a ellos todos los compradores, imponiendo el criterio sobre la estimación de las distintas calidades de la lana. Por otro lado, consideraban que había que fomentar la navegación nacional en la conducción de las lanas, ya que, según ellos, no sumarían más de 200 los marineros de navíos de Bilbao que hacían la derrota de Inglaterra.

Propugnaban, igualmente, que todos los hacendados y propietarios de lanas de España enviaran su producción a una sola casa de Londres, lo cual redundaría en su beneficio, al poder imponer, si esto se hiciera, la ley a los compradores marginando a los corredores "que burlándose de unos y otros tiran a mascar a dos carrillos" (59).

(58) Pieza 2.^a que contiene las declaraciones de comerciantes vecinos de esta Villa de Bilbao, de las correspondencias que tenían con los Reinos de Ynglaterra y de los géneros existentes dimanadas de ellos que tubo principio en 5 de septiembre de 1796 y concluido en 22 de noviembre de dho año, que contiene 335 hojas útiles. Juez de esta comisión el Sr. D. Gabriel SALIDO y el esno. D. Josef Domingo de ARRIEN. *A. D. V.*, leg. 101, n.º 8.

(59) *A. G. S.* Secretaria de Estado, leg. 3.972.

Londres 14 de julio de 1786. Al Sr. Conde de FLORIDABLANCA (por correo marítimo), informando de la práctica y abusos q^e. aquí se notan en el comercio y venta de las lanas de España.

4. La colonia extranjera y su participación en el comercio activo de Bilbao

A lo largo del siglo XVII, algunas potencias extranjeras (ciudades hanseáticas, Francia, Países Bajos, Inglaterra y Portugal), obtuvieron privilegios y exenciones comerciales y la consideración de "naciones favorecidas", controlando por sí mismas, o a través de factores, encomendaderos o testaferros, gran parte del comercio español, tanto de exportación, especialmente a América, como el de importación de géneros de sus países de origen.

En un memorial elaborado por varios comerciantes de Bilbao en 1748, se denunciaban las exorbitantes gracias y beneficios concedidos a los comerciantes extranjeros como causantes de la destrucción y aniquilación de los comerciantes naturales del Reino (60).

Estos privilegios de que gozaban los comerciantes extranjeros, no eran compensados con un trato de reciprocidad por parte de Francia, Holanda o Inglaterra. En este país, por ejemplo, no se admitían géneros ni frutos de España conducidos en navíos españoles, excepto si se trataba de lana o de hierro, "como especies que tanto necesitan". El resto de los productos españoles solamente se admitían si eran transportados en embarcaciones de fábrica y tripulación inglesa (61).

A fines del siglo XVII, la colonia inglesa y holandesa en Bilbao era tan numerosa e influyente que en un memorial del Consulado de esta época, se llegó a afirmar que el comercio de Bilbao podía considerarse como "colonia de la industria extranjera".

La reacción de los comerciantes para sacudirse el yugo extranjero se inició precisamente a fines del siglo XVII, introduciendo un capítulo en las Ordenanzas de 1699 por el cual se prohibía a los extranjeros disponer de "encomiendas, comisiones y factorías" a través de naturales a cuyo nombre venían encabezados los géneros y las grandes cantidades de sacas de lana que les remitían desde Castilla, donde contaban igualmente con encomenderos (62).

Con motivo de la aprobación de las nuevas Ordenanzas del Consulado en 1737, algunos comerciantes extranjeros (Francisco LORY, Lorenzo BARROW, Juan MICHEL...), residentes en la Villa, acudieron al Consejo de S. M. solicitando su anulación por considerar que "lexo estaba de que fuesen útiles y convenientes al Comercio, arreglado y establecido entre nuestra Real

(60) A. G. S. Secretaria de Estado. Leg. 7.014, ant. carp. n.º 2.638.

(61) *Ibidem*.

(62) GUIARD, T. *op. cit.*, t. II, pp. 38-39.



5. Vista de la ría bilbaina en un cuadro de la época.

Persona y Negociantes y Comerciantes de las tres Potencias, que ante sí en todas partes y circunstancias miraban a extinguir el Comercio, alterar los contratos hechos con Francia, Inglaterra y Olanda, y la fee que en ellos se havia seguido entre unos y otros negociantes y Comerciantes, assi en los Gyros de letras, pagos de ellas, Cambios y Recambios, Corredores, Asientos de sus libros, Comisionistas y Consignatarios; como también en los Fletamentos, Averias, Cargadores, quebrados..." (63).

La impugnación presentada por los comerciantes extranjeros establecidos en Bilbao contra las Ordenanzas del Consulado no prosperó, pero intentaron por todos los medios librarse de las trabas que se les empezaban a poner en Bilbao, desviando el comercio hacia Santander. Los comerciantes ingleses fueron partidarios de establecerse en Santander por su oposición a la medida adoptada por el Consulado de prohibir el cargamento de mercancías en barcos no españoles.

En 1714, el Cónsul de Francia, La LOIRE, también intentó desviar hacia este puerto parte del comercio francés que se hacía por Bilbao (64). Los comerciantes franceses de Bilbao, sin embargo, no le secundaron por considerar que Santander no reunía unas mínimas condiciones para el desarrollo del comercio, ya que allí no había más que "gentiles hombres y pescadores". En una memoria de principios de siglo, realizada posiblemente por un comerciante bayonés establecido en Bilbao, se aseguraba que los comerciantes franceses de Bilbao no abandonarían esta ciudad por Santander, ya que los privilegios de Vizcaya eran muy importantes para la seguridad de los extranjeros (65).

El proyecto de traslado o desvío del comercio hacia Santander sólo cuajó cuando el Gobierno, en 1763, decidió favorecer este puerto con algunas importantes ventajas arancelarias, como ya hemos visto.

Los extranjeros establecidos en Bilbao si deseaban obtener el "status" de moradores tenían que probar limpieza de sangre y si querían ser vecinos, además del requisito anterior, se les exigía presentar información de hidalguía. Pero, aun gozando del "status" de vecinos, no podían acceder a los cargos del Ayuntamiento ni del Consulado donde sólo tenían voto pasivo.

(63) "Real Provisión del Supremo Consejo de Castilla con inserción de Real Decreto mandando observar, cumplir y guardar las Ordenanzas..." in *Ordenanzas del Consulado*, f. 313.

(64) SEE, H. "Algunos documentos sobre las relaciones comerciales...", p. 219.

(65) *Ibidem*.

Además, no estaban exentos del adeudo del impuesto de la prebostad, consistente en un 2 1/2 % sobre todos los géneros de "comer, beber y arder" (66).

A pesar, sin embargo, de los esfuerzos desplegados por los comerciantes de Bilbao y su Consulado, para rescatar el comercio activo de manos de los extranjeros, los datos obtenidos a partir del cálculo de las cargazonas embarcadas por los comerciantes extranjeros de Bilbao (67), nos hablan de un fuerte control de éstos sobre el comercio de exportación, tanto de la lana como, y esto es aún más sorprendente, del hierro.

Todavía a mediados del siglo, en la década de los cincuenta, los extranjeros llegaron a efectuar el 50 % de todos los embarques de lana.

Si bien la tendencia fue de una disminución progresiva de su control sobre las exportaciones, vemos cómo en los años sesenta, de nuevo, se regis-

- (66) MAULEON ISLA, M. *op. cit.*, pp. 93-94.

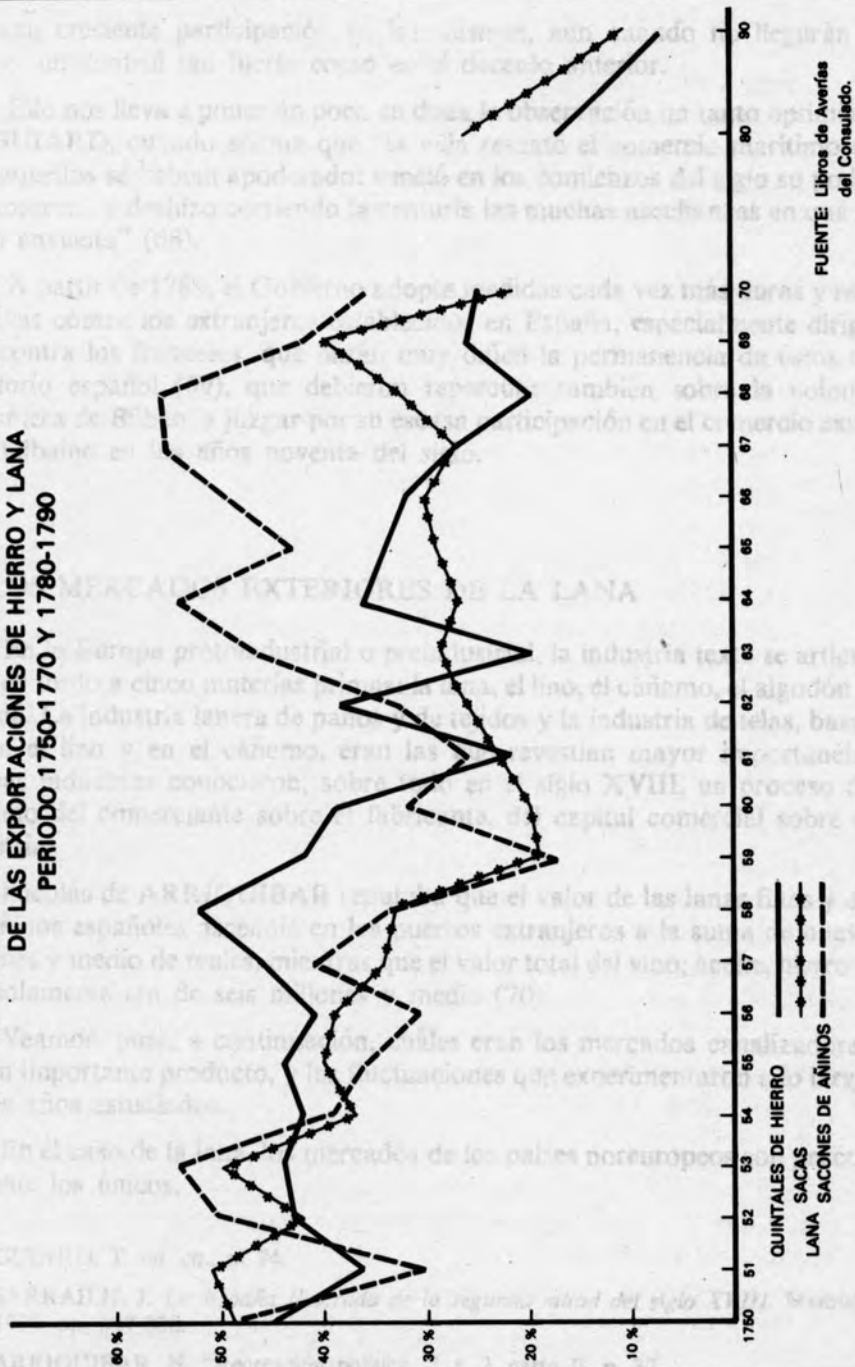
Vid. capitulado aprobado por la Junta General en materia de avecindamiento para conservar "el lustre y limpieza en sangre de este ilustre solar y que no cometan fraudes ni se sigan perjuicios a la Real Hacienda haciendo ynformaciones de nobles a forasteros que vienen a avecindarse siendo acaso estos Pleveios y del estado general...", *Razon de genealogia y filiaciones que devan hacer los que quieran avecindarse en este solar de Vizª*. in J. G. 19 de julio 1758, ff. 149 v.º-152 v.º

Algunos forasteros asentados en el Señorío se habían introducido en él con motivo de actividades corsarias. La Diputación tomó duras medidas contra estos forasteros corsarios y sus familias instándoles a abandonar Vizcaya si en el plazo de dos meses no daban justificación de sus genealogías. En este caso se procedería a su expulsión "a costa de sus vienes y a lo demas que hubiere lugar por fuero y derecho..." Dip. 15 de abril 1749, f. 62 v.

- (67) Los comerciantes extranjeros de Bilbao que aparecen en los despachos de embarque de los Libros de Averías del Consulado, son los siguientes: BARROW, Lorenzo; BAUDART, Beltrán; BECKVELT, Pedro; BEDIS, Diego; BOWEY, Nicolás; BRODIERS, Joseph; BRAWNEY LAWLES; COURTIAN, Salvador; DANTES, Salvador; DARRIGUES y LAVIGNE, DAUGEROT, Joseph; DAVADIE Hnos.; DESESART, Luis; HUAGON, Guillermo; DIBIRI, Martín; DOUAT Hnos.; LAVAT; PLANTE; DUBROCQ (Luis Joseph y Salvador); DUPUY; FARREL, Juan; FORCATERRE, Juan; FROYS, Federico; GOOSENS, Enrique; GROSSMAN y BAUCH; HAYNS, Juan; HODY y BOWY; HUBERT, G. I.; KELLY KELLY (Domingo y Bernardo); KRAUSEN, Cristóbal; LAHONTAN, Santiago; LARRALDE, Hugo; LAURENCIN, Germán; MORONY, Juan; NESFIELD, Samuel; NOUGARO, Francisco Antonio; POMMIERS, P.; POWER, T. M.; ROUZELET (Joseph y Joaquín); SAINT-AULARY (Tomás y Enrique); SMITH, Juan, SOUBLET, Miguel; VAN BOOTEL; WALCOT, Carlos; WIOLET, Luis.

Existen dos relaciones de los extranjeros residentes en Bilbao, una de 1763 y otra de 1791, publicadas por GUIARD, T. *Historia de la noble villa de Bilbao, t. III*, pp. 521-522.

PARTICIPACION PORCENTUAL DE LA COLONIA EXTRANJERA EN EL TOTAL DE LAS EXPORTACIONES DE HIERRO Y LANA PERIODO 1750-1770 Y 1780-1790



FUENTE: Libros de Averías del Consulado.

tra una creciente participación en las mismas, aun cuando no llegarán a poseer un control tan fuerte como en el decenio anterior.

Ello nos lleva a poner un poco en duda la observación un tanto optimista de GUIARD, cuando afirma que "la villa rescató el comercio marítimo de que aquéllos se habían apoderado: venció en los comienzos del siglo su poderío notorio... y deshizo corriendo la centuria las muchas asechanzas en que se halló envuelta" (68).

A partir de 1789, el Gobierno adopta medidas cada vez más duras y restrictivas contra los extranjeros establecidos en España, especialmente dirigidas contra los franceses, que harán muy difícil la permanencia de éstos en territorio español (69), que debieron repercutir también sobre la colonia extranjera de Bilbao, a juzgar por su escasa participación en el comercio exterior bilbaino en los años noventa del siglo.

C) LOS MERCADOS EXTERIORES DE LA LANA

En la Europa protoindustrial o preindustrial, la industria textil se articulaba en torno a cinco materias primas: la lana, el lino, el cáñamo, el algodón y la seda. La industria lanera de paños y de tejidos y la industria de telas, basada en el lino y en el cáñamo, eran las que revestían mayor importancia. Ambas industrias conocieron, sobre todo en el siglo XVIII, un proceso de dominio del comerciante sobre el fabricante, del capital comercial sobre el industrial.

Nicolás de ARRIQUIBAR reputaba que el valor de las lanas finas y de los añinos españoles ascendía en los puertos extranjeros a la suma de nueve millones y medio de reales, mientras que el valor total del vino, aceite, hierro y sal, solamente era de seis millones y medio (70).

Veamos, pues, a continuación, cuáles eran los mercados canalizadores de tan importante producto, y las fluctuaciones que experimentaron a lo largo de los años estudiados.

En el caso de la lana, los mercados de los países noreuropeos son prácticamente los únicos.

(68) GUIARD, T. *op. cit.*, p. 74.

(69) SARRAILH, J. *La España Ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid, 1979, pp. 337-338.

(70) ARRIQUIBAR, N. "Recreación política...", t. 2, carta II, p. 37.

1. Inglaterra

Este país fue el primer importador de lana española durante los cincuenta años estudiados. En Inglaterra, la industria textil lanera, desde los tiempos medievales, había originado una actividad económica situada en importancia inmediatamente después de la agricultura. La política del gobierno inglés, en relación con la industria lanera fue, a lo largo de los siglos, de un claro proteccionismo: prohibición de extraer del reino lana en bruto y de introducir en el mercado inglés manufacturas extranjeras competitivas. También se prohibía la emigración a otros países a los técnicos de esta industria.

La industria lanera inglesa fue, fundamentalmente, rural y dispersa, aunque también existían algunos centros productores urbanos, como Norwich, si bien, ya en decadencia en el siglo XVIII. La industria lanera se concentraba en tres regiones, una al norte, el Yorkshire (Leeds, Bradford, Huddersfiel, y Halifax), otra al este en Norfolk, y otra al Sudoeste (Frome, Somerset y Devon) (71).

Inglaterra, además, contaba con una más que suficiente oferta de lana autóctona para el surtimiento de sus industrias (72).

Las lanas inglesas eran adecuadas para la fabricación de toda clase de paños, excepción hecha de los más finos, para cuya elaboración les era imprescindible importar las famosas lanas finas de España, de las que hacían un considerable consumo (73).

La producción inglesa de paños de lana, tras el hundimiento en el siglo XVI de las industrias de acabado de Brabante y Amberes como centro del comercio internacional, se orientó hacia los mercados de Italia y de España. Las manufacturas inglesas eran mucho más competitivas que las de estos dos países mediterráneos, debido a sus altos costos de producción. La industria pañera inglesa, a partir del siglo XVI, fabricó una variedad de manufacturas de lana de baja calidad, que eran adquiridas en grandes cantidades en España y Portugal.

En el último tercio del siglo XVIII, las políticas proteccionistas de la industria nacional adoptadas por estos países, supondrían un duro golpe para las exportaciones inglesas (74).

(71) KELLENBENZ, H. *op. cit.*, p. 60. GARDEN, Maurice, "La industria antes de la industrialización", in *Historia económica y social del mundo*. t. 3, pp. 28-29.

(72) ASHTON, T. S. *La revolución industrial*, México 1973², p. 38. LANDES, D. S. *art. cit.*, p. 347.

(73) RICARD, S. *op. cit.*, pp. 467 y 499.

(74) MANTOUX, P. *La revolución industrial en el siglo XVIII. Ensayo sobre los comienzos de la gran industria moderna en Inglaterra*. Madrid, 1962, pp. 31 y 248.

La exportación total de lana española a Inglaterra, experimentó un crecimiento a lo largo del siglo (75). Las lanas españolas serán objeto de una gran demanda especialmente en los años 90 del siglo, motivada por la expansión de la industria textil inglesa (76).

EXPORTACION DE LANA A INGLATERRA

(número de sacas)

1750 = 6.906	1760 = 4.523	1770 = 6.455	1780 = —	1790 = 9.398
1751 = 3.517	1761 = 8.642	1771 = 2.310	1781 = —	1791 = 6.550
1752 = 4.804	1762 = 771	1772 = 3.488	1782 = 1.073	1792 = 14.872
1753 = 3.031	1763 = 7.060	1773 = 2.832	1783 = 6.432	1793 = 11.575
1754 = 3.940	1764 = 5.891	1774 = 4.588	1784 = 6.198	1794 = 5.371
1755 = 3.753	1765 = 6.315	1775 = 4.079	1785 = 7.003	1795 = 3.231
1756 = —	1766 = 5.151	1776 = 6.443	1786 = 4.576	1796 = 3.733
1757 = —	1767 = 5.327	1777 = 7.759	1787 = 7.979	1797 = —
1758 = 6.051	1768 = 3.692	1778 = 4.187	1788 = 10.012	1798 = —
1759 = 2.463	1769 = 4.085	1779 = 1.071	1789 = 6.479	1799 = —

Las importaciones inglesas de lana española registrarán un incremento de un 100 % al pasar de 57.000 arrobas de media anual, en el decenio 1770-1780, a 117.397 en los años 1790 (77). Cada saca contenía en torno a las ocho arrobas.

(75) La estadística de la exportación total de lana a Inglaterra desde 1700 hasta los años cuarenta del siglo XIX, se puede ver en Joaquín NADAL, *op. cit.*, p. 279. La tabla de exportación de la lana, p. 332, elaborada a partir de dos tipos de fuentes, resulta sorprendente, ya que, en el año 1772, cuando el autor cambia de fuente documental, se produce una subida inverosímil de los 8.582 "bags" del año anterior a 1.536.685 del mencionado año. Al parecer el autor a partir de esa fecha opera con una unidad de medida diferente, pero sin explicar de qué fuente se trata. Guiard al elaborar las relaciones de exportaciones de lana suma indistintamente las sacas y sacones, salvo en algún año en que especifica las dos unidades. Nosotros hemos optado por diferenciar siempre ambas unidades, separándolas en las estadísticas. Por esta razón las estadísticas de exportación de lana presentan magnitudes inferiores a las de GUIARD.

(76) DAVIS, R. "English Foreign Trade 1770-1774", *Economic History Review*, 1962, pp. 293-296.

(77) El mercado inglés absorbió el 29,8 % de toda la lana fina española exportada de 1787 a 1796, GARCIA SANZ, A., *op. cit.*, p. 300.

Durante los cinco decenios estudiados, la exportación de lana a Inglaterra a través del puerto de Bilbao, mantuvo una cierta regularidad, si exceptuamos los años de guerra con aquella nación, alcanzando las máximas cotas en los primeros años de la década de los noventa.

La media anual de sacas importadas por Inglaterra osciló de 5.000 a 6.000 en la segunda mitad del siglo XVIII, mientras que cien años antes osciló entre las 700 y las 2.000. A principios del siglo XVIII, parece ser que hubo algunos intentos por parte de los tejedores ingleses tendentes a sustituir en sus manufacturas la lana española por las variedades más finas de las autóctonas y a fomentar la importación de lana irlandesa.

No obstante, tales tentativas no se llevaron a cabo, ya que, como se ve en la tabla, Inglaterra continuó importando grandes cantidades de lana española a través de Bilbao, principalmente (78).

Los puertos ingleses importadores de lana cargada en Bilbao fueron prácticamente tres: Londres con 147.067 sacas, Bristol con 73.355 y Southampton con 8.036. Irlanda importó un total de 2.216 sacas; por Dublín (1.825), Belfast (377) y Dungarban (14). Escocia no importó más que 298.

La negociación de las lanas españolas de superior calidad era considerada como un cuasi monopolio de los ingleses en el siglo XVIII, hasta tal punto que el Secretario de Estado José CAMPILLO consideraba que "esta contratación y comercio de los ingleses está radicado como herencia y poseído como patrimonio" (79).

2. Holanda

Holanda fue el segundo mercado más importante para las lanas exportadas desde Bilbao. La lana era uno de los principales artículos de importación de Holanda, junto con los productos coloniales. Holanda recibía, además de las españolas, lanas de otros países como Portugal, Alemania, Turquía... No obstante la concurrencia de otras lanas, las españolas eran las más cotizadas en el mercado de Amsterdam por su elevada calidad. Amsterdam era, en esta época, un gran centro de almacenamiento de lanas españolas, a donde acudían los mercaderes de diversos países europeos a adquirirlas, especialmente los alemanes. Amsterdam recibía anualmente, por término medio, unas dieciocho mil sacas de todas las procedencias. La fabricación holandesa de paños sólo absorbía de 2.000 a 3.000 sacas al año en sus industrias de Ams-

(78) MAC LACHLAN, J. O. *Trade and peace with Old Spain*. New York, 1974², p. 9.

(79) Citado por COLMEIRO, *op. cit.*, p. 948.

terdam, Leiden, Gouda y Haarlem, siendo el resto para los fabricantes alemanes y para los especuladores.

El circuito comercial de la lana presentaba algunas peculiaridades dignas de ser comentadas, ya que sólo aparecen en la negociación de esta mercancía.

Los negociantes holandeses recibían grandes cantidades de lana remitidas en comisión por sus corresponsales españoles. Los consignatarios holandeses, sin embargo, no podían vender directamente a los fabricantes alemanes, ya que, de hacerlo así, podrían perder sus clientes de Amsterdam. Los comerciantes holandeses que habían comprado las lanas a plazo de tres meses, se veían, sin embargo, obligados a conceder créditos mucho más amplios a los compradores alemanes, quienes hacían la compra mediante el conocimiento de muestras de lana.

La concesión de facilidades crediticias a los comerciantes alemanes se explica por la necesidad que tenían los comerciantes holandeses de mantener esta clientela de negociantes alemanes, quienes, obviamente, podrían obtener mejores precios si se dedicaran a comprar directamente la lana en España.

En la segunda mitad del siglo, los negociantes alemanes acabarán propiándole un duro golpe a la economía holandesa, que atravesaba una fase de desindustrialización, al canalizar la importación de lanas a través de Ostende, y al llevar una política de fomento de sus propias cabañas (80).

EXPORTACION DE LANA A HOLANDA (número de sacas)

1750 = 8.106	1760 = 5.457	1770 = 2.724	1780 = 4.566	1790 = 5.174
1751 = 10.238	1761 = 5.683	1771 = 5.181	1781 = —	1791 = 5.696
1752 = 7.791	1762 = 13.588	1772 = 2.321	1782 = 1.439	1792 = 6.336
1753 = 5.219	1763 = 5.621	1773 = 2.819	1783 = 3.236	1793 = 5.202
1754 = 4.940	1764 = 5.391	1774 = 4.476	1784 = 3.892	1794 = 5.424
1755 = 5.799	1765 = 4.091	1775 = 2.292	1785 = 5.165	1795 = 465
1756 = —	1766 = 2.100	1776 = 2.765	1786 = 3.098	1796 = 5.092
1757 = —	1767 = 2.815	1777 = 4.288	1787 = 3.672	1797 = —
1758 = 9.274	1768 = 2.838	1778 = 5.303	1788 = 5.660	1798 = —
1759 = 9.451	1769 = 2.315	1779 = 7.003	1789 = 4.241	1799 = —

(80) RICARD, S. *op. cit.*, pp. 158-166. En esta obra tantas veces citada dada su utilidad, se puede ver la relación de los precios de las distintas calidades de la lana vendida en Amsterdam en los años 1774-1775-1776-1777 y 1781, obtenida directamente de la información proporcionada por los corredores. Además del precio figuran los nombres de las pilas y el número de sacas de cada una de ellas remitidas a esta plaza, pp. 159-164.

3. Francia

La industria textil francesa experimentó un notable desarrollo desde los tiempos de Colbert. El crecimiento de la producción pañera de lana en Francia, desde fines del siglo XVII hasta 1789, no obstante, fue menor (de un 61 %) que el de la de Inglaterra (aproximadamente de un 150 %). De todos modos, estos índices sólo muestran la tendencia general, ya que hay que tener en cuenta que el ritmo de crecimiento constatado en las diversas regiones francesas fue muy diferente (81).

EXPORTACION DE LANA A FRANCIA

(número de sacas)

1750 = 10.236	1760 = 7.378	1770 = 943	1780 = —	1790 = 2.098
1751 = 4.849	1761 = 7.617	1771 = 2.430	1781 = 227	1791 = 3.403
1752 = 8.436	1762 = 6.302	1772 = 4.524	1782 = 1.943	1792 = 1.113
1753 = 6.299	1763 = 7.567	1773 = 2.670	1783 = 1.348	1793 = 268
1754 = 7.498	1764 = 3.941	1774 = 2.473	1784 = 2.164	1794 = —
1755 = 8.329	1765 = 4.256	1775 = 2.730	1785 = 3.094	1795 = —
1756 = —	1766 = 4.003	1776 = 3.789	1786 = 4.403	1796 = 121
1757 = —	1767 = 3.420	1777 = 2.562	1787 = 1.806	1797 = 72
1758 = 3.907	1768 = 4.369	1778 = 2.522	1788 = 1.608	1798 = —
1759 = 7.544	1769 = 2.966	1779 = 2.464	1789 = 2.086	1799 = —

Francia, a pesar de contar con grandes rebaños de ovejas (unos 20 millones de cabezas en 1789), no contaba con una producción lanera suficiente para poder satisfacer la creciente demanda de fibras textiles procedentes de sus industrias, viéndose obligada a tener que importar lana en bruto de los países mediterráneos europeos e, incluso, de Alemania y del Báltico. Preocupada por mejorar la calidad de la producción lanera nacional, Francia importó de España ovejas merinas en 1766. Sin embargo, las importaciones de lana extranjera seguirán aumentando a pesar de todo (82).

La importación de lana proveniente de España por los puertos de la dirección de Rouen, experimentó un crecimiento de 618.700 libras en 1730 a 2.127.479 en 1776. Las más apreciadas lanas importadas por Rouen y El

(81) LEON, P. "L'industrialisation en France..." pp. 175-176.

(82) BRAUDEL, F., LABROUSSE, E... *Hostire économique et sociale de la France*, Paris, 1970, t. 2, pp. 230-231.

Havre eran las procedentes de Bilbao. Entre 1750 y 1793, recibieron 44.460 y 63.392 sacas, respectivamente.

Desde estos puertos la lana se distribuiría por los numerosos centros manufactureros del norte de Francia, que en el siglo XVIII constituía una de las regiones textiles más importantes de Europa (83).

Otros dos grandes puertos importadores de lana fueron Burdeos (15.208) y Nantes (18.035). Bayona, sólo importó a lo largo del período 2.729 sacas, pero hay que tener en cuenta que los negociantes bayoneses compraban directamente las lanas en las ferias de Pamplona, Tafalla, Soria..., y después eran transportadas por tierra desde Pamplona a Bayona, por Ainhoa.

La lana era una mercancía de tránsito en Bayona, desde donde se reenviaba a otras regiones (Toulouse, Carcassonne...), por vía fluvial y terrestre, y también se reexportaba al extranjero. Las lanas conducidas a Bayona solían ser en su mayor parte de baja calidad, y procedían de Navarra y de Aragón (84). Las lanas exportadas de Bilbao a Francia eran intercambiadas por cacao, azúcares blancos y lienzo (85).

4. Alemania

La exportación de lana española a través de Bilbao con destino a los puertos de Hamburgo y de Altona, alcanzó una gran importancia en los últimos años del siglo. El disparo de las exportaciones de lana a Alemania coincide con la expansión industrial que conoce este país en el último tercio del siglo, en directa relación con la política de fomento industrial propiciada por los príncipes de los distintos estados, especialmente en Prusia (86).

(83) DARDEL, P., *op. cit.*, pp. 104-105 y 375-378.

(84) Las lanas que se conducían a Bayona pagaban siete reales de plata menos en las aduanas de Agreda, Logroño y Frescano que las que iban a Bilbao. Esta rebaja fue acordada por el gobierno español a fin de favorecer el comercio navarro en general y el del valle del Baztán en particular. Sin embargo, Bilbao que se veía perjudicada por aquella ventaja de que gozaba el puerto de Bayona, conseguirá que el rey por decreto de 1.º de mayo de 1747, imponga a las lanas enviadas a Bayona los mismos derechos que a las encaminadas hacia Bilbao. Este hecho, unido a la creciente competencia de Santander, San Sebastián y el propio Bilbao en el comercio lanero, traerá funestas consecuencias para este ramo de la actividad mercantil bayonesa, reputada como la principal hasta entonces. JAUPART, *op. cit.*, pp. 208-313.

(85) SEE, H. "Algunos documentos sobre las relaciones comerciales entre Francia y España en el siglo XVIII". *A. H. D. E.*, 1928, t. V., p. 219.

(86) KELLENBENZ, *op. cit.*, p. 63.

EXPORTACION DE LANA A ALEMANIA

(Número de sacas)

1750 = 119	1770 = 164	1780 = 220	1791 = 428
1764 = 205	1773 = 197	1781 = 1.234	1792 = 356
1765 = 185	1775 = 163	1782 = 237	1795 = 640
1768 = 141	1776 = 190	1783 = 325	1796 = 10.228
1769 = 159	1777 = 295	1784 = 354	1797 = 28.248
	1778 = 207	1785 = 285	1798 = 1.066
	1779 = 226	1786 = 247	1799 = 15.549
		1788 = 366	1800 = 15.123
		1789 = 837	

Alemania importaba de España frutas, vino, plantas tintóreas..., y productos coloniales. La exportación de Hamburgo a España (manufacturas textiles, ferretería...) era de unos 40.000.000 de reales en 1786, según la estimación hecha por el cónsul español en aquella ciudad, URCULLU, mientras que las importaciones procedentes de España solamente suponían unos ocho millones de reales. En otras palabras, la exportación a España era cinco veces superior a las importaciones de este país.

Esta situación deficitaria para España cambió a finales del siglo, al convertirse Hamburgo en un gran centro internacional de redistribución de coloniales, por lo que empezó a recibir muchos géneros americanos a través de España. De esta forma, la balanza comercial española con Hamburgo le empezó a ser favorable a la primera (87).

Bilbao tradicionalmente había exportado a Hamburgo avellanas, nueces, cebollas y enormes cantidades de castañas, así como pequeñas partidas de hierro (88).

En relación con la lana, la exportación de este producto a Hamburgo fue aumentando desde los años ochenta. El gobierno prusiano favoreció desde 1787 la importación de lana de España, mediante una libertad aduanera casi completa para este producto. La lana española era empleada en las manufacturas de Neustad-Ostra, junto a Dresden, donde se fabricaban paños desde 1690, cuya calidad mejoraba de tal forma si se les añadía lana española, que podía llegar a competir con los paños holandeses.

(87) POHL, H. *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien...*, pp. 227-228 y 283.

(88) KELLENBENZ, H. *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal und Spanienhandel 1590-1625*, Hamburg, 1954, pp. 41-42.

Prusia también importaba lana española para sus fábricas de Berlín (89). El rey de España permitiría la exportación de ovejas merinas a Prusia y a Sajonia (90).

A partir de 1795, la lana que desde Bilbao se enviaba a Amsterdam se desvió hacia Hamburgo y Altona. En 1796, Hamburgo recibió lana por valor de 19.887.335 reales, y Prusia por valor de 4.550.000 reales. En 1797, la práctica totalidad de lana exportada por Bilbao fue importada por los puertos antes citados (91).

5. Países Bajos Austríacos

Los Países Bajos Austríacos, que en la segunda mitad del siglo, presentaban el aspecto de una "inmensa fábrica textil", se veían precisados a importar la casi totalidad de las lanas que necesitaban para la elaboración de sus afamadas manufacturas. La producción lanera belga resultaba insuficiente y de mala calidad. España era el principal proveedor de lana al estar prohibida su extracción en los países vecinos, Inglaterra y Francia (92).

Hasta 1764, los fabricantes belgas, sobre todo los de Limbourg, acudían a Amsterdam y a Rotterdam a comprar las lanas españolas. Pero a partir de dicho año, el gobierno austríaco fomentará la compra directa en España, a fin de liberarse del intermediario holandés. En 1770, se prohibirá en los P. P. B. austríacos, la importación de lana procedente de Holanda. Las lanas de España, desde 1680, eran libres de entrada en Bélgica.

(89) POHL, H. *op. cit.*, p. 189.

(90) La exportación de gran número de ovejas merinas al extranjero, primero a Suecia en 1720 y posteriormente a Sajonia y Rambouillet, supuso un golpe mortal para la Mesta que hasta entonces había gozado del monopolio del comercio lanero mundial. KLEIN, J. *op. cit.*, p. 62.

En 1774, la Sociedad Bascongada solicitó al rey se le permitiera comprar en Castilla para su introducción libre en Alava, dos mil ovejas y corderas churras. El rey autorizó la compra de dicho número de ovejas y de las que quisiese adquirir en el futuro "para repartir a los labradores de las Provincias exemptas". La única condición que se imponía era la de que la lana de las ovejas que se criasen en las Provincias Exentas debía consumirse en sus propias fábricas "u en otros usos de aquellos naturales". A. H. N. t. 21, ff. 73 a 78.

(91) POHL, H. *op. cit.*, pp. 230-231. KELLENBENZ, H. "Les allemands sur les routes de l'Atlantique". *Noveno coloquio internacional de Historia Marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968, t. XXV, p. 29.

(92) "La industria antes de la industrialización", pp. 37 a 40 y KELLENBENZ, pp. 64-65.

Las relaciones diplomáticas y comerciales entre España y los Países Bajos Austríacos mejoraron sustancialmente a partir de la paz de Aix-la-Chapelle (1748), y del tratado de alianza entre el rey de España y la emperatriz María Teresa, firmado en Aranjuez en 1752, por el cual se consideraba a los Países Bajos Austríacos nación favorecida en el trato comercial. La entrada de España en la guerra franco-inglesa en 1762, favorecerá el comercio con Bélgica.

EXPORTACION DE LANA A LOS PAISES BAJOS AUSTRIACOS

(Número de sacas)

1764 = 1.157	1771 = 725	1780 = 3.975	1790 = 458
1765 = 1.277	1772 = 964	1781 = 11.693	1791 = 894
1766 = 844	1773 = 1.253	1782 = 5.823	1792 = 768
1767 = 577	1774 = 1.960	1783 = 3.160	1793 = 487
1768 = 881	1775 = 1.487	1784 = 2.642	1796 = 518
1769 = 1.064	1776 = 2.450	1785 = 1.335	
	1777 = 830	1786 = 782	
	1778 = 697	1787 = 921	
	1779 = 1.582	1788 = 1.210	
		1789 = 1.192	

Las importaciones de lana en Bélgica se hicieron en este período exclusivamente a través de Ostende, que se convertirá en el puerto de un amplio hinterland, no sólo de Bélgica sino que alcanzará también a algunas regiones de Alemania y Francia.

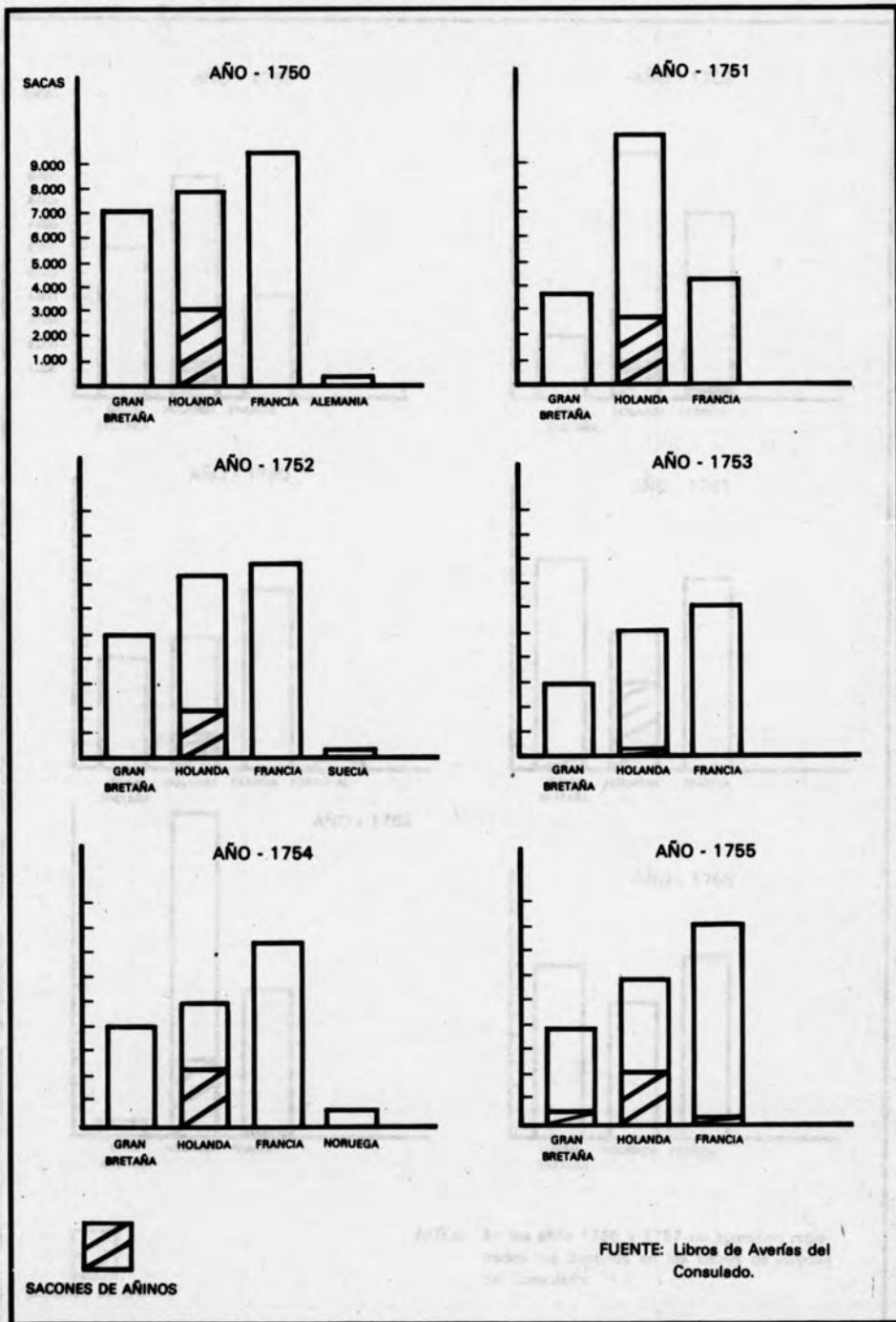
La balanza comercial de España con los Países Bajos Austríacos era muy desfavorable para la primera, por las grandes cantidades de telas, paños de lino, de lana y de hilos y encajes que importaba de aquéllos (93).

6. Dinamarca, Rusia, Noruega y Suecia

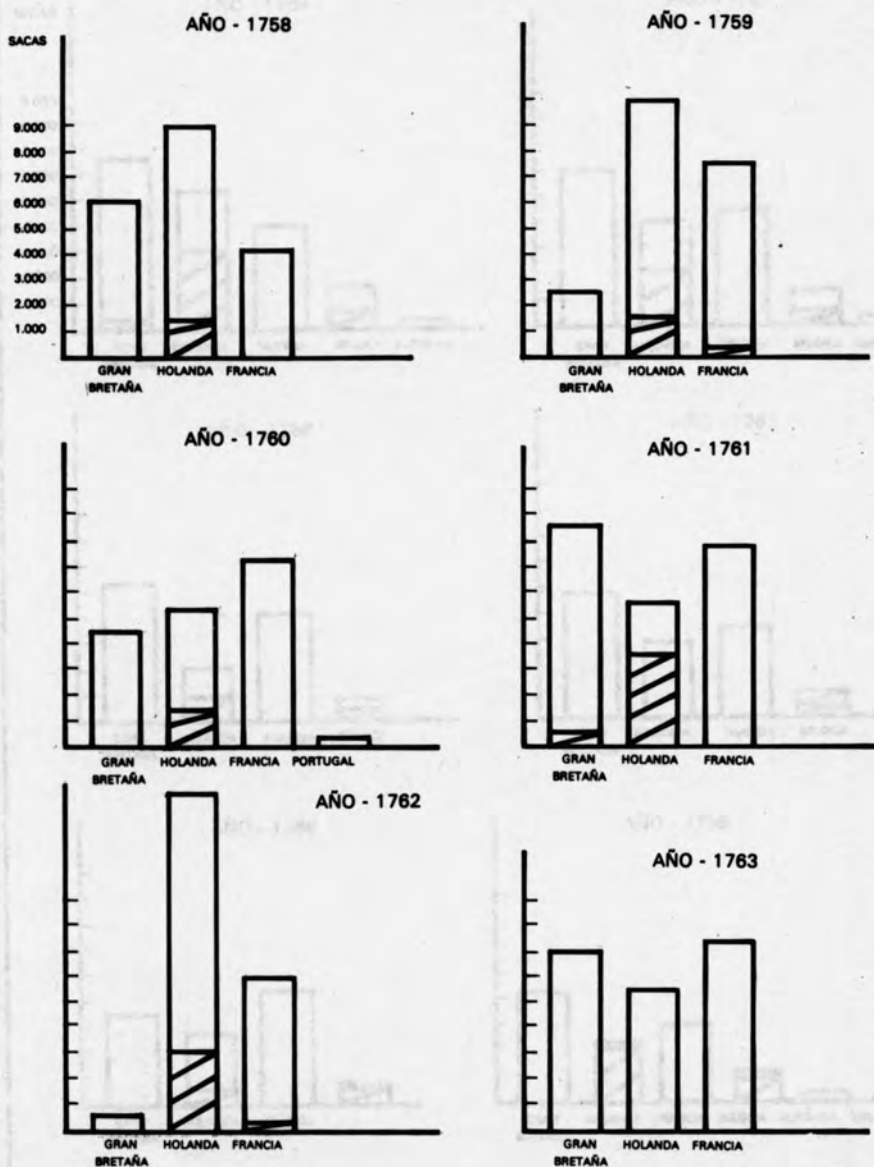
A partir de los años 60 del siglo, se incrementaron las exportaciones de lana a los Países Escandinavos y a Rusia, en consonancia con las políticas

(93) LEFEBVRE, J. *Etude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIII^e siecle*, Paris, 1922, pp. 46 a 57.

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES

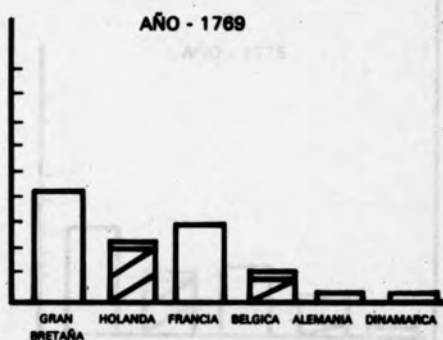
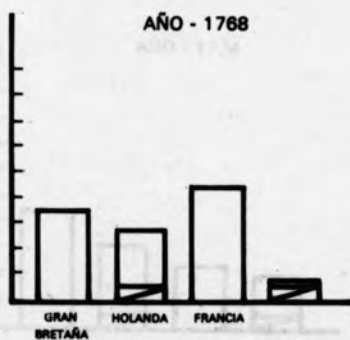
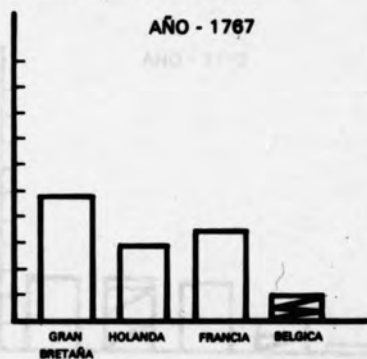
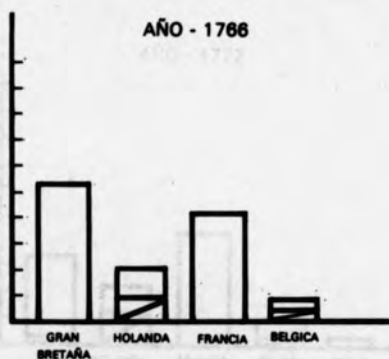
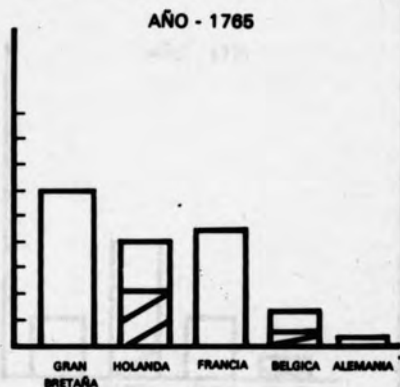
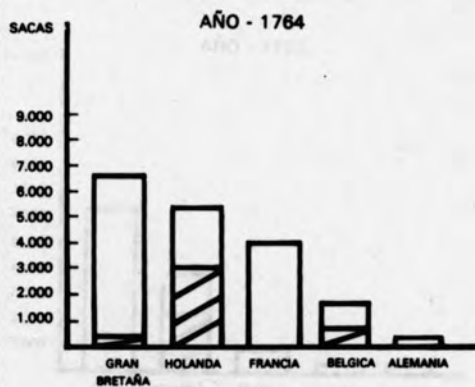


NOTA: En los años 1756 y 1757 no aparecen registrados los destinos en los Libros de Averías del Consulado.



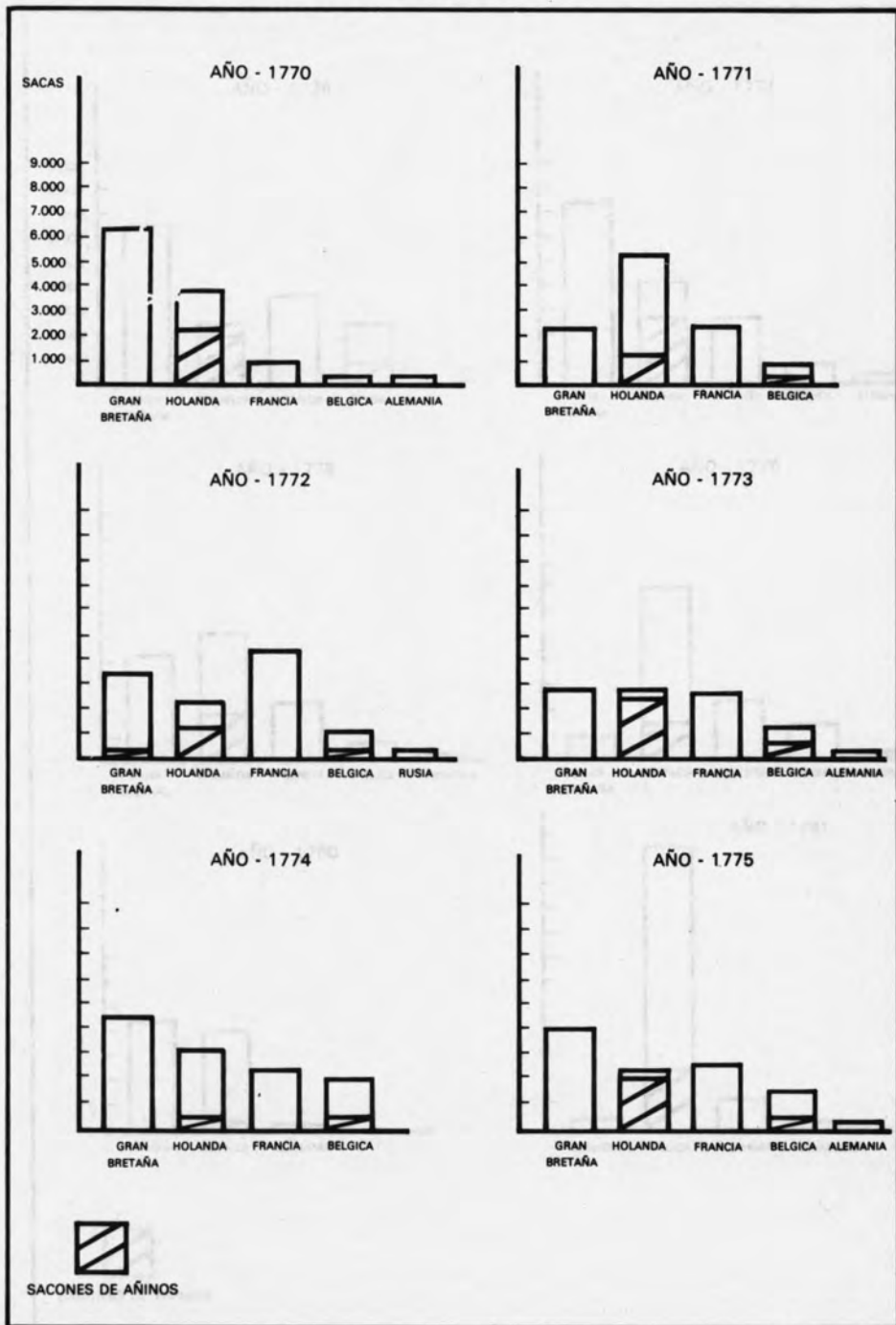
SACONES DE AÑINOS

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



SACONES DE AÑINOS

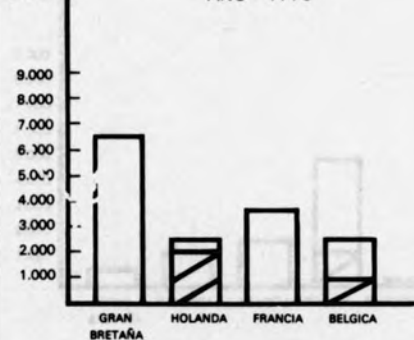
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



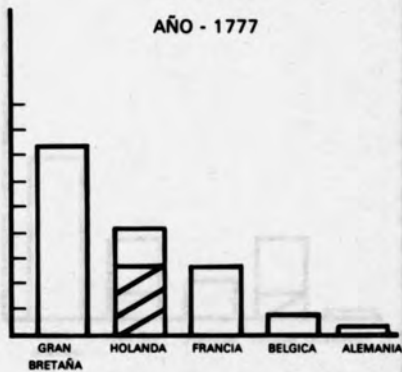
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES

SACAS

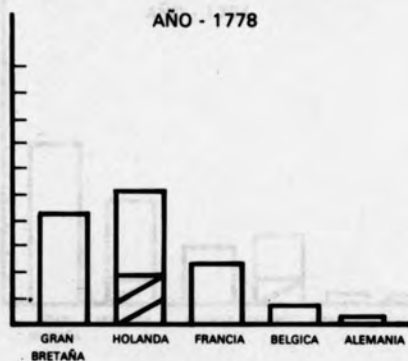
AÑO - 1776



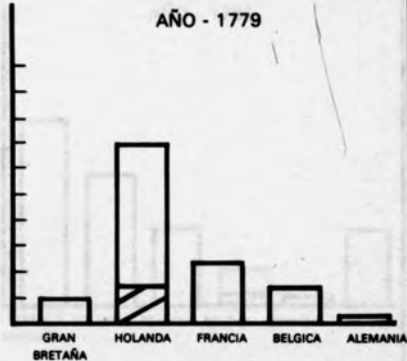
AÑO - 1777



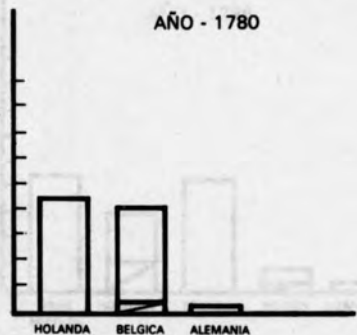
AÑO - 1778



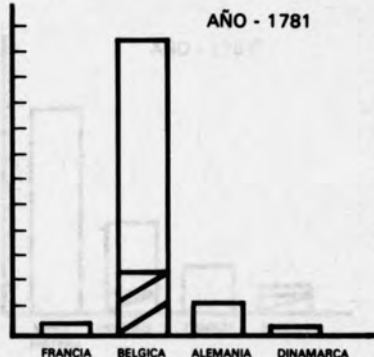
AÑO - 1779



AÑO - 1780

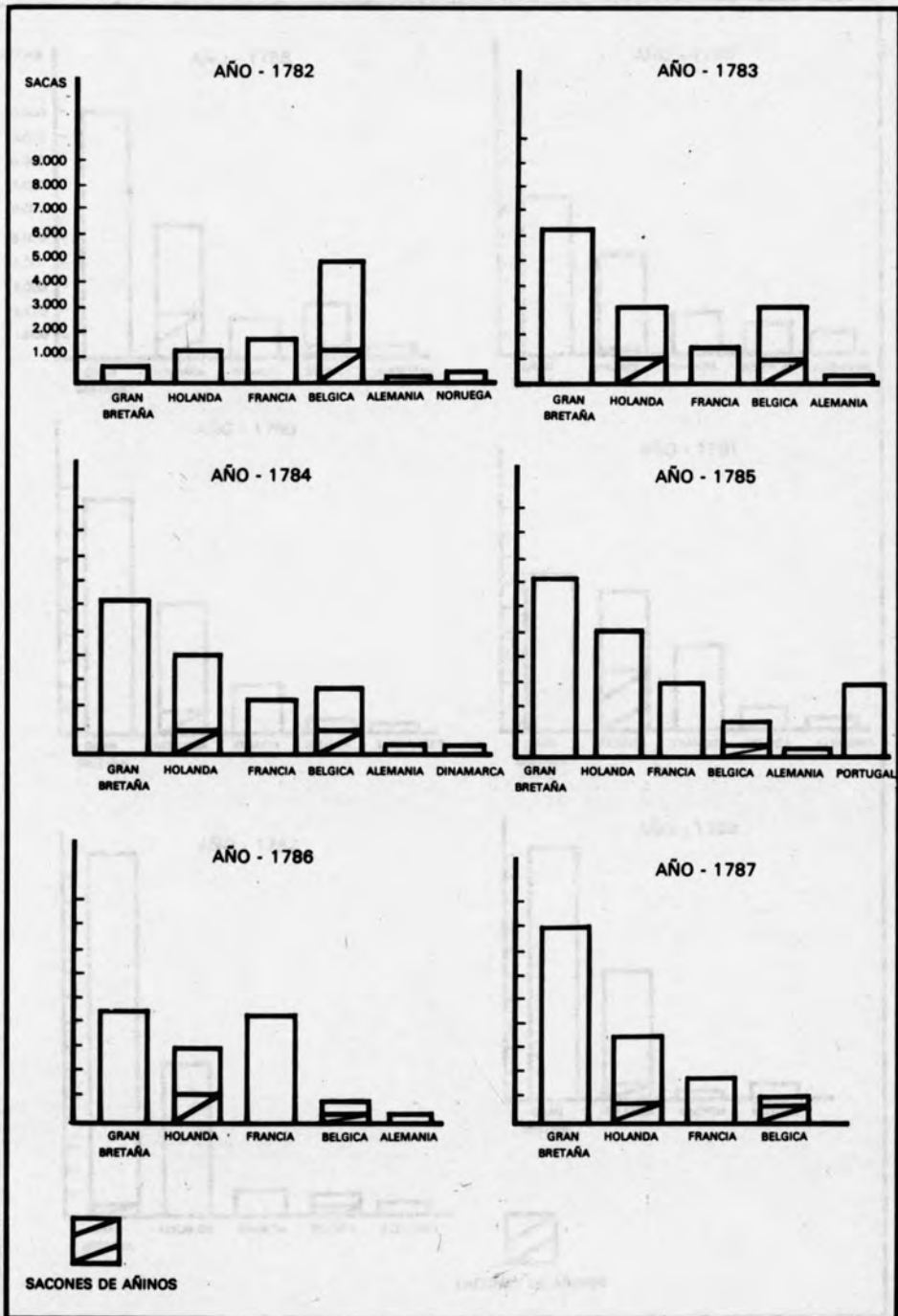


AÑO - 1781

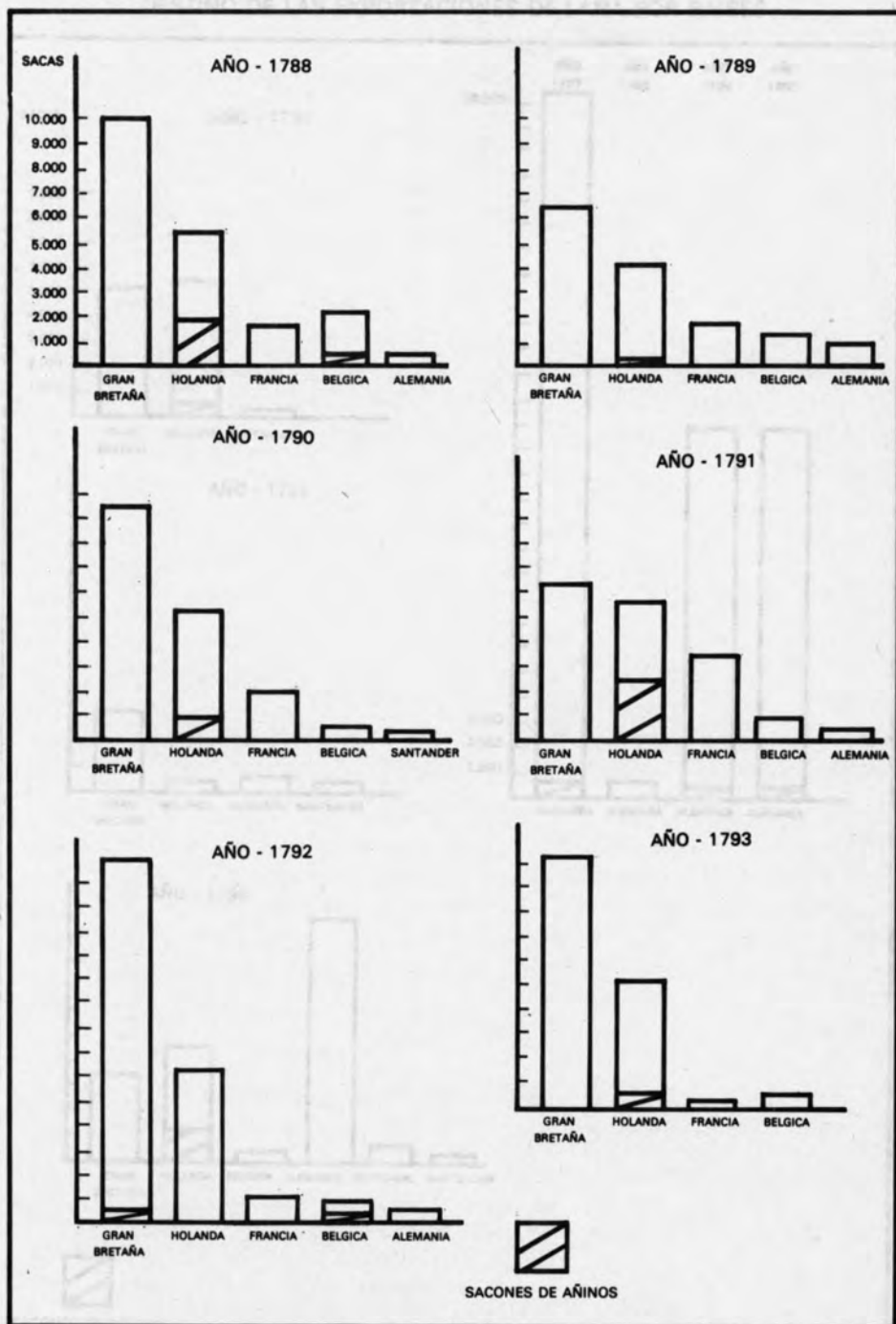


SACONES DE AÑINOS

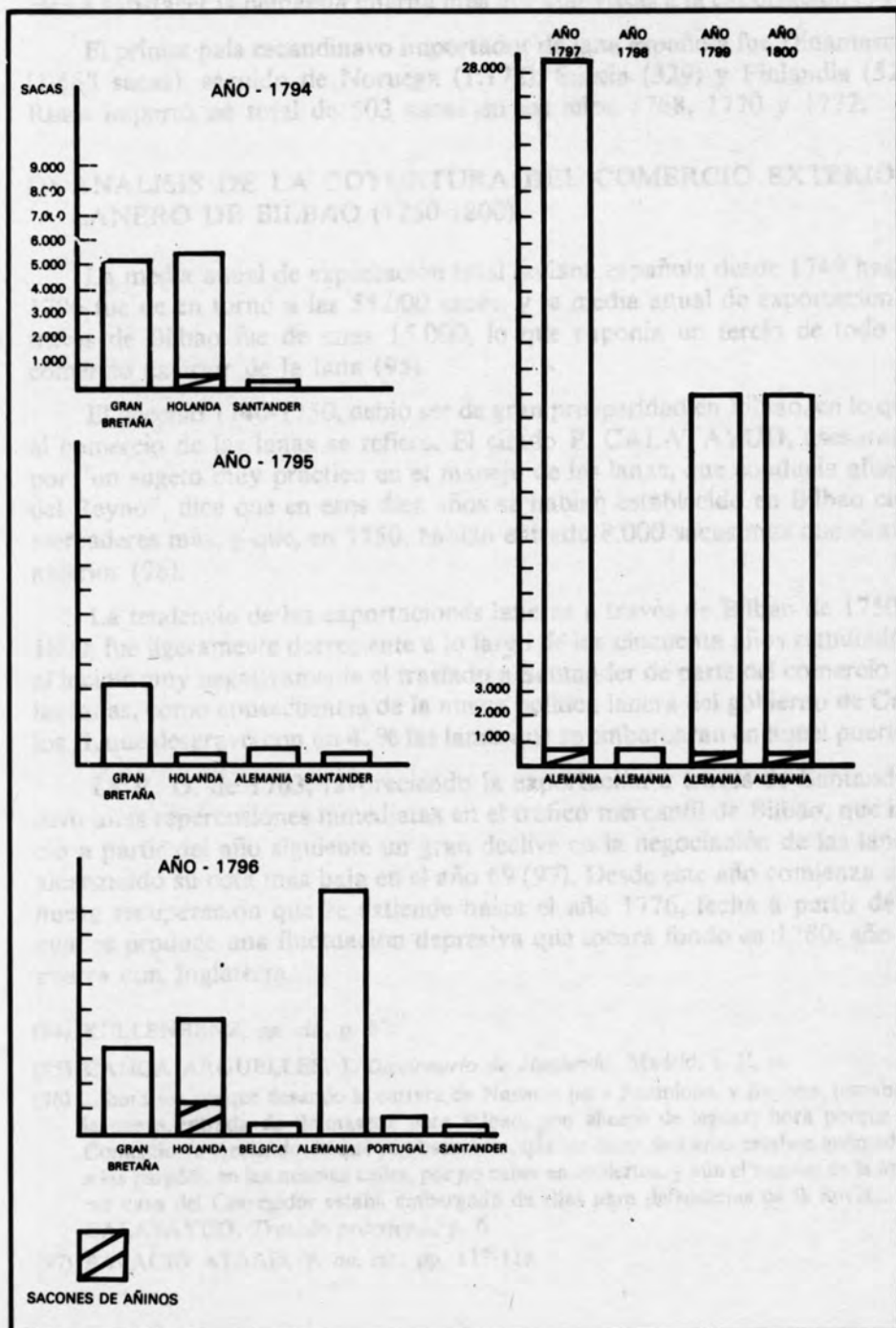
DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LANA POR PAISES



mercantilistas de los estados escandinavos, de promover la industria lanera de cara a satisfacer la demanda interna más que con vistas a la exportación (94).

El primer país escandinavo importador de lana española fue Dinamarca, (1.568 sacas), seguido de Noruega (1.172), Suecia (329) y Finlandia (52). Rusia importó un total de 503 sacas en los años 1768, 1770 y 1772.

D) ANALISIS DE LA COYUNTURA DEL COMERCIO EXTERIOR LANERO DE BILBAO (1750-1800)

La media anual de exportación total de lana española desde 1749 hasta 1796 fue de en torno a las 55.000 sacas, y la media anual de exportación a través de Bilbao fue de unas 15.000, lo que suponía un tercio de todo el comercio exterior de la lana (95).

El decenio 1740-1750, debió ser de gran prosperidad en Bilbao, en lo que al comercio de las lanas se refiere. El citado P. CALATAYUD, asesorado por "un sugeto muy practico en el manejo de las lanas, que conducía afuera del Reyno", dice que en esos diez años se habían establecido en Bilbao cien mercaderes más, y que, en 1750, habían entrado 8.000 sacas más que el año anterior (96).

La tendencia de las exportaciones laneras a través de Bilbao de 1750 a 1800, fue ligeramente decreciente a lo largo de los cincuenta años estudiados, al incidir muy negativamente el traslado a Santander de parte del comercio de las lanas, como consecuencia de la nueva política lanera del gobierno de Carlos II, que desgravó con un 4. % las lanas que se embarcaran en aquel puerto.

La R. O. de 1763, favoreciendo la exportación a través de Santander, tuvo unas repercusiones inmediatas en el tráfico mercantil de Bilbao, que inició a partir del año siguiente un gran declive en la negociación de las lanas, alcanzando su cota más baja en el año 69 (97). Desde este año comienza una nueva recuperación que se extiende hasta el año 1776, fecha a partir de la cual se produce una fluctuación depresiva que tocará fondo en 1780, año de guerra con Inglaterra.

(94) KELLENBENZ, *op. cit.*, p. 67.

(95) CANGA ARGUELLES, J. *Diccionario de Hacienda*, Madrid, t. II, p.

(96) ... hora sea porque desando la carrera de Navarra para Pamplona, y Bayona, tomaban la nueva entrada de Balmaseda para Bilbao, con ahorro de leguas; hora porque el Comercio va creciendo: lo que yo observe, es, que las sacas de Lanas estaban arrimadas a las paredes, en las mismas calles, por no caber en cubiertos, y aún el zaguan de la misma casa del Corregidor estaba embargado de ellas para defenderlas de la lluvia... P. CALATAYUD, *Tratado práctico...*, p. 6.

(97) PALACIO ATARD, V. *op. cit.*, pp. 117-118.

Firmada la paz con aquel país, el comercio lanero de Bilbao inicia una nueva fase ascendente de prosperidad que alcanza su punto máximo en el año 1792.

Las guerras finiseculares provocarán grandes altibajos en la exportación de la lana, como se observa en los años 1795 y 1798. La pérdida de los mercados inglés, francés y holandés, con motivo de las guerras con Inglaterra en los últimos años del siglo, se verá compensada por la absorción de la exportación de lanas por los puertos alemanes de Hamburgo y Altona.

La exportación lanera española conoció su mejor momento precisamente en la segunda mitad del siglo, ante la creciente demanda exterior motivada por el auge de la industria textil europea (98).

La rebaja de derechos favorables a Santander supuso un duro golpe para el comercio de Bilbao, que ocasionaría la quiebra de unas cuantas compañías comerciales importantes de la villa, dedicadas a este tráfico: Tomás de SAINT-AULARY, Nicolás de ZABALIA, Martín de ECHAVARRIA, Domingo de MEZCORTA, etc.

Como se puede ver en la gráfica de quiebras de compañías mercantiles de Bilbao 1750-1800, el mayor número de compañías quebradas se sitúa en los años que van de 1764 a 1774.

Sin embargo, como presuponia con certeza el prof. PALACIO ATARD, el ciclo regresivo iniciado en 1764 pudo ser remontado por los comerciantes bilbainos (99). La tendencia calculada para el conjunto de años 1764-1792, a pesar del bajón comentado, fue de signo ascendente.

Por otro lado, sabemos, gracias al cálculo realizado por FERNANDEZ DE PINEDO, sobre los derechos pagados en las aduanas de Orduña y Valmaseda, que el volumen de negocios general de la burguesía bilbaina creció un 61,5 % de 1722-33 a 1770-79, contabilizándose las mayores ganancias en la segunda mitad del siglo (100).

Las guerras de finales de siglo no consiguieron hundir enteramente el comercio lanero de Bilbao, pues más bien las demandas de lana habían aumentado que disminuido (101). El hundimiento del comercio exterior lanero

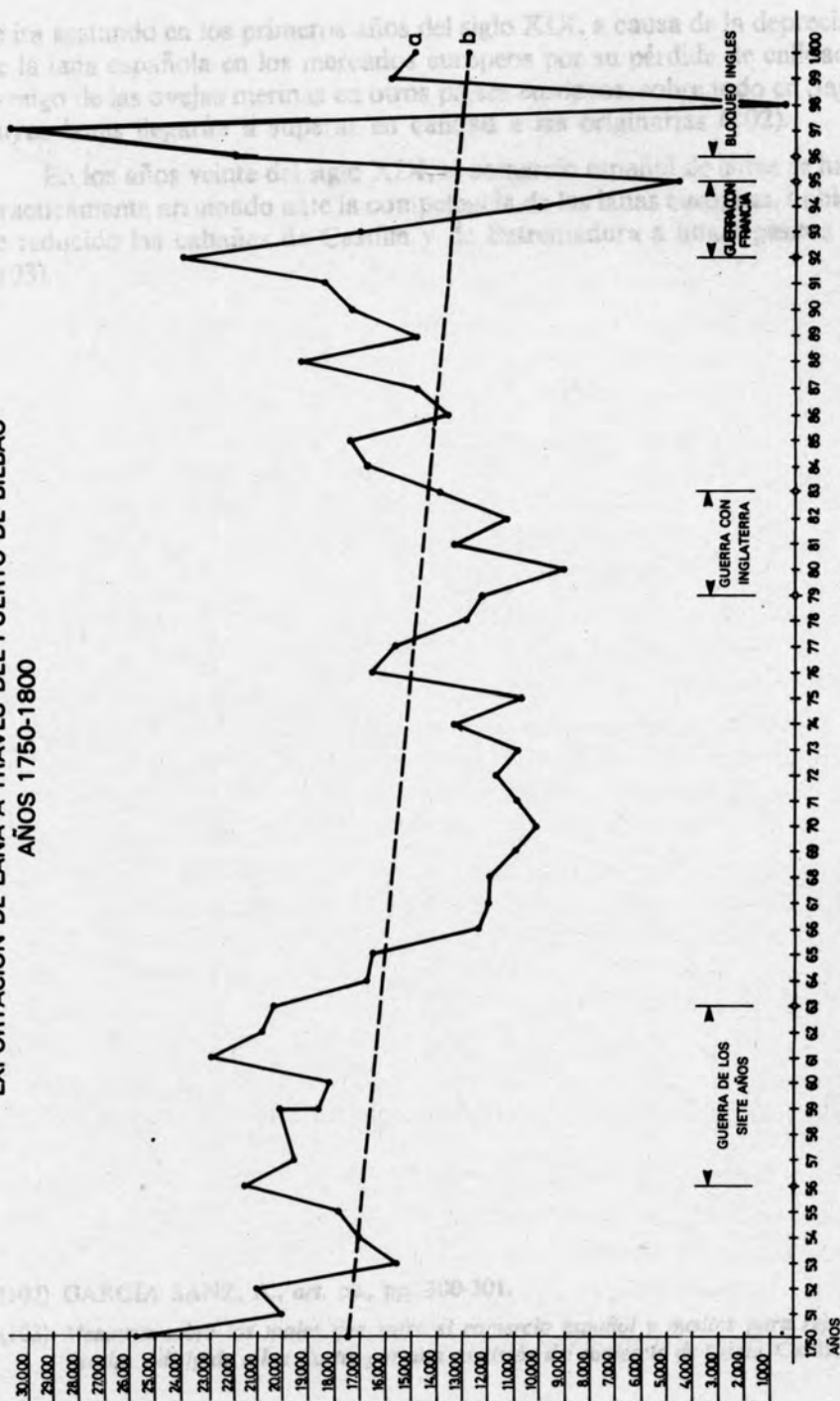
(98) GARCIA SANZ, A. "La agonía de la Mesta...", pp. 297-298.

(99) PALACIO ATARD, V. *op. cit.*, p. 139.

(100) FERNANDEZ DE PINEDO, E. *op. cit.*, pp. 387-388.

(101) BOURGOING, J. F. *Tableau de l'Espagne moderne*. Paris 1803³, t. I, p. 16. Según este autor, durante el periodo bélico los capitales de los comerciantes bilbainos que no permanecieron inmóviles se emplearon en la construcción, con lo cual la Villa ganó en embellecimiento.

EXPORTACION DE LANA A TRAVES DEL PUERTO DE BILBAO
AÑOS 1750-1800



a = EXPORTACION DE LANA EN SACAS
b = TENDENCIA DE LARGA DURACION

FUENTE: Libros de Averías del Consulado.

se irá gestando en los primeros años del siglo XIX, a causa de la depreciación de la lana española en los mercados europeos por su pérdida de calidad y al arraigo de las ovejas merinas en otros países europeos, sobre todo en Sajonia, cuyas lanas llegarán a superar en calidad a las originarias (102).

En los años veinte del siglo XIX, el comercio español de lanas se hallaba prácticamente arruinado ante la competencia de las lanas europeas, habiéndose reducido las cabañas de Castilla y de Extremadura a una vigésima parte (103).

(102) GARCIA SANZ, A., *art. cit.*, pp. 300-301.

(103) *Memoria sobre los males que sufre el comercio español y medios para repararlos. Escrita y dirigida a las Cortes por una comisión del comercio de Cádiz*. Cádiz, 1820.



GUARD, *Historia del Comercio*, Bilbao, 1913, vol. 1.

CAPITULO IV

**LA NEGOCIACION DEL BACALAO.
RELACIONES COMERCIALES ENTRE
BILBAO Y TERRANOVA
EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII**

**LA NEGOCIACION DEL BACALAO.
RELACIONES COMERCIALES ENTRE BILBAO Y TERRANOVA
EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII**

**1. Importancia de la negociación del bacalao en Bilbao
en los siglos XVI y XVII**

El descubrimiento de Terranova (1) y la consiguiente explotación de los fértiles bancos pesqueros de la "isla de los bacallaos", proporcionaría al comercio de Bilbao uno de los ramos principales de su negociación mercantil activa (2).

A partir de entonces, la villa de Bilbao participaría en el negocio pesquero a través, sobre todo, de las importaciones realizadas en los llamados navíos de "vascos", o embarcaciones originarias del país de Labort.

(1) No entraremos, por no ser objeto específico de este trabajo, en la polémica sobre la fecha del descubrimiento y sobre la naturaleza o procedencia nacional de los descubridores. Remitimos a las recientes investigaciones llevadas a cabo por Selma HUXLEY, "The identification of Labrador ports in Spanish 16th century documents". *The Canadian Cartographer*, June, 1977, vol. 14, n.º 1, pp. 1-9.

También de esta autora sobre la presencia vasca en Terranova, "Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain". *B. R. S. V. A. P.*, S. S., 1979.

También el estudio clásico de FERNANDEZ DURO, "La pesca de los vascongados y el descubrimiento de Terranova", in *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1881, T. VI, pp. 273 a 427.

(2) A falta de estudios más actuales sobre la negociación del bacalao en Bilbao durante los siglos XVI y XVII, resumimos aquí las principales informaciones recogidas por T. GUIARD, *Historia del Consulado...*, Bilbao, 1913, vol. I.

Así, Bilbao, durante los siglos XVI y XVII, se convirtió en plaza principal en la negociación del bacalao, llegando a controlar los comerciantes bilbaínos, probablemente, una parte considerable de la comercialización de este fundamental componente de la dieta alimenticia de los españoles de la época moderna (3).

Los mercaderes de Bilbao establecieron un trato preferencial con los armadores y comerciantes de San Juan de Luz, Ziburu y Bayona, en cuyos "navíos y pinazas de vascos" introducirán en la villa grandes partidas de bacalao, salmón y grasa (4). Este comercio iniciado en los últimos años del siglo XVI, se desarrollará, con importancia creciente, a lo largo del siglo XVII (5).

La competencia de ingleses y holandeses por hacerse con el monopolio de las ricas pesquerías de Terranova, acabará desplazando de éstas a los más débiles, es decir, a los vascongados (6).

Prueba de esta marginación progresiva de los vascos del negocio del bacalao se puede encontrar en la creciente abundancia de naves con cargazón

- (3) Vid.: carta de fletamento de un navío, suscrita en Bilbao en 1564 por el mercader Gonzalo de LANDABERDE y el capitán Juan de ESPILLA, para ir a la pesca o caza de la ballena a Terranova, GUIARD, *op. cit.*, t. I, p. 133.

En este tiempo eran muy numerosos los barcos pesqueros vascos que hacían la derrota de Terranova. El mes de salida para la campaña del bacalao era abril y regresaban en septiembre, GARIBAY (lib. XV, cap. XV, folio 970), citado por PALACIO ATARD, V. "Los vascongados y la pesca de Terranova. Las gestiones del marqués de Monteleón en Londres (1716-1717)". *Anuario de Estudios Americanos*, 1944, t. 1, p. 724, n.º 2.

Según este autor, no todos los marinos que iban a Canadá llevaban el propósito de faenar en sus aguas, ya que muchos de ellos se limitaban a comprar el bacalao.

En un documento de 1574, citado por Julio CARO BAROJA, se dice que las naos que iban a la pesca de la ballena salían a mediados de junio y volvían en diciembre o principios de enero. Las naos que iban a la pesca del bacalao a Terranova salían a fines de marzo o comienzos de abril y volvían a mediados de septiembre o en octubre. *Los Vascos y el mar*, San Sebastián 1981, p. 84.

- (4) Cf. GUIARD, T. *op. cit.*, t. I, p. 144 y pp. 450-466. Este autor dice que así como existía en lo referente al comercio del hierro y de la lana una especial relación con Nantes en el reino de Francia, también se llegó a un acuerdo preferencial con S. Juan de Luz que se traduce, por ejemplo, en la rebaja del impuesto de la avería a los navíos procedentes de esta localidad.
- (5) Carecemos de trabajos de carácter cuantitativo sobre las importaciones de pescado, tanto canadiense como de otras procedencias, durante los siglos XVI y XVII por los puertos españoles. Sería del mayor interés disponer de esta información a fin de poder establecer el tanto por ciento que representaban las realizadas por Bilbao en esa época.
- (6) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián, 1961.

de pescado y procedencia de Virginia, Salem y Marblehead, entrados en Bilbao desde la fundación de estos enclaves coloniales (7).

El envío en 1697 por Luis XIV de un delegado a Terranova con funciones de gobernador en el puerto de Placencia, supuso un obstáculo para los pescadores vascos de uno y otro lado del Pirineo, a quienes se prohibió explotar las pesquerías. Afortunadamente, tal prohibición no pasó de ser un mero incidente sin graves consecuencias, gracias a que, tras las gestiones realizadas por el gobierno español ante la corte francesa, se obtuvo el reconocimiento del derecho que les asistía a los vascos para faenar en aquellas aguas (8).

2. Consecuencias negativas del Tratado de UTRECHT para la economía pesquera del País Vasco

Por el Tratado de UTRECHT (1713), Francia cedió a Inglaterra la soberanía sobre la Bahía de Hudson y sobre Terranova. Los franceses, a partir de entonces, solamente conservarían el derecho a la pesca en los bancos que rodean la isla (9).

Las gestiones del marqués de MONTELEON ante la corte de Londres a favor de que los vasallos españoles siguieran disfrutando de la explotación de las pesquerías canadienses, no dará el fruto esperado, ya que los británicos introdujeron una cláusula en el artículo 15 de dicho tratado que, si bien, teóricamente, reconocía el derecho de los vascongados a la pesca, cabía interpretarla restrictivamente, a causa de la ambigua redacción del párrafo final, como en efecto ocurrió.

La fórmula decía: "y porque por parte de España se insiste sobre que a los vizcainos y otros súbditos de Su Majestad Católica les pertenece cierto derecho de pescar en la isla de Terranova, consiente y conviene Su Majestad Británica que a los vizcainos y otros pueblos de España se les conserven ilesos *todos los privilegios que puedan con derecho reclamar*" (10).

(7) GUIARD, T. *op. cit.*, pp. 466 y 467.

(8) PALACIO ATARD, V. *art. cit.*, pp. 26 y 27.

(9) ZELLER, G. *Histoire des relations internationales. Les temps modernes I. De Louis XIV a 1769*. París, 1972.

(10) El Marqués de Monteleón propuso que se introdujera en el Tratado de Utrech un párrafo que dejara bien claros los derechos de los vascongados en la pesca del bacalao y en la caza de la ballena en las costas del Canadá. El texto que proponía era el siguiente: "Mantendrán a los Guipuzcoanos y a los otros vasallos de S. M. C. en el inmemorial y libre uso que ha tenido hasta ahora, no obstante ser tiempo de guerra, de navegar, comerciar y hacer la pesca de ballenas y Vacallao en tierra nueva." PALACIO ATARD, *op. cit.*, p. 728.

Amparándose en esta formulación sibilina, poco después de haberse firmado el tratado de 1715, con motivo de la arribada al puerto de Plasencia de un navío francés, comandado por Diego de YANCI y fletado conjuntamente por el Consulado de San Sebastián y el Consulado y Casa de Contratación de Bilbao, el gobernador de aquella plaza prohibiría pescar en aquellas aguas.

La razón que alegó fue que el capitán no había podido exhibir ninguna escritura de propiedad sobre el territorio (11). A pesar de todo, el barco regresó a San Sebastián cargado de pescado capturado en zonas deshabitadas de Terranova.

Todo intento posterior conducente a lograr de las autoridades inglesas permiso para que los vascongados continuaran en su práctica pesquera tradicional en Canadá, resultó vano (12).

El Señorío de Vizcaya y la Provincia de Guipúzcoa no dejaron de acudir, a lo largo del siglo, a los foros internacionales a fin de rescatar los derechos perdidos en Utrech (Congresos de Cambray, 1721-1727), Soissons 1728, Aquisgrán 1748 (13) y quejándose de lo que consideraban una usurpación: "... que habiendo con su Yndustria y practica en el arte de la Nautica, merecido de inmemorial tiempo a esta parte el renombre de descubridores de la Pesca del Bacallao, en los Mares de Terranova (de cuius Posesion todas las Naciones así en tiempo de Paz como de Guerra, nunca les quitaron el uso ni la costumbre de Pescar, secar y salar librem^{te}. en aquellos Mares). Hacén de nuevo presente a la superior y R^e. inteligencia de V. M. que desde que se celebró la Paz de Utrech en la qual cedio la corona de Francia a la de Ynglaterra el dominio de aquellas Islas, se hallan privados no solo del Honor deste Descubrim^{to}. sino también de la conbeniencia de proveer de este maravilloso alimento a los Basallos de la de V. M. enteramente de poder continuar en esta expediz^{on}..." (14).

(11) *Ibidem*, pp. 728-729. CARRERA y PUJAL, J. *Historia de la economía española*. Barcelona, 1943-1947, vol. V., pp. 11-12.

(12) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *op. cit.*, pp. 318 y ss. "En realidad tal prohibición impuesta a los pescadores vascongados era singularmente injusta teniendo en cuenta que ningún país, hasta después del Tratado de Utrecht, había hecho declaración formal de aquellas tierras, sólo habitadas por el abigarrado conjunto plurinacional de pescadores durante la campaña bacaladera y el tiempo dedicado a la sequería y salazón del cetáceo. En el mes de septiembre de cada año abandonaban los hombres de mar las costas terranovinas que permanecerían desiertas hasta el comienzo de la primavera siguiente". PALACIO ATARD, V. *El Tercer Pacto de Familia*. Madrid, 1945, p. 77.

(13) Informe elevado por el Señorío de Vizcaya a D. Joseph de CARVAJAL Y LANCASTER en 1748 con motivo de celebrarse la conferencia de Aquisgrán. A. G. S. Secretaría de Estado, 7.011, n.º 28.

(14) A. G. S. Secretaría de Estado, 7.014, n.º 23.

En 1718, los Consulados de San Sebastián y Bilbao elevaron una representación al gobierno para que negociara en el tratado de paz con Inglaterra la inclusión del derecho a la pesca en Terranova. Como ya va dicho, tales tentativas no dieron ningún resultado (15).

En carta dirigida al rey Felipe V, los comercios de la Villa de Bilbao y de la ciudad de San Sebastián, con motivo de la celebración del congreso de Cambray, se quejaban no sólo de haber sido por Inglaterra desposeídos del honor de reconocérseles a los "vizcaínos" el descubrimiento de "la Pesca del Bacallao en los mares de Terranova" y del derecho a seguir realizando en aquellas aguas la pesca trincheras y sequerías del bacalao, sino del sometimiento a la ley impuesta por los ingleses "en el precio del Bacallao a proporción de su codicia, y siendo un bastimento tan indispensable en estos Reynos, es fácil de comprender las perniciosas consecuencias el que los Vizcainos no puedan continuar en esta pesca"(16).

La Provincia de Guipúzcoa elevó en 1712 una representación a S. M. por entender que se habían cedido a Inglaterra la "libertad de esta Provincia y uso de los Puertos de Terranova... para efectuar la Paz" (17).

El 30 de julio de 1728, se reunió la Provincia de Guipúzcoa en Diputación, en presencia de D. Manuel Ignacio de AGUIRRE, secretario del rey para responder a la carta orden enviada por el Sr. Marqués de la PAZ, del Consejo de Estado de S. M. En ella se solicitaba a la Provincia que sacara de los archivos del Consulado de San Sebastián certificaciones y testimonios de actas de visitas de navíos guipuzcoanos que en el pasado hubiesen arribado a los puertos de Guipúzcoa procedentes de Terranova con carga de bacalao.

Se requería tal información a fin de que los plenipotenciarios españoles en el Congreso de Soissons que se iba a celebrar aquel mismo año, pudiesen acreditar los derechos que asistían a los vascongados para faenar en Terranova. La Provincia contestó que ninguna embarcación de sus naturales había sido registrada a la vuelta de Terranova "por reputarse la carga de ellas fruto

(15) En el tratado de Madrid de 1721, se conseguiría un posicionamiento favorable a los intereses vascos, pero no pasó de ser una mera formulación diplomática sin derivaciones prácticas. El texto decía que S. M. Británica ofrecía "dar desde luego sus órdenes para que los Gobernadores de la isla de Terranova y puertos y costas adyacentes permitan y no pongan embarazo alguno a los españoles guipuzcoanos y vizcainos que fuesen a la pesquería, trinchera y sequería del bacallao, de que han estado en posesión inmemorial". CIRIQUIAIN, *op. cit.*, p. 323. Asimismo, CARRERA PUJAL, *J. op. cit.*, t. V., p. 29.

(16) A. G. S. Secretaría de Estado, leg. 7.014, n.º 10.

(17) EGAÑA, D. I. *El guipuzcoano instruido en las reales cédulas, despachos y órdenes que ha venerado su madre la Provincia, San Sebastián 1780*, p. 350.

propio del País como actualmente sucede con los navíos que se emplean en la Pesca de las valenas”.

Ahora bien, consideró oportuno realizar una encuesta entre los navegantes guipuzcoanos que en el pasado hubieran realizado la derrota a Terranova. En esta interesante encuesta se recogen noticias y testimonios de los pescadores de la Provincia de sus viajes a Terranova en los últimos años del siglo anterior.

Recordaban con nostalgia cómo hasta principios de siglo, señalándose como época dorada los años 1680-1700, la pesca del bacalao y de la ballena había mantenido tanto en el Señorío de Vizcaya como en la Provincia de Guipúzcoa, una amplia marinería que, además de poder sustentar con holgura a sus familias, servía para proveer la armada de S. M.

A partir de entonces, la falta de trabajo y su necesario corolario, la miseria, se habían extendido entre las gentes de mar, que se habían visto obligados a expatriarse, aportando sus capacidades a otras potencias, “siendo ellos los que han instruido en la pesca del bacalao, arenques y ballenas a los holandeses e ingleses, sin contar otros infinitos que sin noticia de sus Casas han perecido en la América” (18).

Puertos que a comienzos del siglo XVIII contaban con un número de 14 a 16 lanchas preparadas para la pesca, en el momento en que se presenta el informe que comentamos habían visto reducida su flotilla a la mitad con el agravante de que, además, la mayor parte del año no podían salir a pescar.

Sin exageración, se puede hablar de que la prohibición de faenar en Terranova constituyó un auténtico desastre social y económico para algunas localidades costeras del País Vasco. Así, San Juan de Luz y Ziburu experimentaron un rápido declive “extendiéndose la miseria entre el pueblo y propagándose la emigración a gran escala” (19).

A lo largo del siglo, las guerras de Sucesión de Austria (1744-1748) y de los siete años Años (1756-1763) no hicieron sino agravar la situación creada por el Tratado de Utrecht a los armadores vascos.

(18) A. G. S. Secretaria de Estado, leg. 7.014, n.º 29. El análisis de este importante dossier elaborado por la Provincia de Guipúzcoa creemos que merecería un estudio aparte, abordándolo desde una perspectiva crítica. Habría que averiguar si las expediciones de bacaladeros guipuzcoanos a Terranova habían continuado con regularidad a lo largo del siglo XVII o si, por el contrario, ya a comienzos de ese siglo se había producido la decadencia de las pesquerías y de los puertos vascos. Cf. MICHELL, A. R. *art. cit.*, p. 234. HAMILTON, E. *War and prices in Spain...*, p. 177, n.º 4, sitúa la decadencia de las pesquerías vascas en la segunda mitad del siglo XVII, momento a partir del cual los extranjeros se hicieron con el comercio de aprovisionamiento de pescado a España.

(19) GOYETCHE, L. *Saint-Jean-de-Luz historique et pittoresque*. Paris, 1883, pp. 152-155.

El Tratado de París de 1763 solamente concedió a los vascofranceses el archipiélago de las islas de St. Pierre et Miquelon y el derecho de pesca y de sequería en el French Shore.

Al parecer, el comercio vasco de bacalao experimentó una cierta recuperación tras la guerra de Independencia americana gracias a las franquicias concedidas a Bayona (20).

En una descripción anónima de la villa de Lequeitio en el siglo XVIII, se dice que la manutención del pueblo consistía en la "pesquería de ballenas, vacallao y viñedos..." aunque en esta época la marinería se encontraba muy disminuida "por falta de pesca y armadas en que muere mucha gente" (21).

La pesca de altura de los vascos que tan espléndido desarrollo había conocido hasta entonces (22) sufriría un importante revés del que no llegaría a sobreponerse. A mediados del siglo XVIII, el recuerdo de las artes de pesca de la ballena y del bacalao no se conservaban sino en las mentes de algunos viejos pescadores (23).

(20) MORANDIÈRE, Ch. de la. *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amerique septentrionale*, París, 1964, vol. II, pp. 600 a 603.

(21) *La villa de Lequeitio en el siglo XVIII*. Bilbao, 1921, p. 16.

(22) Selma HUXLEY sitúa el hundimiento de la economía marítima vasca en fechas más tempranas, en el último tercio del siglo XVI como consecuencia de las masivas levas de marineros y de la participación de las naves vascas en "la primera Armada Invencible", en la Jornada de Magallanes, en las expediciones a las Azores de 1581-1583 y el desastre final de 1588. Todo ello unido a la pérdida del mercado de Flandes.

La ruina de la economía marítima vasca en su opinión, fue como consecuencia inintencionada de la política de Felipe II. Aunque la economía marítima vasca conoció un cierto periodo de recuperación en los primeros años del siglo XVII, ello, sin embargo, no fue suficiente para que los vascos españoles pudieran mantener su posición dominante en Terranova, Cr. HUXLEY, S. "Guipuzcoan shipping in 1571 with particular reference to the decline of the transatlantic fishing industry", p. 78.

Vid. También sobre la decadencia de la industria naval y pesquera de Guipúzcoa a finales del siglo XVI y principios del XVII in IMAZ, J. M. *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (documentos de la época)*, San Sebastián 1944, en el que se reproduce el informe que recogió el Corregidor de la Provincia, Pedro GONZALEZ DEL CASTILLO, a instancias de S. M., sobre el estado de la pesca.

(23) "Whaling and deep-sea fishing appear in full vigor among the Basques in the hazy reaches of the middle ages. There is definite proof of their codfishing trips to Newfoundland by 1530 and whaling voyages off Greenland by 1622 but in the mid-eighteenth century knowledge of either art remained chiefly in the mind of old and decrepit men"

DENNIS HUSSEY, Roland. *The Caracas Company 1728-1784. A study in the History of Spanish Monopolistic Trade*. Cambridge, 1934, p. 170.

En esta misma época, en 1748, la Provincia de Guipúzcoa se lamentaba de que desde que los ingleses poseían con carácter exclusivo la pesca en Terranova, el precio del bacalao había experimentado una subida de más de la mitad además del notable perjuicio sufrido por los marinos de altura: "en los Puertos de V. S. no se cría la numerosa havi! marinería que se adiestraba en esta nabegaz^{on}. y que tan útil solía ser al Real Servicio en la tripulacion de los navíos de S. M." (24).

En la Junta celebrada en Vitoria en setiembre de 1777, por la Real Sociedad Bascongada por los Amigos del País, se vuelve a plantear la necesidad de restablecer los dos ramos de la pesca de la ballena y del bacalao, de vital trascendencia para la economía del litoral vasco.

De esta forma, pensaban, se lograría no sólo aumentar la marinería propia, sino autoabastecerse y proveer a otras poblaciones, arrebatando a los extranjeros la negociación del bacalao y de la grasa, barba y esperma de ballenas para velas "con que tanto dinero nos sacan" (25).

Lógicamente, se veía en Inglaterra la causante de la decadencia de la industria pesquera del País (26). Inglaterra, evidentemente, tenía buenas razones para mostrarse tan reacia a dejar participar a España en el beneficio de las pesquerías canadienses, a pesar de las concesiones recibidas de aquélla, como el navío de registro a América y el Asiento de Negros.

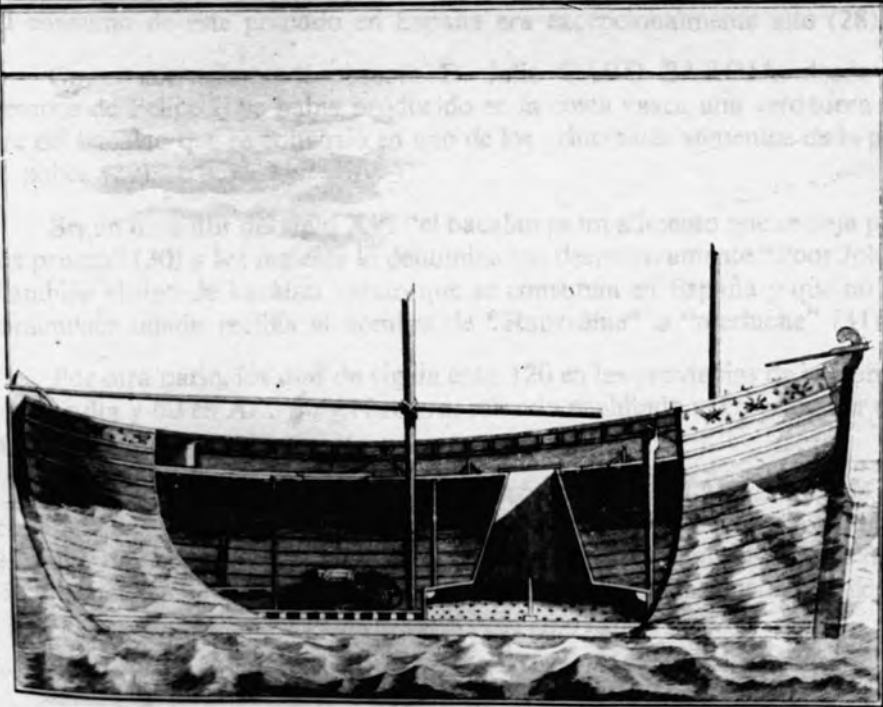
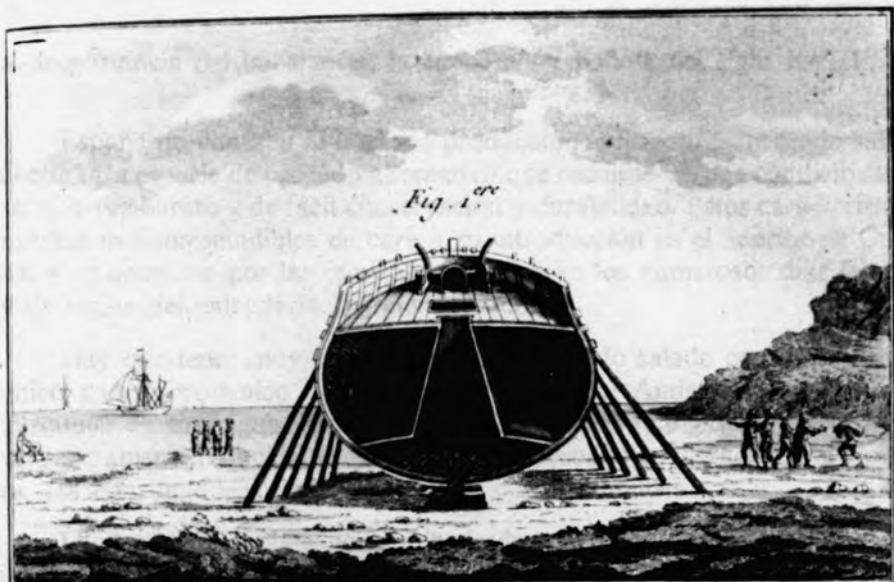
Las razones que explican la falta de correspondencia de Inglaterra ante las concesiones españolas eran de dos tipos. Por un lado, existían obvias razones de carácter económico para mantener en exclusiva el monopolio del lucrativo negocio que se derivaba de la venta de pesca salada a los países católicos del Mediterráneo. Por otro, también había razones de carácter político, ya que Terranova era considerada como la mejor escuela de marinería de entonces (27).

(24) A. G. S., Secretaría de Estado, leg. 7.014, n.º 27.

(25) *Extractos de las Juntas celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Vitoria, 1977. Comisiones terceras de Industria y Comercio. Artículo I. Pesca, p. 43.

(26) *Ibidem*, p. 44. "Las causas de que ha resultado su decadencia, o por mejor decir la mina de estos ramos de industria son el haberse apropiado la Inglaterra, por varios tratados de paz, la isla de San Juan de Terranova, conociendo las grandes utilidades que se le seguían a su estado, privando absolutamente a los españoles de este comercio, y especialmente a este país, cuya gente estaba connaturalizada con esta pesca," p. 45.

(27) PALACIO ATARD, V. "Las gestiones del Marqués de Monteleón..." p. 728.



6. *Barcos utilizados en la pesca del bacalao.* Recueil de planches de l'Encyclopédie. Planches de Pêches, Paris, 1793.

3. Importancia del bacalao en la economía española del siglo XVIII

España no contaba ni con una producción suficiente de pescado salado ni con otra especie de pescado alternativo que reuniese las dos condiciones de ser a la vez barato y de fácil conservación y durabilidad. Estas características resultaban imprescindibles de cara a su introducción en el interior de Castilla, y su consumo por las familias españolas en los numerosos días festivos y de vigilia del calendario litúrgico español.

Hay que tener muy en cuenta que el pescado salado constituía casi el único aporte proteínico que el español medio del Antiguo Régimen podía introducir en su exigua dieta alimenticia, en la cual la cantidad de carne era verdaderamente reducida. El bacalao era un pescado que, gracias a su baratura, era consumido, sobre todo, por las clases humildes.

La Península Ibérica constituía desde principios de la época moderna uno de los mejores mercados para el bacalao, de tipo seco ligeramente salado. El consumo de este pescado en España era excepcionalmente alto (28).

Como acertadamente observa D. Julio CARO BAROJA, desde los tiempos de Felipe II se había producido en la costa vasca una verdadera fiebre del bacalao que se convirtió en uno de los principales alimentos de la gente pobre (29).

Según un autor del siglo XVI "el bacalao es un alimento que se deja para los peones" (30) y los ingleses lo denominaban despectivamente "Poor John". También el tipo de bacalao barato que se consumía en España y que no era totalmente salado recibía el nombre de "Haberdine" o "merluche" (31).

Por otra parte, los días de vigilia eran 120 en las provincias de la Corona de Castilla y 60 en Aragón y Navarra, estando prohibido además comer carne los sábados.

El teórico navarro de la economía, Gerónimo de UZTARIZ, hizo un cálculo del consumo de bacalao en todo el Reino sobre la base de una media de 130 días de abstinencia anual, y de cuatro onzas de bacalao por unidad familiar de cuatro miembros, proponiendo como cifra global de consumo la de seis

(28) MICHELL, A. R. "Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna" in *Historia Económica de Europa*. Madrid, 1981, t. V, p. 201.

(29) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*, p. 84.

(30) BRAUDEL, F. *Civilización material y capitalismo*. Barcelona, 1974, p. 169.

(31) MICHELL, A. R. *art. cit.*, p. 201.

millones de onzas (un total de 375.000 quintales de bacalao), y en valor monetario 2.437.500 pesos (32).

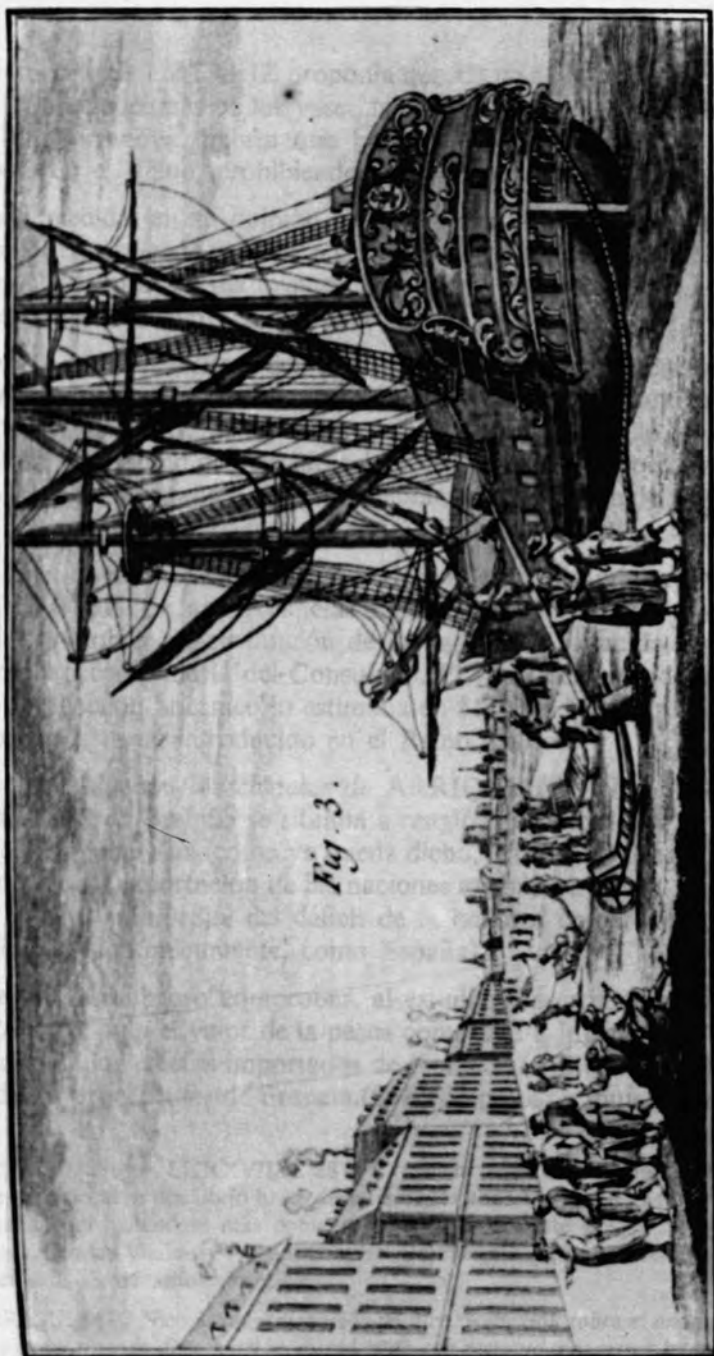
El consumo total de pescado en Madrid en los años 1765 y 1789, fue de 40.808 arrobas (3.200 gramos por habitante) y de 66.138 arrobas (5.186 gramos por habitante) respectivamente. Según un informe sobre la gestión de los abastos de Madrid entre 1766 y 1772 el consumo de pescado en aquella Villa se regulaba en 44.934 arrobas de lo mojado y 5.838 de lo seco, en cada año (33).

En la segunda mitad del siglo XVIII, tuvo lugar una revitalización de la industria pesquera europea que coincidió con un aumento del consumo de pescado en la Península Ibérica. Este incremento del consumo se relaciona con el aumento demográfico y de los precios del grano (34).

La cantidad media de bacalao canadiense importado por Bilbao durante el período 1758-1794 fue de 26.939 quintales, equivalentes a 119.067 arrobas. Esta cantidad representaba el doble de las necesidades de consumo de pescado salado de la capital del reino, según las cifras anteriores.

La mayor parte del bacalao importado en España después de Utrecht, se compraba a comerciantes ingleses, quienes habían encontrado en su explotación comercial una auténtica mina de oro y de plata, según expresión del célebre escritor Daniel DEFOE: "That inexpressibly rich codbank of Newfoundland... vihtch may be esteemed our mines of gold and silver" (35).

- (32) UZTARIZ, Gerónimo de. *Theorica y práctica de comercio...* cap. LXXXVII, p. 277. Su hijo D. Casimiro de UZTARIZ y AZUARA que obtuvo el hábito de Santiago recabó el apoyo del grupo de comerciantes de origen flamenco establecido en Bilbao, entre los que figuraba Pedro BECKVELT, para la aportación de pruebas en lo referente a su apellido materno, asimismo flamenco. Gr. OTAZU y LLANA, A. *Hacendistas navarros en Indias*, Bilbao 1970, pp. 228-229.
- (33) Vid. PALACIO ATARD, V. "Notas acerca de la historia de la alimentación" in *Los españoles de la Ilustración*. Madrid, 1964, p. 296, y "Algo más sobre el abastecimiento de Madrid en el siglo XVIII" in *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid 1978, t. VI, pp. 13 y 121.
- (34) MICHELL, A. R. *art. cit.*, p. 234.
- (35) MC LACHLAN, M. A. *Trade and peace with old Spain...* Los españoles solían comprar también el metal que los barcos pesqueros británicos empleaban como lastre. Según RICARD, S. "Le commerce de la morue est infiniment précieux. Il occupe plus de 500 navires et procure a ceux qui la font des bénéfices souvent considerables. Les anglois s'en étoient rendus les maitres et la possedoient presque sans concurrence avant le guerre actuelle. Ils en ont retiré de tres grands profits tout le temps qu'ils s'en ont été paisibles possesseurs." *Traité Général du Commerce*. Amsterdam, 1781, t. I, p. 47.



7. *Descargando bacalao.* Recueil de planches de l'Encyclopédie. Planches de Pêches.

Gerónimo de UZTARIZ proponía que, de no ser atendidas por los ingleses las justas peticiones de los vascongados en orden a obtener licencia para pescar en Terranova, habría que boicotear las importaciones de pescado extranjero en el Reino, prohibiendo su consumo.

Esta medida, en su opinión, no comportaría graves perjuicios para la economía del país, toda vez que supondría un estímulo para el fomento de la pesca por los naturales del mismo, de acuerdo con un plan de apoyo a esta actividad que el propio UZTARIZ sugería (36).

En la segunda mitad del siglo XVIII otro gran economista vasco, Nicolás de ARRIQUIBAR, perteneciente a una notable familia de comerciantes bilbaínos, se lamentó del incremento experimentado en los últimos tiempos en el consumo de pescado salado por los sectores sociales más deprimidos que habían llegado a emplearlo en días de carne, debido a la carestía de ésta y por el fácil condimento de aquél (37).

A Nicolás de ARRIQUIBAR le debemos una muy interesante estimación sobre el valor de las mercancías importadas por el puerto de Bilbao en el año de 1766, obtenida en función de los ingresos producidos por la avería ordinaria y extraordinaria del Consulado. El valor del pescado comprado a barcos de pabellón británico lo estimaba en 550.000 pesos, que suponía una sexta parte del total introducido en el Reino (38).

De acuerdo con los cálculos de ARRIQUIBAR, el valor de la pesca comprada a Gran Bretaña se situaba a renglón seguido de las manufacturas adquiridas a dicho país (como ya queda dicho, los textiles constituían el principal artículo de exportación de las naciones avanzadas del N. W. europeo, y eran el motivo primordial del déficit de la balanza comercial de los países dependientes económicamente, como España).

Resulta asombroso comprobar, al estudiar las estimaciones de ARRIQUIBAR, que sólo el valor de la pesca comprada a Inglaterra sea casi igual al del total de los efectos importados de Holanda (613.833 pesos), más de la mitad de los procedentes de Francia (806.183 pesos) y muy superior al de la

(36) UZTARIZ, op. cit. LXXXVII, p. 287. "... pues la pesca del Bacallao de Terranova no se estableció ni se descubrió hasta después de los años 1500, con que habiendo podido España, aún hallándose más poblada, mantenerse sin este género más de mil años, observando las Vigilias y Abstinencias del Catolicismo, parece no sea cosa extraña, ni dificultosa alimentarnos sin él..."

(37) ARRIQUIBAR, Nicolás de. *Recreación política. Reflexión sobre el amigo de los hombres en su tratado de población considerado con respecto a nuestros intereses*. Vitoria, 1779, t. 2. Carta II., p. 160.

(38) *Ibidem*, p. 31.

suma de los géneros introducidos en Bilbao por países como Portugal, Rusia, Dinamarca, Flandes y el puerto de Hamburgo (247.886 pesos).

La enormidad de la cifra propuesta por ARRIQUIBAR nos habla de la importancia de esta partida en el comercio de la época.

En ARRIQUIBAR subsistía la misma preocupación que en su antecesor, por encontrar remedio a la situación de dependencia en cuanto al abastecimiento de pesca salada, creada después de Utrecht.

ARRIQUIBAR, viendo los efectos económicos beneficiosos que, por lo menos en Vizcaya, se habían derivado de la importación creciente de sardina de Galicia, consumida, sobre todo, por los pobres durante la cuaresma, y de la que se aprovechaba también su aceite, como sustitutivo del de la ballena, y la poca idoneidad del atún del Mediterráneo para la alimentación popular, apuntaba una posible solución en la creación de una compañía de accionistas para la explotación de la merluza o cecial (39).

En 16 de febrero de 1775, el Rey, mediante una Real Cédula aprobaba el establecimiento de una compañía general de pesca marítima en los puertos del Cantábrico, a petición de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País (40).

(39) *Ibidem*. Carta VII, p. 164. ARRIQUIBAR solicitaba del favor de S. M. privilegios para esta compañía que tendría su sede en Bilbao, ciudad de "comerciantes de los más expertos y acaudalados". El ilustre economista no veía más que ventajas en la merluza respecto del bacalao: "su gusto es más delicado y más sabroso al paladar que el del bacalao. Su sanidad no tiene comparación con la de éste; pues el cecial se puede dar a los enfermos, tal vez su curación se perfeccionaría con la prensa, en cuyo caso tendríamos copiosos aceytes, y cuando no algunos se sacarían de las cabezas y despojos, que se pierde en tentar estos medios de nuestra felicidad con experiencias, quando acaso en el fecundo seno de nuestras costas nos reserve la providencia la manutención de muchísimas familias marítimas."

(40) *A. H. N.* Sección de Hacienda, T. 265, f. 2.613, 16 de febrero de 1775. *Real Cédula de Su Majestad a instancia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País para el establecimiento de una Compañía general de pesca marítima en las costas del Mar Cantábrico, y sus Puertos, con los Artículos, y Excepciones que en ella se expresan.*

Por Real Cédula de 29 de enero de 1779, se establecían los derechos que debían pagar las distintas clases de pescados que entrasen por los puertos españoles. Estos derechos eran los siguientes: "de cada arrova de bacalao cecial doscientos treinta y ocho mrs. de vn. De cada arrova de Bacalao común sin distinción de clases ciento y veinte mrs. de vn. De cada arrova de salmón y congrio salado o salpresado doscientos y dos mrs. de vellón, y de cada arrova de pescados frescos de todas calidades que se introduzcan por las aduanas de las fronteras de tierra sesenta y ocho mrs. de vn. Declara S. M. que los expresados eran comprendidos el de saladura, y los demas sobrecargos impuestos a los pescados extranjeros por órdenes particulares." *A. H. N.*, t. 23, ff. 51-52 y t. 24 "Sobre los dros. que ha de pagar el pez Palo o Estocafix", f. 661.

No obstante el empeño, tal empresa no daría resultado, a causa de las dificultades que entrañaba la salazón de la merluza (41).

A principios del siglo XIX, otro gran economista y ministro de Hacienda, José CANGA ARGÜELLES, se quejaba también de la gran cantidad de bacalao que los españoles anualmente compraban a los súbditos de la Gran Bretaña (1.950.000 arrobas), que suponían un importe de 48.750.000 reales (42).

La conciencia de las importantes sumas de numerario que suponían las entradas de bacalao para la economía española se mantuvo viva hasta finales del siglo XIX (43).

4. Los principales comerciantes bilbaínos importadores de bacalao

Hemos realizado un cálculo de las cantidades de bacalao canadiense importadas por los distintos comerciantes consignatarios bilbaínos en la segunda mitad del siglo XVIII, así como el tanto por ciento representado sobre el total de las importaciones.

La primera conclusión que se desprende de la observación de los resultados de dicho cálculo, es la existencia de unas pocas familias de comerciantes que controlan monopolísticamente el negocio de la compraventa de pescado extranjero.

Aunque este estudio se centra en las relaciones comerciales con Canadá, hemos podido comprobar en la misma documentación que son estos mismos comerciantes los que importaban el pescado del resto de las procedencias (colonias norteamericanas, Islandia, Noruega y Dinamarca).

- (41) Vid. *Extractos de las Juntas de la R. S. B. A. P.*, año 1771, Comisiones Terceras, artículo I, pesca.
- (42) CANGA ARGÜELLES, J. *Diccionario de Hacienda*, Madrid, 1833, 2.^a ed. T. I., p. 112. Da estas cifras refiriéndose a una época que no precisa pero que suponemos será la segunda mitad del siglo XVIII. La cifra dada por CANGA ARGÜELLES del valor monetario anual del bacalao comprado a Gran Bretaña, confirma la tesis de ARRIQUIBAR cuando afirma que Bilbao importaba la sexta parte de los efectos introducidos en España. En el caso del valor de la pesca importada en Bilbao de barcos ingleses, los 550.000 pesos convertidos en reales nos dan la cantidad de 8.250.000, casi exactamente un sexto de los 48.750.000 reales estimados por CANGA para el total del bacalao importado por España.
- (43) SORALUCE y ZUBIZARRETA, N. *Memoria acerca de las pescas y pesquerías de ballenas y de bacalaos, así que sobre el descubrimiento de los bancos e Islas de Terra-nova*, Vitoria, 1878, pp. 9-10. SORALUCE se basa en un estudio publicado en Madrid en 1876.

RELACION DE COMERCIANTES BILBAINOS IMPORTADORES DE BACALAO DE TERRANOVA
CON EXPRESION DEL TANTO POR CIENTO DE PARTICIPACION ANUAL EN LAS IMPORTACIONES

Años 1760-1794

	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775
GOMEZ DE LA TORRE, Ventura Francisco	81,49	55,9	57,4	47,45	55,8	37,17	55,04	37,66	71,9	40,5	31,19	85,12	76,9	43,54	59,7	61,2
GARDOQUI e Hijos, Joseph.	—	25,5	9,4	32,50	13,43	12,6	6,33	13,6	3,57	22,6	27,07	—	—	18,8	6,7	16,2
Sres. LINCH y KELLY KELLY	—	—	10,14	8,38	11,74	10,40	3,7	9,7	4,7	4,05	0,8	—	—	6,53	0,38	—
Sres. DOUAT, LAVAT y PLANTE.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1,02	—	—	—	—	—	—	4,56
VILLABASO y CIA., Juan.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GOMEZ DE LA TORRE, Ventura Fco. .	1776	1777	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794		
GARDOQUI e Hijos, Joseph.....	43,9	78,3	48,2	78,5	48,7	51,7	41,7	20,9	40,0	25,2	25,2	99,2	47,6	51,12		
Sres. LINCH y KELLY KELLY	20,86	5,2	17,85	—	1,99	—	—	9,6	—	—	4,8	—	14,4	—		
Sres. DOUAT, LAVAT y PLANTE	16,6	16,35	—	—	—	—	—	4,28	2,65	—	—	—	—	—		
VILLABASO y CIA., Juan	1,85	—	—	—	—	—	—	33,8	40,68	28,11	34,5	33,6	—	21,01		
	—	—	—	—	—	—	—	24,3	19,27	27,8	27,34	21,9	0,72	14,7	28,9	

A la cabeza de esta élite mercantil de Bilbao se sitúa D. Francisco Ventura GOMEZ DE LA TORRE y XARAVEITIA, quien con una cantidad de bacalao importado a lo largo del conjunto de años estudiados, que asciende a la enorme cifra de 431.392 quintales, controla el 51,26 % del total del período.

Este comerciante llegó a superar con creces el tanto por ciento de media en bastantes años, como 1760 (81,49 %), 1768 (71,9 %), 1771 (85,12 %), 1772 (76,9 %), 1775 (59,7 %), 1776 (61,2 %), 1777 (78,3 %), 1784 (78,5 %) y 1792 (99,2 %).

Como ya vimos anteriormente, D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE era, además, uno de los principales cargadores-exportadores de hierro de la época, colocándose en el segundo puesto entre los grandes negociantes bilbaínos de este producto durante el período 1750-1770 y, asimismo, el tercer mayor cargador de lana de aquellos años.

Aunque a considerable distancia de GOMEZ DE LA TORRE, la razón social de D. Joseph de GARDOQUI e hijos, con un 9,23 %, aparece en segundo lugar entre los importadores de bacalao canadiense.

En 4 de octubre de 1756, D. Joseph de GARDOQUI y MEZETA y su hijo D. Joseph Joachin de GARDOQUI formaron compañía de comercio por espacio de dos años, con un capital de un millón catorce mil cuatrocientos y veinte nueve reales y veinte maravedis de vellón, "en dinero, efectos y mercaderías de créditos y ciertos seguros, sin yncusión de la plata labrada joyas de diamantes vienes raices y muebles de ajuar y menaje de casa."

A D. Josef de GARDOQUI y MEZETA pertenecían 922.090 reales y estaba interesado en las pérdidas y en las ganancias en cuatro quintas partes. A su hijo pertenecían 92.339 reales (44).

LINAJE DE LOS GARDOQUI

Tomás de GARDOQUI
oo Teresa de MECETA

Joseph de ARRIQUIBAR
oo Fca. Nicolasa de MECETA

Joseph de GARDOQUI

oo

M.^a Simona de ARRIQUIBAR

Diego María

Francisco Antonio

Joseph Joaquín

Fuente: Juan E. DELMAS, *Diccionario biográfico de claros varones de Vizcaya*. Bilbao, 1970.

(44) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1756. Protocolo 3.340, ff. 560 v.º-571 r.º

Al expirar los dos años, la compañía fue renovada por otros seis años, en la que también aparece como socio D. Diego María, hijo y hermano de los anteriores (45). La compañía sería renovada en años posteriores.

En 1798, se hizo liquidación de la Compañía de los señores D. José Joaquín, Excmo. Sr. Diego María y D. Juan Ignacio de GARDOQUI. El inventario de bienes y de capital ascendió a más de 10.000.000 de reales de vellón (46).

D. José de GARDOQUI fue Regidor electo por el bando oñacino durante el bienio 1778-1780 (47).

D. Diego María de GARDOQUI y ARRIQUIBAR (1745-1799), destacó como diplomático y político, siendo el interlocutor del gobierno español con los norteamericanos Arthur LEE y John JAY cuando brindó su apoyo financiero a los insurgentes.

Desempeñó los cargos de Cónsul General de Londres y encargado de negocios en New York. Diego María de GARDOQUI conocía perfectamente la lengua inglesa pues había sido educado en Inglaterra y, además, las relaciones comerciales de su familia se habían establecido preferentemente con los países anglosajones (colonias norteamericanas y Gran Bretaña).

Durante el bienio 1792-1794 fue Diputado General electo del Señorío por el bando oñacino (48).

Fue ministro de Carlos IV, embajador en Holanda, Cerdeña y otros países, y Gran Cruz de la Orden de Carlos III (49). Un hermano suyo, Francisco Antonio, llegaría a ser cardenal auditor de la Rota y fue ministro de la Inquisición en el año 1785 (50).

(45) A. H. P. V. Esno. Joaquín de la CONCHA, año 1758, protocolo 3.342, ff. 192 v.º-194 r.º

(46) ITURRIZA, J. R. *Historia General de Vizcaya y epitome de las Encartaciones*. Reed. Bilbao, 1967, vol. 2, p. 65.

(47) *Libros de Acuerdos de Juntas Generales*, vol. 52.

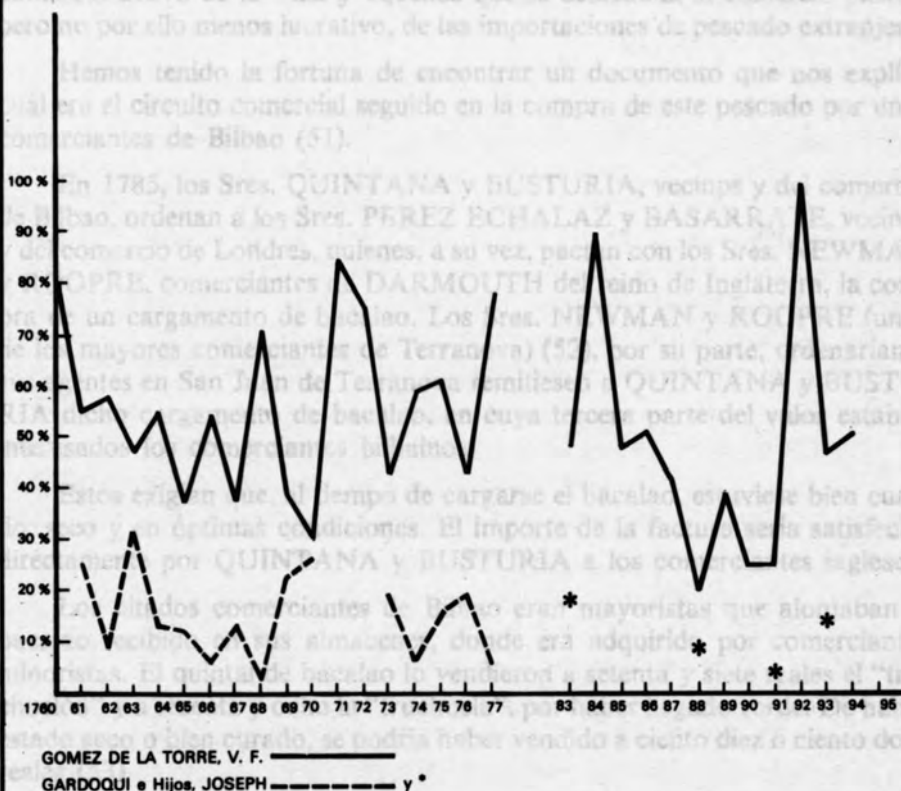
(48) *Ibidem*, vol. 59.

(49) VILLABASO, C. de. "Diego de GARDOQUI", in "Biografía de Euskaros ilustres", *Euskal Herria*, año II, tomo III, p. 202.

(50) DELMAS, Juan E. *Diccionario biográfico de claros varones de Vizcaya*. Bilbao, 1970, pp. 84 y 85.

A. H. N. Consejo de la Suprema Inquisición. *Catálogo de las informaciones genealógicas de los pretendientes a cargos del Santo Oficio*. Valladolid, 1928, p. 155. También fue ministro de la Inquisición un miembro de la familia GOMEZ DE LA TORRE, el presbítero Mateo en 1772 *Ibidem*, p. 14.

PRINCIPALES COMERCIANTES DE BILBAO IMPORTADORES DE BACALAO DE TERRANOVA (TANTO POR CIENTO DE PARTICIPACION ANUAL EN LAS IMPORTACIONES)



GOMEZ DE LA TORRE, V. F. —————
 GARDOQUI e Hijos, JOSEPH - - - - - y *

Una carta de contrato del año 1761 suscrita en Londres por orden de los Sres. HOLMES y HERLIELI de Exca y por cuenta de D.º Miguel de SASAGOITI y MESO de Bilbao nos ilustra sobre las condiciones de fletamiento de un navio con carga de bacalao. Los Sres. GODHARD HAGEN

(1) J. D. I. leg. 792, n.º 4.

(2) GRANT HEAD, C. Eighteenth Century New-England.

FUENTE: Libros de Averías del Consulado de Bilbao.

(3) J. D. I. leg. 817, n.º 11.

Los tres restantes mayores importadores, los comerciantes extranjeros LINCH y KELLY, DOUAT, LAVAT y PLANTE, y D. Juan de VILLABASO, ya los conocemos por los capítulos anteriores, en los que aparecían como grandes exportadores de lana y de hierro.

Como se puede ver tras este somero análisis de los más representativos consignatarios de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII, existe una total correspondencia entre los mayores negociantes de los productos clásicos del comercio activo de la Villa y aquéllos que se dedicaban al comercio pasivo, pero no por ello menos lucrativo, de las importaciones de pescado extranjero.

Hemos tenido la fortuna de encontrar un documento que nos explica cuál era el circuito comercial seguido en la compra de este pescado por unos comerciantes de Bilbao (51).

En 1785, los Sres. QUINTANA y BUSTURIA, vecinos y del comercio de Bilbao, ordenan a los Sres. PEREZ ECHALAZ y BASARRATE, vecinos y del comercio de Londres, quienes, a su vez, pactan con los Sres. NEWMAN y ROOPRE, comerciantes de DARMOUTH del reino de Inglaterra, la compra de un cargamento de bacalao. Los Sres. NEWMAN y ROOPRE (unos de los mayores comerciantes de Terranova) (52), por su parte, ordenarían a sus agentes en San Juan de Terranova remitiesen a QUINTANA y BUSTURIA dicho cargamento de bacalao, en cuya tercera parte del valor estaban interesados los comerciantes bilbainos.

Estos exigían que, al tiempo de cargarse el bacalao, estuviese bien curado, seco y en óptimas condiciones. El importe de la factura sería satisfecho directamente por QUINTANA y BUSTURIA a los comerciantes ingleses.

Los citados comerciantes de Bilbao eran mayoristas que alonjaban el bacalao recibido en sus almacenes, donde era adquirido por comerciantes minoristas. El quintal de bacalao lo vendieron a setenta y siete reales el "truchuelón" y a sesenta y ocho la "truchuela", por haber llegado verde. De haber estado seco o bien curado, se podría haber vendido a ciento diez o ciento doce reales (53).

Una carta de contrato del año 1761 suscrita en Londres por orden de los Sres. HOLMES y HERLIELL de Exon y por cuenta de Dⁿ. Miguel de BASAGOITI y MESO de Bilbao nos ilustra sobre las condiciones de fletamiento de un navio con carga de bacalao. Los Sres. GODHARD HAGEN y

(51) A. D. V. leg. 792, n.º 4.

(52) GRANT HEAD, C. *Eighteenth Century Newfoundland*, Carleton University, Ottawa, 1976, p. 204.

(53) A. D. V. leg. 817, n.º 11.

HIXO, negociantes de Londres alquilaron a Manuel de BALLIBI, maestro del navío llamado Nuestra Señora de Begoña, de cincuenta y cinco toneladas, y anclado en el Támesis, para transportar a Bilbao un cargamento de 50 toneladas de bacalao que debería recoger en el puerto de Thingmonth (Devon) (54).

En el año 1749 el quintal de bacalao marchante de Virginia alcanzó el precio de 120 reales y el mediano de Terranova, 76. Al año siguiente, debido a la escasa actividad comercial y a que algunos desaprensivos acaparaban el bacalao "éste vale muy caro y no hay medianos en primeras manos" (54).

Al parecer solía ser práctica frecuente entre los comerciantes el monopolio o estanco de un navío cargado con bacalao, salmón, sardina o grasa de ballena, con el fin de comprar el género a bajo precio para, posteriormente, en momentos de carestía, elevarlo: "... las gavillas de Mercaderes que se unen para no comprar sino a precio baxo tales generos, que llaman en algunas regiones de *Carcaba*, v. gr. el cecial, bacalao, sardina, salmon, especialmente los tratantes de grasa o ballena, como en Bilbao, San Sebastian, etc. como estos géneros se les esmerman y pierden si se detienen: unidos para no comprarlos, les hacen la forzosa a los dueños de los navíos a que den por veinte lo que vale y se vendería por veinte y cinco, si cada uno fuera a comprar libremente."

En una segunda fase, en su internación en Castilla (en Peñaranda, Rioseco y Vitoria), el pescado sufría un nuevo estanco por parte de los comisionistas encareciéndolo respecto al precio a que lo adquirieron a sus corresponsales de Bilbao (56).

Desgraciadamente, desconocemos el precio al que adquirirían el pescado los comerciantes bilbaínos a sus proveedores extranjeros, lo cual nos impide calcular el margen de beneficios obtenidos en la transacción.

Algunos navíos procedentes de Terranova que venían a Bilbao cargados de pesca, retornaban con carga de hierro. En los cincuenta años estudiados, hemos hallado veinte barcos con destino a algún puerto de Canadá, habiendo importado un total de 3.714 quintales de hierro por aquel país (57).

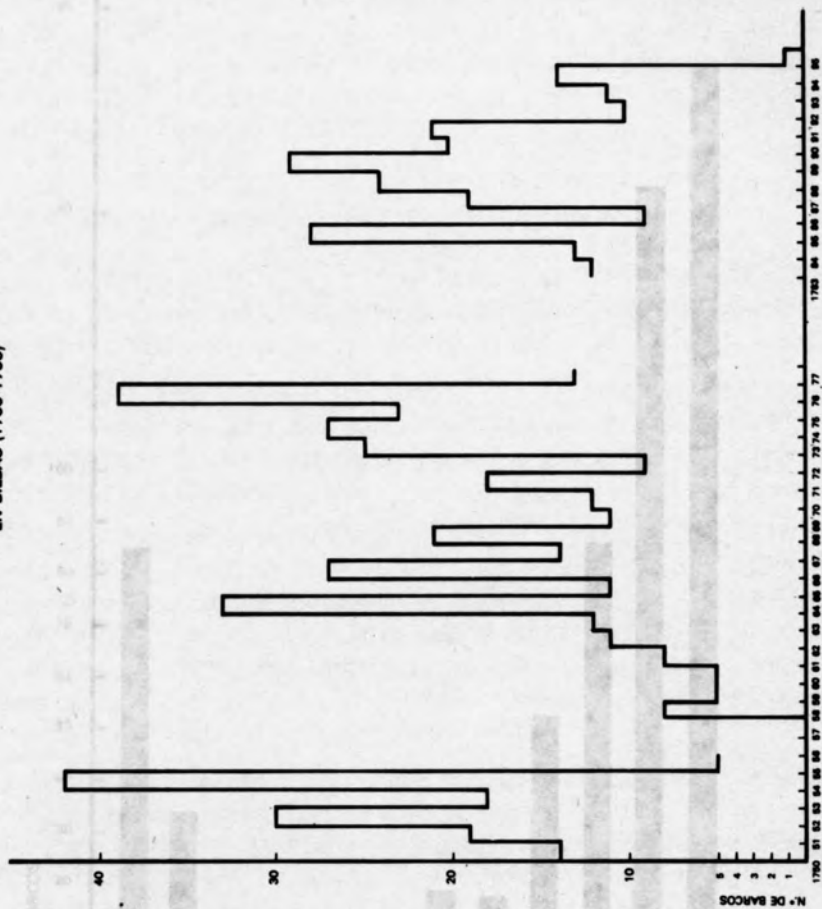
(54) Al capitán se le pagó por el flete a razón de doce pesos de a ocho reales por cada tonelada de bacalao de veinte quintales cada una. *A. D. V.*, año 1761, leg. 151, n.º 3.

(55) MANSO DE ZUÑIGA, G. "Cartas de Bilbao", p. 209. La relación seriada de los precios del bacalao en maravedises en el mercado castellano desde la segunda mitad del siglo XVII y durante el siglo XVIII in HAMILTON, E. J. vid. apéndices.

(56) CALATAYUD, P. de. *Doctrinas prácticas...*, t. V, parte II, Tratado XIX, Doctrina II, pp. 421-422.

(57) A. C. B. Libros de Averías, años 1750-1800.

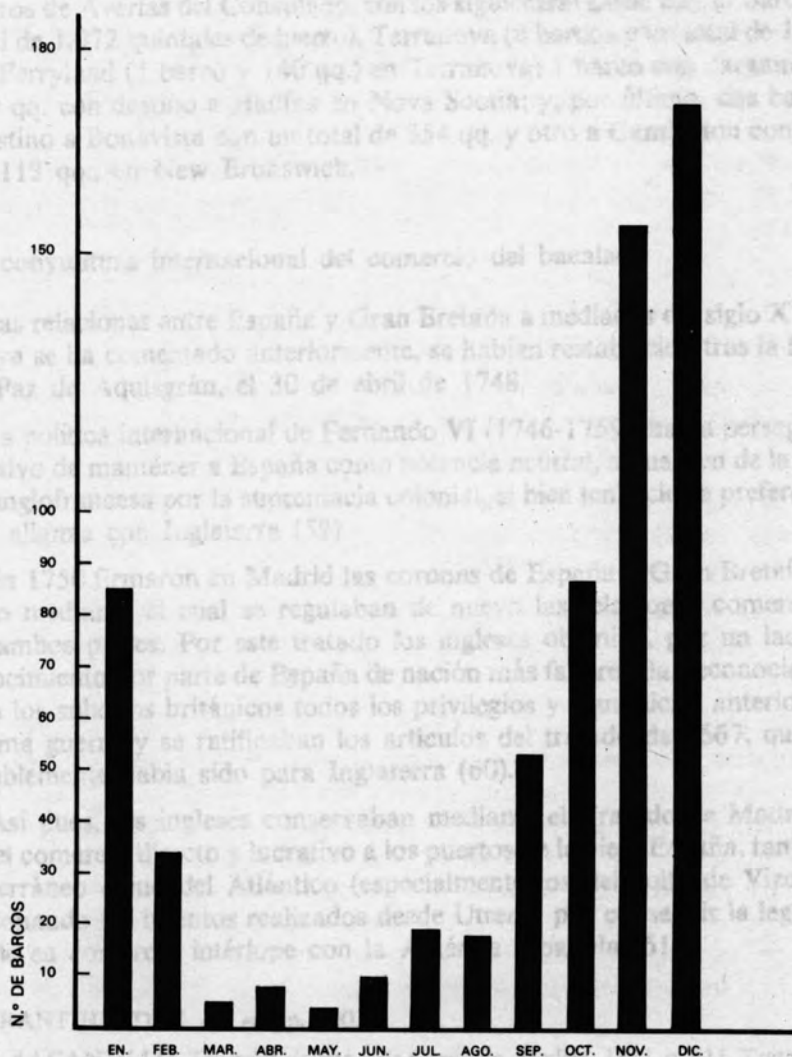
NUMERO ANUAL DE BARCOS DE TERRANOVA ENTRADOS EN BILBAO (1750-1795)



FUENTE: Libros de Anales del Consulado.

FUENTE: Libros de Anales del

NUMERO TOTAL DE BARCOS PROCEDENTES DE TERRANOVA
DISTRIBUIDOS POR LOS MESES DE LLEGADA (1750-1795)



FUENTE: Libros de Averías del
Consulado de Bilbao.
(A.C.B.)

Según una descripción del comercio de Terranova de principios del siglo XVIII, de España se importaba vino, coñac y hierro en grandes cantidades (58).

Los puertos de destino en Canadá de los navíos que fueron con carga de hierro vizcaíno y que aparecen registrados en los despachos de embarque de los Libros de Averías del Consulado, son los siguientes: Little Bay (7 barcos y un total de 1.072 quintales de hierro), Terranova (8 barcos y un total de 1.215 qq.) y Ferryland (1 barco y 140 qq.) en Terranova; 1 barco con cargamento de 280 qq. con destino a Halifax en Nova Scotia; y, por último, dos barcos con destino a Bonavista con un total de 354 qq. y otro a Cambleton con carga de 113 qq., en New Brunswick.

5. La conyuntura internacional del comercio del bacalao

Las relaciones entre España y Gran Bretaña a mediados del siglo XVIII, como ya se ha comentado anteriormente, se habían restablecido tras la firma de la Paz de Aquisgrán, el 30 de abril de 1748.

La política internacional de Fernando VI (1746-1759), había perseguido el objetivo de mantener a España como potencia neutral, al margen de la rivalidad anglofrancesa por la supremacía colonial, si bien tenía cierta preferencia por la alianza con Inglaterra (59).

En 1750 firmaron en Madrid las coronas de España y Gran Bretaña un tratado mediante el cual se regulaban de nuevo las relaciones comerciales entre ambos países. Por este tratado los ingleses obtenían, por un lado, el reconocimiento por parte de España de nación más favorecida, reconociéndoseles a los súbditos británicos todos los privilegios y franquicias anteriores a la última guerra y se ratificaban los artículos del tratado de 1667, que tan favorablemente había sido para Inglaterra (60).

Así pues, los ingleses conservaban mediante el Tratado de Madrid de 1750 el comercio directo y lucrativo a los puertos de la vieja España, tanto del Mediterráneo como del Atlántico (especialmente los del golfo de Vizcaya), abandonando los intentos realizados desde Utrecht por conseguir la legalización de su comercio interlope con la América española (61).

(58) GRANT HEAD, C. *op. cit.*, p. 100.

(59) A. del CANTILLO. *Tratados de Paz y de Comercio*. Madrid, 1843, p. 411. Tratado de indemnizaciones y comercio entre las coronas de España y de la Gran Bretaña.

(60) *Ibidem*, art. 7.º

(61) MC LACHLAN, J. *op. cit.*, p.

En los últimos cinco años de su reinado, desde 1754, Fernando VI procurará negociar con Inglaterra los tres asuntos más importantes que España tenía pendientes con aquella nación: el apresamiento de buques españoles por corsarios ingleses, la cuestión de Terranova y el establecimiento clandestino inglés en Honduras (62).

Las gestiones diplomáticas obtuvieron nulo resultado, y al sucesor de Fernando VI, el rey Carlos III, se le planteó desde el principio de su reinado el dilema de la elección de alianzas entre Inglaterra o Francia, en un momento en que ya no era posible el mantenimiento de la neutralidad entre la creciente amenaza que representaba para el imperio español en América el expansionismo británico en Norteamérica, tras la definitiva conquista del Canadá francés por Inglaterra después de la toma de Louisbourg (1758), Quebec (1759) y Montreal (1760).

La conquista de Canadá por las tropas inglesas dará al traste con el equilibrio establecido en Utrecht entre las posesiones americanas de las dos grandes potencias coloniales, Francia e Inglaterra (63).

La escasa entrada de navíos procedentes de Canadá durante los años 56 al 62 refleja la situación bélica por la que atravesaba Terranova (vid. gráficas de entrada de navíos y general de importaciones de bacalao).

El periodo que se extiende desde 1760 hasta 1770 debió representar un momento de gran producción de bacalao, tanto de captura en la costa de la isla como en los Grandes Bancos.

A partir de entonces y con motivo de la revolución norteamericana, tuvo lugar el hundimiento, por bastantes años, de la economía pesquera canadiense (64).

El 26 de junio de 1779, el Consejo de Hacienda de S. M. el rey Carlos III, expidió una real cédula mediante la cual se prohibía el comercio con Inglaterra al haberse coaligado España con Francia en la guerra de la independencia americana, contra Gran Bretaña. La prohibición era tajante "... prohibido a mis vasallos el comercio con los del Rey de Inglaterra, y sus Estados, como también que los súbditos de aquellos reynos tengan trato, y negociación con los míos. Prohibo igualmente la introducción en todos mis dominios de los Bageles, manufacturas, frutos, *bacalao* y *otros pescados secos, salados y salpresados* y los demás géneros de los del Rey de Inglaterra" (65).

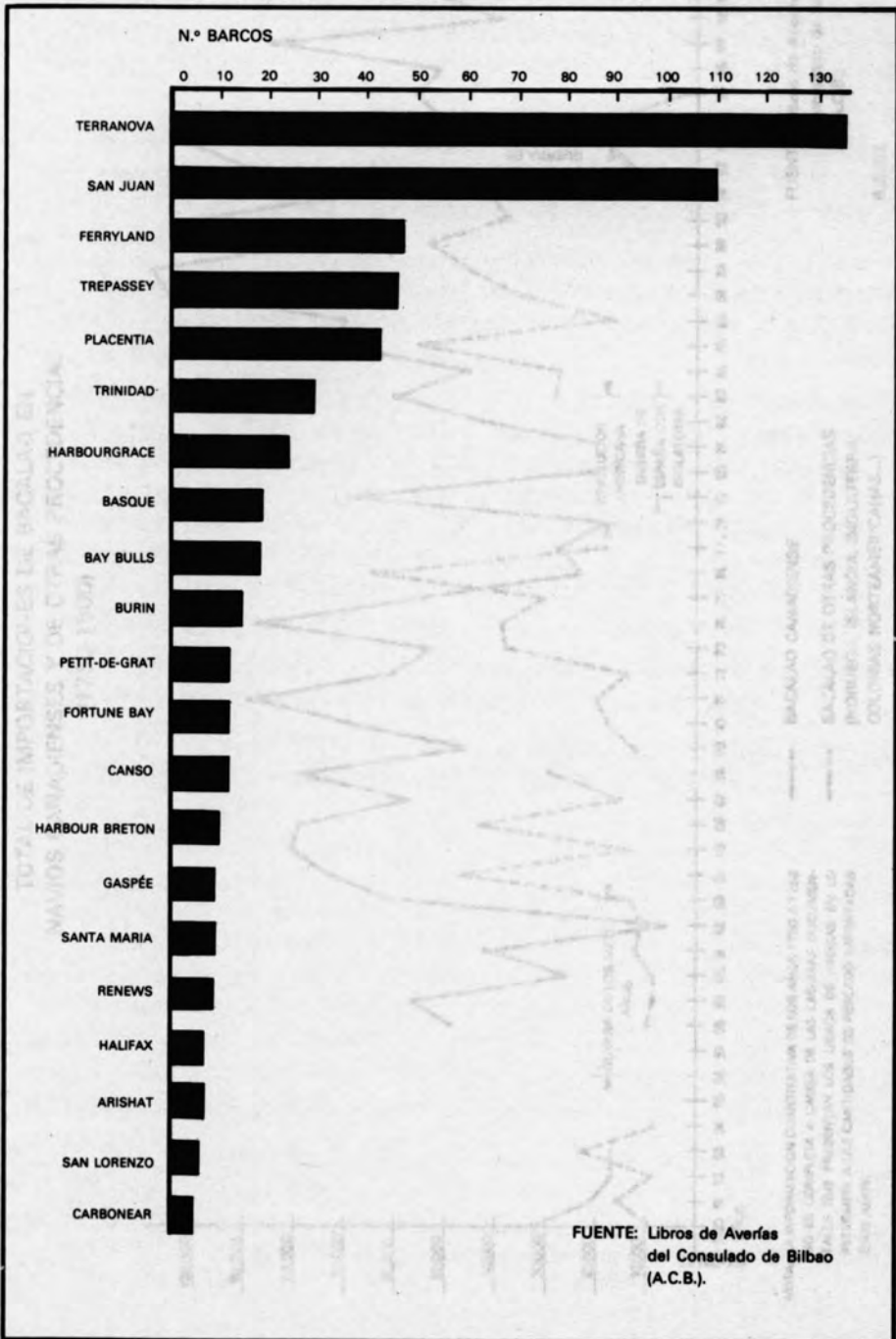
(62) PALACIO ATARD, V. *Los españoles de la Ilustración*, p. 315.

(63) *Ibidem*, p. 346.

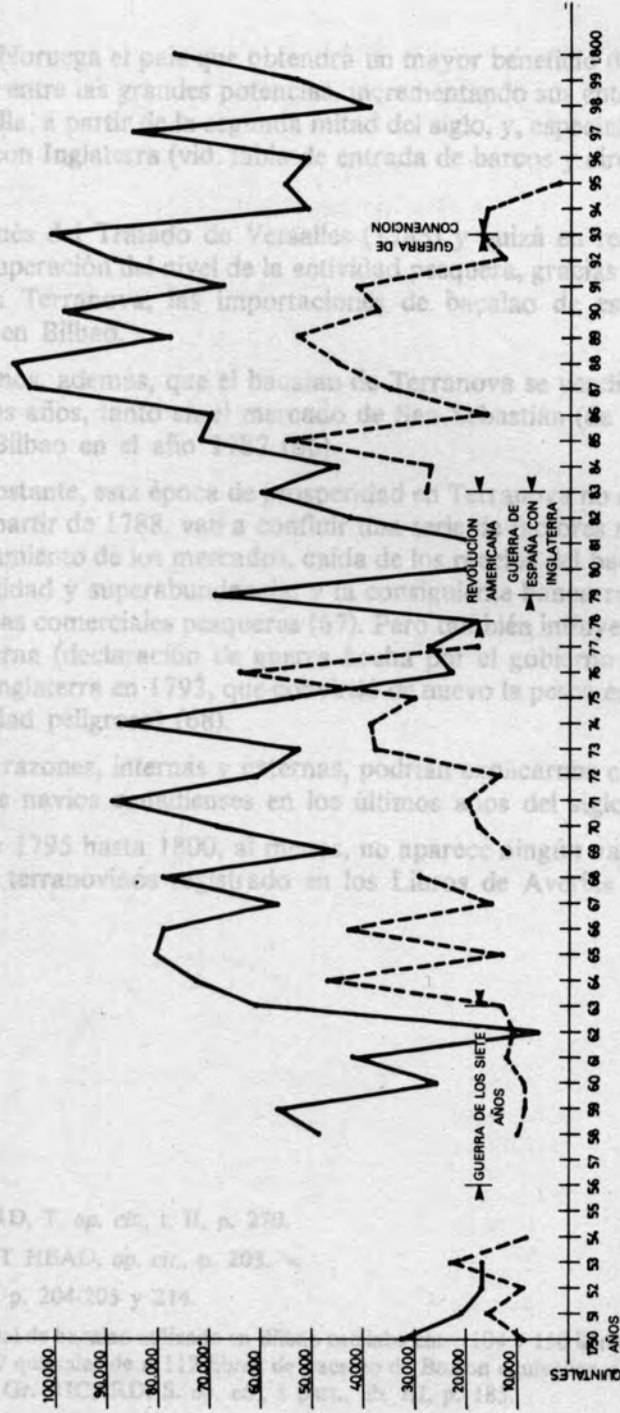
(64) En estas fechas, la producción de bacalao capturado en la costa ascendía a la cifra de 500.000 a 550.000 quintales. GRANT HEAD, pp. 140 y 245.

(65) A. H. N. Libro 2.883, f. 227.

PRINCIPALES LOCALIDADES DE PROCEDENCIA DE LOS NAVIOS CANADIENDES ENTRADOS EN BILBAO (1750-1795)



TOTAL DE IMPORTACIONES DE BACALAO EN NAVIOS CANADIENSES Y DE OTRAS PROCEDENCIAS (1750-1800)



FUENTE: Libros de Averías del Consulado de Bilbao. (A.C.B.)

R.B./82

--- BACALAO CANADIENSE
 — BACALAO DE OTRAS PROCEDENCIAS (NORUEGA, ISLANDIA, INGLATERRA, COLONIAS NORTEAMERICANAS...)

NOTA: LA INFORMACION CUANTITATIVA DE LOS AÑOS 1750 A 1758 NO ES COMPLETA A CAUSA DE LAS LAGUNAS DOCUMENTALES QUE PRESENTAN LOS LIBROS DE AVERIAS EN LO REFERENTE A LAS CANTIDADES DE PESCAO IMPORTADAS ESOS AÑOS.

Será Noruega el país que obtendrá un mayor beneficio de esta situación conflictiva entre las grandes potencias, incrementando sus entradas de pescado en la villa, a partir de la segunda mitad del siglo, y, especialmente, durante la guerra con Inglaterra (vid. tabla de entrada de barcos y círculos de importación).

Después del Tratado de Versalles (1783) y quizá en relación con una rápida recuperación del nivel de la actividad pesquera, gracias a la paz que se registra en Terranova, las importaciones de bacalao de esta procedencia ascienden en Bilbao.

Sabemos, además, que el bacalao de Terranova se vendía a un elevado precio estos años, tanto en el mercado de San Sebastián (de 26 a 28 libras) como en Bilbao en el año 1787 (66).

No obstante, esta época de prosperidad en Terranova no duraría mucho, ya que, a partir de 1788, van a confluír una serie de factores negativos internos (saturamiento de los mercados, caída de los precios del bacalao, debido a su baja calidad y superabundancia, y la consiguiente bancarrota de numerosas empresas comerciales pesqueras (67). Pero también influyeron factores de índole externa (declaración de guerra hecha por el gobierno revolucionario francés a Inglaterra en 1793, que convirtió de nuevo la pesca en Terranova en una actividad peligrosa) (68).

Estas razones, internas y externas, podrían explicarnos el declive de las entradas de navíos canadienses en los últimos años del siglo.

Desde 1795 hasta 1800, al menos, no aparece ningún navío procedente de puertos terranovinos registrado en los Libros de Averías (69).



(66) GUIARD, T. *op. cit.*, t. II, p. 270.

(67) GRANT HEAD, *op. cit.*, p. 203.

(68) *Ibidem*, p. 204-205 y 214.

(69) El quintal de bacalao utilizado en Bilbao oscilaba entre 104 y 110 libras de buen peso ya que 110 quintales de a 112 libras de bacalao de Boston equivalían a 100 quintales de Bilbao. Gr. RICARD, S. *op. cit.*, I part., lib. III, p. 185.

BARCOS ENTRADOS EN BILBAO. NUMERO TOTAL Y NUMERO DE NAVIOS PROCEDENTES DE LOS PRINCIPALES PUERTOS EXPORTADORES DE BACALAO

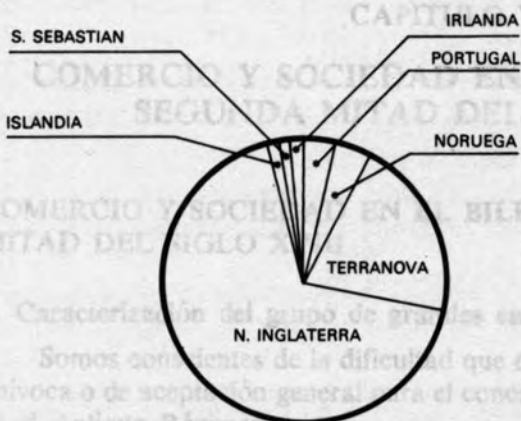
(Por quinquenios)

Años	N.º total	Terranova	Salem y Marblehead	Bergen y Kristiansund
1750	312	14	27	—
1755	381	5	17	—
1760	261	5	29	1
1765	331	11	4	2
1770	323	11	20	2
1775	315	23	1	11
1780	216	—	4	11
1785	447	28	23	31
1790	415	20	25	23
1795	301	1	39	9
1800	440	—	32	16

Fuente: Libros de Averías del Consulado de Bilbao. A.C.B.

REPARTO PROPORCIONAL DEL BACALAO IMPORTADO POR BILBAO SEGUN SU PROCEDENCIA

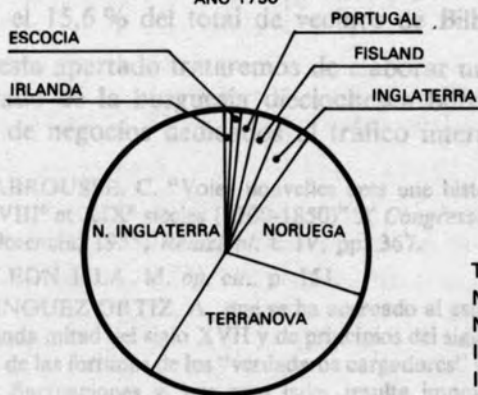
AÑO 1770



TOTAL: 89.364

TERRANOVA:	18.491
N. INGLATERRA:	60.781
ISLANDIA:	900
NORUEGA:	3.753
IRLANDA:	1.310
PORTUGAL:	3.000
S. SEBASTIAN:	1.129

AÑO 1790



TOTAL: 129.008

TERRANOVA:	26.100
N. INGLATERRA:	52.878
NORUEGA:	4.860
INGLATERRA:	4.860
IRLANDA:	900
ESCOCIA:	1.000
PORTUGAL:	2.600
FISLAND:	3.000

FUENTE: Libros de Averfas del Consulado.

CAPITULO V

COMERCIO Y SOCIEDAD EN EL BILBAO DE LA
SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIIICOMERCIO Y SOCIEDAD EN EL BILBAO DE LA SEGUNDA
MITAD DEL SIGLO XVIII

1. Caracterización del grupo de grandes cargadores bilbainos

Somos conscientes de la dificultad que entraña establecer una definición unívoca o de aceptación general para el concepto de "burgués" o "burguesía" en el Antiguo Régimen.

La mencionada dificultad proviene de las innumerables variedades y categorías que se pueden distinguir dentro de la burguesía: financieros, armadores, negociantes y comerciantes al por mayor, pero también los pequeños comerciantes detallistas y, ya en la sociedad industrial, los propietarios de talleres y fábricas que contratan mano de obra asalariada (1).

Según el censo de población de 1797, el sector comerciante de la Villa comprendía 411 mercaderes, comerciantes y corredores de navíos "que representaban el 15,6 % del total de vecinos de Bilbao" (2).

En este apartado trataremos de elaborar una caracterización del sector más elevado de la burguesía dieciochesca bilbaina, el de los cargadores u hombres de negocios dedicados al tráfico internacional (3).

(1) Cf. LABROUSSE, C. "Voies nouvelles vers une histoire de la bourgeoisie occidentale aux XVIII^e et XIX^e siècles (1700-1850)" *X Congreso Internationale de Scienze Storiche*. Florencia, 1955, *Relazioni*, t. IV, pp. 367.

(2) MAULEON ISLA, M. *op. cit.*, p. 151.

(3) DOMINGUEZ ORTIZ, A., que se ha acercado al estudio de los cargadores a Indias de la segunda mitad del siglo XVII y de principios del siglo XVIII, nos previene sobre la fragilidad de las fortunas de los "verdaderos cargadores" ya que se encontraban sometidas a fuertes fluctuaciones y, por otro lado, resulta imposible diferenciar los caudales que poseían en propiedad de aquellos que manejaban en comisión. "La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVIII hasta el traslado de la Casa de Contratación" in *La burguesía mercantil gaditana (1650-1800)*. Cádiz, 1976, pp. 6-9.

En el caso que nos ocupa, el de la burguesía bilbaina del siglo XVIII, creemos que dicha observación resulta pertinente, ya que, como se ha visto, algunos grandes negociantes estudiados no se libraron de que sus compañías hicieran quiebra.

Esta alta clase comercial se caracterizaría, según P. VILAR, por el hecho de practicar el "cambio y giro lejanos" (4), distinguiéndose claramente y situándose a gran distancia de otros sectores sociales dedicados, igualmente, a la actividad mercantil, pero en escalones mucho más bajos, como los "revendedores", "tenderos", "tratantes", "ropavejeros"... (5).

La denominación de "cargadores" o de "cargadores de gradas" se empleó desde la época de Felipe II para referirse a los mercaderes tratantes en la Carrera de Indias (6).

En la época estudiada, hacia 1766 aproximadamente, tuvo lugar en la villa un sonado enfrentamiento entre los grandes comerciantes propietarios de

- (4) VILAR, P. *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. Vol. IV, "La formació del capital comercial", Barcelona, 1968, p. 11.

En opinión de VICENS VIVES, en rigor, la auténtica burguesía catalana está constituida por los comerciantes sin almacén abierto y por los fabricantes e industriales de la seda y del algodón. *Coyuntura económica y reformismo burgués*. Barcelona, 1969, p. 24.

- (5) DESDEVICES DU DEZERT, G. *L'Espagne de l'Ancien Régime t. III. La richesse et la civilisation*. Paris, 1904, p. 135.
- (6) Gr. LORENZO SANZ, E. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, t. I, pp. 106 y 140.

- (7) La pugna estuvo encabezada por parte de los propietarios de casas por José María de JUSSUE y Ventura de GOITIA, regidores del Ayuntamiento, y como defensor del resto de los grupos sociales, Antonio de LOREDO, Síndico Personero del Común. Proponía éste un plan de urbanización para el Arenal y la Sendeya, consistente en la edificación de ochenta y seis nuevas casas, a fin de aliviar el problema de la vivienda en Bilbao.

Los propietarios de las casas no estaban dispuestos a perder los altos alquileres que estaban percibiendo a causa de la escasez de viviendas, motivada por el aumento de población que se registra en Bilbao en la segunda mitad del siglo. Cf. AREILZA, J. M. "La economía vicaina...", p. 142, n.º 6.

El Consulado se posicionó a favor del proyecto de urbanización, a pesar de que la mayor parte de sus capitulares eran dueños de casas. Alegaba el Consulado que no por ello eran "capaces de preferir su particular interés al verdadero y común de la Villa"

La razón auténtica, sin embargo, de la actitud positiva del Consulado, había que buscarla más bien en el interés por aumentar los límites de la Villa, que constituía un obstáculo para el progreso del comercio. A. D. V., leg. 1.127, n.º 28. *Copia de la Real Zedula y R.º. O.º ganadas por la n.º villa de Bilbao contra su Consulado...* (s. a.).

D. Domingo del BARCO y D. Diego Pedro de ALLENDE, no fueron aceptados a las elecciones de Prior, Cónsules y Consiliarios del año 1766, ya que, el Consulado consideró que al haber sido apoderados en el pleito sobre traslación de almacenes "venían a ser su contrario y deseando ser Prior o miembro de él, ya se veía que había de concurrir en el empleo con dos personalidades contrarias cuales eran las de demandante y demandado un mismo sujeto".

casas y de almacenes y el resto del vecindario, que se veía obligado a pagar elevados alquileres, al resultar insuficientes el número de viviendas de Bilbao para una población en rápido crecimiento (6).

LINAJE DE LOREDO

LOREDO, Antonio
o ARANSOLO, Ipha Antonia

Nicolás Antonio

o Rafaela

Micaela

o ZUBIAGA, Pedro Benito

Fuente: A.D.U., ley 292, n.º 2, año 1792.

Las Ordenanzas del Consulado definían con precisión las características de los negociantes, al restringir la condición de los vocales electores de los cargos del Consulado a aquéllos que, además de ser vecinos y domiciliados en Bilbao, fueran "mercaderes actuales cargadores por mar, que estén pagando Avería, por sí mismos o que haviendola pagado huvieren tomado el rumbo de tratar y negociar con Fierro, Letras de Cambio, o dando dinero a interés, u otro semejante trato y negociación, superior, por haver mejorado de conveniencias" (8).

También podían ser electores los capitanes o maestros de naos que tuvieren participación en la propiedad de los barcos.

Curiosamente, los que vivían de sus rentas aun cuando no hubieran pagado la avería ni ejercido el comercio, podían ser candidatos a los cargos de Prior, Cónsules, Consiliarios y Síndicos (9).

Según el tratadista comercial del siglo XVII, J. SAVARY, los negociantes eran aquellos comerciantes dedicados a comerciar y negociar con el dinero y con las letras de cambio, quienes, tanto podían recibir el nombre de negociantes como el de banqueros (10).

Los citados Domingo del BARCO y D. Diego Pedro de ALLENDE, interpusieron un recurso ante la Real Junta de Comercio, con el objeto de que se anulasen las elecciones. El Consulado declaró que no había lugar y que no se obedecería ningún despacho proveniente de la Real Junta de Comercio. A. C. B. Registro 4. Provisiones Reales. Año 1766. Cajón 2.

(8) *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación...*, cap. II, tit. III, f. 38.

(9) *Ibidem*, tit. VIII, ff. 39-40.

(10) SAVARY, J. *Le parfait négociant*. Paris 1715², p. 113.

Los grandes cargadores de Bilbao, eran, asimismo, propietarios de navíos. La propiedad de los navíos, por lo regular, solía ser compartida por varios armadores, variando la participación en la nave de cada uno de los socios (11).

Mathías de AGUIRRE y LUXA, hombre de negocios y comerciante de Bilbao, Antonio de AQUECHE, vecino de Castro Urdiales, y Pedro ORTIZ, vecino de Villaviciosa, eran copropietarios del navío N.^o S.^o del Rosario.

En 1758, hicieron venta del mismo a D. Nicolás de ZABALA, D. Gregorio de ACHUTEGUI y D. Francisco Antonio de NOUGARO, comerciantes cargadores de Bilbao, y Balentín de ARTAZA, vecino de Plencia, quienes lo compraron a partes iguales, en 11.000 reales (12).

D. Enrique de la HORMAZA, D. Jacinto de BATIZ y Domingo de ZALDIBIA, habían mandado construir a Antonio REAL de ASUA el navío N.^o S.^o de Begoña, de ochenta toneladas, y que había costado 49.801 reales.

En 18 de junio de 1759, dicho navío estaba preparado para hacerse a la vela con destino a Morlaix y con carga de hierro, y los propietarios firmaron escritura de convenio y ajuste, por lo que conocemos qué grado de participación tenía cada uno de ellos en dicho navío.

D. Enrique de la HORMAZA estaba interesado en 20.750 reales, y era consignatario por sí solo del navío, no pudiendo sus socios entrometerse en la consignación. D. Jacinto de BATIZ era copartícipe en 16.000 reales. Domingo de ZALBIDIA participaba con 12.450 reales, y era el capitán del navío, estando obligado al regreso de todos sus viajes a dar razón del producto y rendimiento de sus fletes a Francisco Antonio de NOUGARO, corredor de navíos quien formaría liquidación de la cuenta de todos los viajes.

El navío N.^o S.^o de Begoña había de navegar "a los quintos", lo cual significaba que los dos quintos de ganancia serían para los tres socios y las otras tres quintas partes para la tripulación (13).

La viuda de D. Juan Ventura de ARECHAGA e hijo, que había sido la principal firma exportadora de lana, era copropietaria junto con D. Juan de

- (11) Queda por hacer un estudio sistemático sobre la propiedad de los navíos en la época moderna. Los fondos documentales notariales constituyen una fuente de extraordinario valor. Nosotros no damos sino una muestra orientativa de las posibilidades de dicha documentación.
- (12) *A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1759, protocolo 3.442, ff. 556 v.º-558 r.º*
- (13) *A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1759, protocolo 3.443, ff. 476 v.º-478 r.º*

MEÑACA BATIZ del navío "San Cosme y San Damián", de noventa toneladas, construido también por Antonio REAL de ASUA (14).

La misma compañía de la viuda de D. Juan Ventura de ARECHAGA e hijo, era copropietaria junto con otros dos grandes comerciantes de Bilbao, DAVADIE Hnos. y LAURENCIN, y D. Enrique Alejo GOOSENS, del navío "Santo Domingo y la Buena Ventura", de ciento veinte toneladas, vendido en treinta y ocho mil reales a Juan Bautista LACOSTE (15).

LINAJE DE DABADIE

- o DABADIE, Juan (Rabastin - Francia)
- o ANELA, Catalina (Bagnères - Francia)

- o Ramón (Bagnères)
- o ALANGOECHEA, Juana (Bilbao)

María Ana Dorotea

Fuente: A.D.V., ley 276, n.º 33, año 1799.

Algunas veces, los propietarios pertenecían a distintas ciudades, como era el caso de Guillermo DUHAGON, comerciante y vecino de Bilbao y Domingo DUHAGON y Francisco Antonio de ORTUBE, vecinos de Bayona, que eran copropietarios del navío "San Pedro" de 30 toneladas (16).

También son frecuentes los casos de comerciantes que poseían individual y exclusivamente navíos, como D. Domingo de YBARRA, dueño de la fragata "El Pulido", adquirida en 94.000 reales a D. Luis de COLLANTS, vecino de Reinosa, o Joseph DAUGEROT, negociante francés avecindado en Bilbao, que era propietario exclusivo del navío "Santa Catalina", de 140 toneladas, valorado en 67.500 reales (17).

(14) A. D. V. año 1775, leg. 1.057, n.º 27.

(15) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1781, protocolo 3.464, ff. 52 r.º-58 r.º

(16) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1781, protocolo 3.464, f. 628.

(17) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1781, protocolo 3.464, ff. 302 r.º-308 r.º

Por su indudable interés, comentamos a continuación la escritura de obligación recíproca suscrita por los comerciantes D. Manuel de SALZEDO y D. Ventura Barbara de GOITIA, propietarios del navío "S. Agustín" y Juan del VALLE, vecino de Ciérvana, capitán del mismo para un viaje a Quebec, en 1759.

D. Manuel de SALZEDO y D. Ventura Barbara de GOITIA, se comprometían a pagar a éste cuarenta pesos de a quince reales, en concepto de sueldo mensual, además de correr de cuenta de los primeros los gastos de alimentación.

En caso de que Juan del VALLE lograra volver "con felicidad" de América a Europa con el navío, se le entregarían 400 pesos de gratificación. En caso de ser apresado o retenido y de convenirles a D. Manuel y D. Ventura que el capitán continuara en su navío, habría de mantenerse el sueldo.

Ahora bien, en el caso de que los dueños del navío consideraran más conveniente que aquél regresara, habría de hacerlo en la primera embarcación, sin la menor dilación. El capitán, asimismo, estaba obligado a obedecer las órdenes que se le diesen, ya por el Cónsul de España D. Juan Ignacio de URIZAR, ya por los citados D. Manuel y D. Ventura (18).

LINAJE DE LAURENCIN

- o LAURENCIN JACQUEMENTON, Germán (n. Nantes)
- o MICHEL y LORI, Francisce (n. Nantes)

- o Germán (nacido en Nantes en 1735 y establecido en Bilbao en 1762)
- o GOOSENS MURIARTY, María Magdalena (nacida en Bilbao, 1741-1800)

- o M.^a Felipa - Juan (1764-1856) - Miguel (1784-?)
- o Isabel

- o Isabel
- o AGUIRRE y AGUIRRE, Pedro D.^o
- o UHAGON HODITEGUI y OLEA, Francisco

Fuente: A.D.V., carp. 817, n.º 1, año 1763. UHAGON, Francisco R., *Los Uhagon, señores de Hoditegui*, Madrid, 1908.

(18) A. H. P. V. Esno. Antonio de ESNARRIZAGA, año 1759, protocolo 3.443, ff. 148 r.º-149 r.º

2. Mentalidad favorable al ejercicio de las actividades mercantiles

El comercio en grueso o al por mayor practicado por los grandes comerciantes que disponían de lonjas o almacenes, era considerado como un "arte noble", por lo que podían ejercerlo los nobles, pero no así el comercio al detalle o al menudo, que era reputado como servil (19).

De todas formas, a lo largo del siglo XVIII, tendrá lugar un proceso de apreciación de las actividades mercantiles e industriales, consideradas como artes mecánicas, impropias de la nobleza.

Esta campaña a favor de la honorabilidad del comercio, hay que insertarla dentro del proceso de cambio social experimentado por la sociedad española en el siglo XVIII, que irá transformándose de una sociedad de órdenes a estamentos, en una sociedad jerarquizada, más bien de acuerdo a consideraciones económicas (20).

Los hombres de la Real Sociedad Bascongada, como Valentin de FORONDA (21) y algunos grandes comerciantes de Bilbao, como URÍA NAFARRONDO, ARRIQUIBAR y Martín de los HEROS (que llegaría a ser Director de los Cinco Gremios Mayores de Madrid), destacaron en su campaña a favor de la dignificación y el reconocimiento social de la profesión mercantil (22).

En el Bilbao de la segunda mitad del siglo XVIII, se puede hablar de que existía una escuela de economistas que potenciaron el comercio y la industria locales (23).

El hecho de que en la batalla librada en España contra los prejuicios nobiliarios ante las actividades productivas consideradas como viles, sobresalieran algunas personalidades vascas, pudo obedecer a un doble fenómeno.

(19) MOLAS RIBALTA, P. *Comerç i estructura social a Catalunya i Valencia als segles XVII i XVIII*. Barcelona, 1977, pp. 10-15.

(20) CALLAHAM, W. *Crown, nobility and industry in eighteenth century Spain*. Harvard, 1972, p. 70. El menosprecio por el desempeño de trabajos corporales o mecánicos hundía sus raíces en el ideal del caballero medieval, muy difundido en las monarquías española y francesa a través, sobre todo, de la obra de CASTIGLIONE, *El Cortesano* (1518). Cf. KELLENBEZ, H. *El desarrollo económico de la Europa continental...*, p. 11.

(21) ECHEGARAY, F. *Los vizcaínos de antaño en la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Bilbao, 1965, pp. 20-28.

(22) OTAOLA, A. "Nobleza comerciante y sociedades de Amigos del País". *B. R. S. V. A. P.*, San Sebastián 1965, año XXI, cuaderno 2.º, pp. 144-146.

(23) QUADRA SALCEDO, F. *Economistas vascongados y artículos varios sobre problemas destacados de la economía vizcaína*. Bilbao, 1943, p. 7.

En primer lugar, el arraigo en ciudades como Bilbao y San Sebastián, centros de actividad comercial, de una mentalidad burguesa y de unos valores de signo moderno.

Ahora bien, pudo incidir igualmente en esta actitud favorable hacia las actividades mercantiles e industriales, la inexistencia en el País de una gran nobleza absentista, al estilo de la del centro y sur de España.

La nobleza vasca era una nobleza, por lo general, de escasos medios económicos, apegada a la tierra y preocupada por la productividad de sus propiedades (24).

La sociedad vasca presentaba muchos rasgos comunes en cuanto a estratificación social con el resto de las culturas occidentales, pues en su seno se daban notorias desigualdades económicas, que venían determinadas por las diferencias de fortuna existentes entre sus miembros.

Sin embargo, la conciencia igualitaria que se extiende por el País desde fines del Medievo y a lo largo de la época moderna, exterioriza la existencia de una voluntad extendida en amplias capas de la población vasca, de acabar con las distinciones de carácter jurídico, tan característico de la sociedad estamental.

(24) CARR, R. Art. "Spain" in *European nobility in the Eighteenth Century Spain*. Edinburg, 1953, pp. 50-52.

(25) Esta idea ha sido desarrollada magistralmente por J. CARO BAROJA en varios trabajos. Véase especialmente *La hora navarra del siglo XVIII...*, pp. 30-31 y 428. Anteriormente ya la había expuesto en su obra *Los Vascos*, p. 217.

La perfecta conjugación de la hidalguía colectiva con el desempeño de trabajos manuales, queda expresada de manera gráfica y atinada en el escrito de un anónimo autor vascofrancés de fines del siglo XVIII. No nos resistimos a reproducir una parte del texto:

"Todavía se equivocaría quien creyese que todas las clases gozan la misma consideración entre los bascos, y que todas las profesiones se miran del mismo modo por la razón de que unas son desempeñadas, y otras se ejercen por personas igualmente nobles de raza. Entre ellos hay como en todas partes, artes viles y mercenarias, que pueden humillar al que los ejerce, pero no degradarle, porque entre seres dotados de razón, la necesidad no es un borrón deshonoroso ni una marca de infamia. Un tabernero, por ejemplo, es considerado entre los bascos como un criado del público. Sin embargo, su nobleza no padece; tampoco podemos decir que ella duerme, mientras ejercita su profesión, como se suele decir en Bretaña en ciertas circunstancias.

Pero esta nobleza aunque existente realmente no le autoriza en modo alguno a estimarse en tanto como el noble militar, magistrado, propietario, negociante, y aun labrador: estos a su vez, le tratarán sin despreciarle, y unos y otros olvidarán su hidalguía para hacer a las familias distinguidas por el reconocimiento de la patria de los hombres que su deber les impone, y que casi por todas partes el plebeyo reusa o no concede sino con envidia y repugnancia al hombre de calidad." *Ensayo de la historia de la nobleza de los*

La no consideración del trabajo manual como servil, proporcionaría al pueblo vasco una fisonomía particular respecto de los pueblos vecinos. El vasco, como en repetidas ocasiones ha señalado D. Julio CARO BAROJA, ha sentido desde antiguo una fuerte inclinación por la industria (siderúrgica y naval) y por el comercio, y careció de los prejuicios nobiliarios contra el comercio (25).

3. Análisis de algunas fortunas a través de los inventarios "Post Mortem"

En el Archivo del Corregimiento, en la sección de Sucesiones, se han conservado algunos documentos de indudable interés, en orden al conocimiento de las fortunas de los comerciantes bilbainos de la segunda mitad del siglo XVIII, y para el análisis de la estructura de los capitales, los llamados "inventarios post mortem".

En el Archivo Histórico Provincial o de Protocolos, no figuran, contra lo que pudiera pensarse, inventarios post mortem, aunque se pueden encontrar testamentos y capitulaciones matrimoniales.

Desgraciadamente, no se han conservado, o al menos no están aún clasificados, sino unos pocos de estos inventarios que constituyen una valiosa fuente para el estudio no sólo de los capitales mercantiles, en nuestro caso, sino también para poder adentrarse en la cultura material e intelectual de la época.

Los inventarios "post mortem", como indica su nombre, eran tasaciones o evaluaciones de los bienes del finado, realizadas por un perito ante notario a petición de los herederos.

Los inventarios comprendían dos partes: el "cuerpo general de bienes" o "cuerpo general de hacienda" (dinero, géneros de almacén, efectos comerciales, joyas, objetos de oro y de plata, cuadros, libros, menaje de la casa, propiedades rústicas y urbanas...) y por las deudas, "bajas" o pasivo.

Las tasaciones eran realizadas por peritos en cada uno de los grupos de bienes: costureras, sastres, ensambladores, caldereros, cerrajeros, librerros, plateros, comerciantes..., por lo que las estimaciones del valor de los objetos se hacían con rigor y prolijidad.

bascongados, para servir de introducción a la historia general de estos pueblos. Redactado de las memorias de un militar Basco por un amigo de la nación vasca. Escrito en francés y traducido libremente al español por D. José GIRONDA, San Sebastián, 1858 (1.ª edición en francés, 1785), pp. 156-157.

La fiabilidad de esta fuente documental, consideramos que es elevada, ya que la tasación de los bienes se hacía a requerimiento de los herederos de los mismos, por lo cual, no cabe pensar en ocultaciones.

Al final del documento notarial, figuran las hijuelas o reparto de los bienes entre los beneficiarios.

No nos ha sido posible realizar un análisis cuantitativo de carácter exhaustivo de los capitales acumulados por la totalidad de los grandes comerciantes cargadores de la época estudiada. Ello no ha sido posible debido a que no se conservan sino inventarios "post mortem", como ya se ha dicho, de algunos comerciantes aislados.

Aun teniendo presente esta carencia, creemos que resultará de interés el comentario de alguna de las fortunas halladas. Además, hemos tenido como contrapartida, la suerte de haber encontrado los inventarios de bienes pertenecientes a varias de las más acaudaladas familias del siglo XVIII y de principios del XIX.

Por un informe secreto sobre las Provincias Vascongadas, elaborado en los primeros años del siglo XIX y destinado a Napoleón, y en el que se da cabal referencia de sus características geográficas, económicas, políticas e, incluso folklóricas, conocemos la relación de individuos que, en Vizcaya, contaban con un capital superior a los 800.000 reales. Estas personas eran: GOMEZ de la TORRE, MANZARRAGA, UGARTE, BERGARECHE, DUHAGON, GOOSENS, MEZCORTA, GARDOQUI, Juan VILLABASO, GORDIA, LEMONAURIA, DIBIRI, OLABARRIA, QUINTANA y BUSTURIA, JANE y ORBEGOZO, NENIN, TROTIAGA, D. Nicolás SARACHAGA, D. Ramón MAZARREDO y D. Francisco MAZARREDO.

Como se puede ver en esta relación de las personas más acaudaladas de Vizcaya en los comienzos del siglo XIX, casi todos ellos los conocemos a través de sus actividades mercantiles y en su mayoría eran de Bilbao. Esta coincidencia quizá pudiera obedecer también al hecho de que el autor del informe, BARBACHANO, era, como ya se ha dicho, un importante negociante de Bilbao, exiliado en Bayona desde hacia algunos años (26).

(26) *Archives Nationales de France*, AF IV, cartón 1.610.

Agradecemos a Txomin Castillo la gentileza de habernos facilitado este documento tan interesante. Las personas que en dicho informe aparecen como más influyentes y "qui ont de la naissance" son: D. Antonio ADAN, D. Josef MURGA, el Conde de PEÑA-FLORIDA, D. Josef de la RENTERIA (de quien se dice que era uno de los más recomendables), D. Santiago UNCETA, D. Josef MUGARLEÑI (sic), D. Josef LOIZAGA, URDAIBAI y BARBACHANO (autor del informe).

Los BARBACHANO ocuparon los principales oficios en los órganos del Señorío. Ignacio de BARBACHANO fue Síndico durante los bienios 1748-1750, 1750-1752 y 1752-1754 (27) y Joseph Antonio de BARBACHANO Regidor electo durante los años 1772-1774 (28).

La mayor parte de estos grandes comerciantes aparecen entre los cargadores de hierro y de lana de los años estudiados.

A continuación veremos la composición y monto de algunas grandes fortunas de Bilbao de la época estudiada.

Empezamos la descripción de los capitales mercantiles con el inventario de los bienes acumulados por uno de los más ricos comerciantes de principios del siglo XVIII, Martín de JUSSUE, cabeza de un importante linaje de mercaderes bilbainos, y como tal figura en un informe enviado a Bilbao en 1718 por la Secretaría de Guerra. Martín de JUSSUE había ocupado dos veces el cargo de cónsul del Consulado (29).

A su muerte, en 1719, dejó los siguientes bienes: 45.600 reales en géneros de almacén (cacao de Caracas, fardos de sempiternas, bayetas de alconcher fábrica de Inglaterra, anascotes, costales de tabaco habano, churras de canela, piezas de pelo de camello, barricas con estaño en barrillas y baquetas de Moscovia); 32.288 reales en objetos de oro y plata (cadenas de oro, cálices de plata, vasos, etc...); 2.682 reales en cuadros (casi todos ellos de carácter religioso, salvo algunos de motivos paisajísticos); 27.263 reales en mobiliarios y en menaje de la casa. En dinero efectivo, 49.084 reales.

El grueso de su fortuna se basaba en créditos contra diferentes comerciantes de Bilbao, Bayona, Madrid, etc., importando la cantidad de 1.718.211 reales.

Sus deudas ascendían a 602.548 reales. Su fortuna repartida entre sus siete hijos, alcanzó la cantidad de 1.272.630 reales (30).

De mediados de siglo conocemos el montante total de los bienes raíces (varios caseríos situados en Deusto y Galdácano) y muebles de otro gran comerciante. D. Domingo de YZARDUY, consistente en 1.126.883 reales, de los cuales, deducidas las deudas quedaron 571.600 reales para repartir entre sus herederos.

(27) *Libros de Acuerdos de Juntas*, vols., 37, 38 y 39.

(28) *Ibidem.*, vol. 49.

(29) LABORDA, J. J., *art. cit.*, p. 157.

(30) *A. D. V.*, año 1719, leg. 3, n.º 4.

D. Domingo de YZARDUY había aportado a su matrimonio, celebrado en 1714, 5.000 reales, por vía de arras, y 1.000 escudos de plata en dinero y mercaderías, además de la casa y caserío de YZARDUY y sus pertenecidos (31).

Su hijo Joaquín fue regidor electo por el bando oñacino durante el bienio 1764-1766 (32).

o YZARDUY, Domingo
o QUINTANA, Clara Antonia de la

o Joaquín Pedro
o GONZALEZ DE VEGA, Juana Bautista

o Francisca Ignacia
o VILLABASO, José Manuel

Fuente: A.D.V., legs. 559, n.º 17, y 398, n.º 1, año 1751.

Las mayores fortunas que hemos localizado de comerciantes fallecidos en los últimos años del siglo XVIII o principios del XIX, no superan en mucho a la de Martín de JUSSUE, si exceptuamos la de Joseph de TROTIAGA.

Como vimos, este comerciante aparecía como el principal cargador de hierro a Indias en el año 1790, año en que llegó a monopolizar el 21,8 % de las cargaciones de dicho producto. Es una de las personas acaudaladas que figura en el informe dirigido a Napoleón.

Fue regidor electo por el bando oñacino durante el bienio 1780-1782 y por el gamboino los años 1786-1788 y 1794-1796 (33).

Joseph de TROTIAGA, al morir en 1802, dejó un capital valorado en casi dos millones de reales (1.956.234), integrado de la siguiente manera: 156.160 reales en dinero efectivo; 1.166.466 en vales reales; cinco letras de cambio por valor de 162.654 reales; en créditos contra diferentes personas, 2.364.654 reales; en haberes dudosos y fallidos, 198.299; en géneros de alma-

(31) A. D. V., año 1751, legs. 559 n.º 17 y 398 n.º 1.

(32) *Libros de Acuerdos de Juntas*, vol. 45.

(33) *Ibidem*, vols. 53, 56 y 60. La frecuencia con que los comerciantes de Bilbao ocupara el oficio de Regidores encontraría su explicación en el hecho de que las Villas tenían mayoría del Regimiento común, al contrario que en las Juntas donde se encontraban en minoría. La mayoría de la Tierra Llana en la Junta General era abrumadora. Cf. MONREAL, G. *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*, Bilbao 1974, pp. 417-418.



8. Cántaro y boletos para la elección de Prior, Cónsules, Consiliarios, Síndicos y demás cargos de la Universidad y Casa de Contratación (Museo Histórico de Vizcaya).

cén (telas, cacao, vino y hierro) 54.210 reales; en objetos de plata 21.840 reales, y en menaje de la casa 165.823. Sus dedudas ascendían a 2.313.953 reales (34).

En 1832 fallecía en Burdeos donde se encontraba "con motibo de la guerra civil que desola el Reyno de España" D. Juan José PALME comerciante de Bilbao originario de Alemania que en 1795 figuraba como "alemán cristallero". Al morir dejó una fortuna de 1.792.193 reales compuesta de la siguiente manera: dinero líquido procedente de créditos dudosos y corrientes, deducidas las deudas, 256.861. En géneros existentes en varias ciudades (La Coruña, Madrid y Valladolid), 10.806. En dinero metálico 97.206. En imposiciones sobre fincas (préstamos a particulares y a la Diputación), 236.000. En imposiciones sobre acciones de caminos, 72.550. En acciones de caminos, propias (Bilbao-Bermeo, Bilbao-Durango, Burgos-Bercedo, Castro Urdiales-Bercedo), 274.000. En papel de los gobiernos de España y Francia, 605.600. En intereses de buques (1/8 de participación en tres bergantines y en un quechemarin), 56.548. En bienes raíces (una casa en Bilbao y otra en Deusto), 182.621 (35).

LINAJE DE PALME

- o PALME, Juan José (Parchen - Bohemia)
- o ARMINGAUD, María Ana (Montanban - Francia)

- | | | | |
|--------------------|--------------|---------------|-----------------|
| Juan José | Pedro Emilio | o Matilde | o Celestina |
| o Elisabeth Belina | | o AMANN, Juan | o ROCHELT, José |

- o MARURI, Teodoro

Fuente: A.D.V., Leg. 398, n.º 13, año 1832.

Salvador de la AZUELA, uno de los mayores cargadores tanto de hierro como de lana de la segunda mitad del siglo XVIII. Había formado sociedad de comercio con su hijo Salvador Antonio y con D. Andrés de ESCONDRI-LLAS y además tenía las comisiones de los Cinco Gremios de Madrid. Sus bienes rondaban los dos millones de reales (1.852.766) compuestos por: menaje de la casa, objetos de plata..., 33.324. Fincas, 47.106. Censos, 42.250. Créditos, 422.497. Vales reales, 1.130.905. Letras, 108.323, y 101.685 en artículos varios (36).

(34) A. D. V., año 1802, leg. 430, n.º 20.

(35) A. D. V., año 1832, leg. 398 n.º 13.

(36) A. D. V., año 1801, carp. 829 n.º 19.

LINAJE DE LOS AZUELA

- o AZUELA, Joseph
- o LUZAR, Catalina
- o AZUELA, Salvador Pedro
- o TELLITU, Micaela
- o M.^a Antonia Emeterio o M.^a Catalina Agustín o Josef María
- o ESCONDRILLAS, Andrés o ALTUNA, Simón o VEDIA, M.^a del C.
- Concepción Josefa Antonia (religiosa) o Salvador Antonio
- o TROTIAGA, Josefa Pascasia

Fuente: A.D.V., cap. 829, n.º 19, año 1801.

D. Josef PEREZ DE LA MATA, comerciante especializado en el embarque de lanas y en la importación de paños y lienzos así como de bacalao, fallecido en 1789, poseía un capital de 1.269.197 reales integrado por dinero en metálico, 76.560. Letras, 298.166. Participaciones en varios navíos, 89.872. Vales reales, géneros... (37).

LINAJE DE PEREZ DE LA MATA

- o PEREZ DE LA MATA, Joseph
- o ELGUEZABAL, M.^a Antonia

M.^a Antonia Juana Bautista Josefa Xaviera Fco. Joseph

Fuente: A.D.V., carp. 161, n.º 3, y leg. 292, n.º 7, año 1789.

Lorenzo de MENA, negociante que había formado compañía con su yerno Josef de ANDIRINGOECHEA, dejaba a su muerte en 1800, 1.106.427 reales de capital compuesto principalmente por vales reales y acciones del Real Empréstito, 662.691, créditos cobrables y dudosos, 234.989 y géneros comerciales, 127.200 (38).

(37) A. D. V., año 1789, carp. 161 n.º 3 y leg. 292 n.º 7.

(38) A. D. V., año 1800, leg. 265 n.º 18.

LINAJE DE MENA

- o MENA, Lorenzo
- o ANGULO, Josefa Joaquina

Juan Antonio

Joseph María

Toribio

o Vicenta

o ANDIRINGOECHEA, J.

o M.^a Eugenia

o URBIZA, Manuel María

Dionisia

Fuente: A.D.V., leg. 265, n.º 18, año 1800.

Otra fortuna superior al millón de reales (1.149.649) pertenecía a D. Pablo de GOIRY y BARUA, negociante de lanas, fallecido en 1779, consistente en su práctica totalidad en créditos por valor de 1.000.000 de reales en una cuenta abierta con los hermanos DUTARI de Madrid, de los cuales 500.000 les había enviado para que los emplearan en el corte de lanas (39).

José DUPUY, comerciante de origen francés, importador de lencería del Norte y de bacalao, fallecido en 1808, poseía también una considerable fortuna (1.450.909 reales), consistente en vales reales (1.238.462); en letras de cambio (91.301), en créditos (17.900) y (103.246) en dinero efectivo (40).

Hemos hallado también el inventario de bienes de un comerciante natural de Bilbao, Vicente de APERAIN, que, al parecer, había hecho su fortuna en México y que puede servirnos como punto de referencia para comparar su caudal con los que venimos analizando.

Al morir, en 1803, deja 1.023.750 reales de capital en vales reales y 166.480 en créditos contra D. Josef Ygnacio de URIARTE del comercio de Veracruz, y contra D. Josef Ramón de ARTECHE del comercio de la ciudad de La Habana.

Asimismo, era acreedor al concurso formado sobre los bienes de D. Josef Pascual COBIAN DE LOS RIOS, del comercio de la Ciudad de México. Gran parte de la herencia la destinó a la fundación de una capellanía colectiva en la Ilustre Mesa de Aránzazu de la ciudad de México (41).

(39) A. D. V., año 1779, leg. 592, n.º 9.

(40) A. D. V., año 1808, carp. 411, n.º 32.

(41) A. D. V., año 1803, leg. 69, n.º 9.

La Cofradía de Nuestra Señora de Aránzazu congregaba a la mayor parte de los vascos establecidos en México (42).

En 1753 fue aprobada la fundación del Colegio de San Ignacio de Loyola por la Cofradía y Mesa de Nuestra Señora de Aránzazu, existente desde 1734, mediante Real Cédula. Su finalidad era la de servir para el "recogimiento, crianza y enseñanza de doce niñas pobres y viudas desvalidas" (43).

Hasta aquí van relacionadas las mayores fortunas que hemos podido hallar en nuestra exploración documental.

Las que a continuación comentamos distan mucho en cuantía de las anteriores, aun cuando sean importantes algunas de ellas.

Así el capital acumulado por Dⁿ. Fran^{co}. Xavier de ALZAGA y BENGOCHEA ascendía a 448.535 reales y estaba integrado fundamentalmente por las siguientes partidas: 50 letras de cambio, 130.993. Géneros y efectos de lana y lienzo, 194.107, y mobiliario, diamantes, perlas, libros y cuadros, 29.937 (44).

LINAJE DE ALZAGA

o ALZAGA y BENGOCHEA, Francisco Xavier
o BENGOCHEA, Juana Bautista

Josefa Antonia Zoyla

Fuente: A.D.V., leg. 215, n.º 4, año 1786.

Parecido capital poseía D. Carlos Nicolás VILLABASO y SAINT-AULARY, embarcador de hierro, importador de lencería y negociante de letras. Sus bienes sumaban la cantidad de 399.732 reales, principalmente vales reales (45).

(42) BRADING, D. A. *Mineros y comerciantes en el México borbónico...*, p. 151.

(43) *Real Cédula de Aprobación de la fundación del colegio de San Ignacio de Loyola por la Cofradía y Mesa de Nuestra Señora de Aránzazu, 1753*, ff. 1-2.

(44) A. D. V., año 1786, leg. 215 n.º 4.

(45) A. D. V., año 1830, carp. 454 n.º 11.

LINAJE DE VILLABASO

- o VILLABASO, Carlos Nicolás
- o SAINT-AVLARY, María Nicolosa

- o VILLABASO, Nicolás Carlos
- o RUIZ DE LA PEDRUEZA, Vitoria Josefa (en primeras nupcias)
- o LARREA, Ana de (en segundas nupcias)

Juan Fermín — Nicolás Fabián

Fuente: A.D.V., carp. 454, n.º 11, año 1830.

Otros comerciantes, como Andrés de ECHEZARRAGA, dedicado a la importación de lienzos, azúcar y tabaco, pero también a la exportación de hierro, poseían una fortuna mucho más modesta (115.794 reales) (46).

D. Joaquín Antonio de YBARGUENGOITIA, quien a pesar de poseer un importante capital en vales reales, 544.057 reales y acciones en diferentes barcos, 153.700 (la mitad del bergantín "Los Amigos" de 236 toneladas, 1/8 parte del cachemarin "Sto. Domingo y Animas" y 1/4 parte del bergantín "N.ª S.ª de Begoña"), deducidas las deudas sus bienes líquidos quedaron reducidos a 111.715 reales (47).

LINAJE DE YBARGUENGOITIA

- o YBARGUENGOITIA, Joaquín Antonio
- o EGUSQUIZA, María Francisca

Narciso Joaquín - Francisco M.ª - Florencio - Román - María Juana - Pedro - Félix

Fuente: A.D.V., carp. 745, n.º 5, año 1801.

(46) A. D. V., año 1783, leg. 566, n.º 32.

(47) A. D. V., año 1801, carp. 745 n.º 5.

Igualmente son frecuentes los casos de comerciantes cuyos bienes no alcanzan los 100.000 reales.

Este es el caso de D. Yñigo Pablo de XARABEITIA, que fue alcalde de Bilbao en 1753 (48) y que dejó a su muerte bienes por valor de 52.148 reales (49).

Igualmente el de Manuel de MEZCORTA, uno de los mayores explotadores de lana del período 1750-1770, quien dejó al morir únicamente 73.464 reales sobre todo en plata labrada, 40.762 (50).

Su hijo Vicente ocupó el cargo de regidor en suerte por el bando oñacino durante el bienio 1772-1774 (51) y Joaquín el de regior electo durante los años 1776-1778 y 1786-1788 (52).

LINAJE DE MEZCORTA

- o MEZCORTA, Manuel
- o GARRIDO, M.^a Eugenia

Vicente Manuel - Joaquín Doroteo - Micaela Josefa - M.^a Antonia - Maria Josefa
Antonio - Francisca Xaviera

Fuente: A.D.V., leg. 490, n.º 6, año 1780.

Y los de Manuel de ECHEVARRIA, 67.777 (53); Pedro de LARRAURI, 17.693 (54) y Manuel de GOITIA, 12.648 (55).

(48) PLAZA Y SALAZAR, C. *Por Bilbao*. Bilbao, 1893, p. 72. También fue uno de los fundadores de la Real Congregación de San Ignacio de Loyola de Madrid, *Noticia del origen, fundación...*, p. 28.

(49) A. D. V., año 1753, leg. 444, n.º 18.

(50) A. D. V., año 1780, leg. 490 n.º 6.

(51) Libros de Acuerdos de Juntas, vol. 49.

(52) *Ibidem.*, vols. 51 y 56.

(53) A. D. V., año 1785, leg. 215 n.º 3.

(54) A. D. V., año 1772, leg. 254 n.º 28.

(55) A. D. V., año 1788, leg. 293 n.º 17.

LINAJE DE ECHEVARRIA

o ECHEVARRIA, Manuel
o BERUETE, M.^a Vizenta

Antonio — Juan — Luis María — M.^a Juaquina

Fuente: A.D.V., leg. 215, n.º 3, año 1785.

Más sorprendente resulta comprobar los escasos bienes que poseían algunos comerciantes mayoristas de origen extranjero. Luis VIOLLET, fallecido en 1795, solamente dejó 970 reales en dinero efectivo, 7.000 en créditos, 14.793 y dos relojes de oro valorados en 1.350 (56).

Luis VIOLLET había sido uno de los mayores cargadores de hierro del período 1750-1770.

Tomás Manuel de POWER, gran comerciante exportador de hierro e importador de géneros del Norte, fue uno de los pocos extranjeros que llegó a ocupar puestos de gobierno en el Consulado, siendo Cónsul en los años 1781 y 1796. A su muerte en 1802 nombró por testamentarios y tutores de su hija D.^a Francisca Paula POWER y ATRISTAIN, a D. Beltrán DOUAT, Marqués de la Colonilla, y a D. Pedro LABAT.

La tasación de sus bienes fue la siguiente: 3.019 reales en trajes (fracs, casacas...), 2.166 en mobiliario, 7.004 en menaje, 639 en objetos de cobre (chocolateras, calderas, almirez...), 1.532 en objetos diversos con dorados (espejos, marcos), 6.458 en joyas de oro y de plata, y 757 en libros (varios tomos de las Ordenanzas del Consulado, obras de GIL BLAS en francés, Ordenanzas de Marina, varios tomos de Historia de autores profanos, el Quijote y varias novelas de Cervantes, una guía de forasteros, un tomo sobre la Nación Bascongada, un ejemplar de los Ejercicios de San Ignacio y varios sobre Semana Santa...).

El montante de sus bienes, como se ve, apenas superaba la exigua cantidad de los veinte mil reales (57).

(56) A. D. V., año 1795, leg. 701, n.º 24. En 1815, falleció Josef de BRODIERS, hijo del comerciante del mismo nombre, negociante importador de quincallería de Inglaterra y que también se dedicó a la exportación de hierro y de pequeñas cantidades de lana. El cuerpo de bienes de su hijo cuando murió, sólo sumó la cantidad de 36.229 reales, la mayor parte en géneros de quincallería. A. D. V. año 1815, leg. 1.021, n.º 42.

(57) A. D. V., año 1802, leg. 765, n.º 9.

Ahora bien, hubo casos peores, como fueron los de los comerciantes que al morir dejaron fuertes deudas. Por ejemplo, Manuel de AGUIRRE YBARRONDO, fallecido en 1793, cuyas deudas ascendían a la importante cifra de 1.083.742 reales (58).

La escasez y la heterogeneidad de los inventarios "post mortem" analizados, no nos permiten hacer una valoración general de las fortunas de los comerciantes bilbainos de la segunda mitad del siglo y de la composición de las mismas. El presente estudio no pretende ser más que un primer acercamiento a esta importante fuente documental para el conocimiento de la historia económica y social (59).

No obstante la limitación apuntada, creo que podemos extraer de este análisis un par de conclusiones provisionales.

En primer lugar, la gran proporción representada por el papel moneda y de los créditos contra el Estado (vales reales) y de los créditos en el montante total de las grandes fortunas.

Esta estimación coincide con la estimación del capital en masa existente en Bilbao, realizada en 1810, según la cual, de los 118 millones de reales en que se reputaba la fortuna general de los bilbainos, 40 millones, es decir, un 33,8 %, consistían en papel moneda y créditos contra el Estado (60).

La depreciación del papel moneda sufrida en los últimos años del siglo, repercutirá negativamente sobre las clases acomodadas. Además, dados los

(58) En 1809 se celebró Junta de Acreedores en el Salón de la Universidad y Casa de Contratación, aceptándose por parte de la viuda y de sus hijos, el pago del 65 % de la deuda pendiente, en el plazo de cuatro meses, en vales reales. *A. D. V.*, leg. 995, n.º 12.

(59) Con la idea de poder disponer de una perspectiva comparativa sobre la cuantía de las fortunas, hemos recogido algunas muestras de bienes que poseían individuos pertenecientes a otros estamentos o grupos sociales. A título indicativo, damos las siguientes: D. Josef María de ARANA y ARRIOLA, alférez de navío retirado de la Real Armada de S. M. y vecino de Bilbao, dejó a su muerte en 1808, bienes por valor de 78.399 reales, constituyendo el dinero en efectivo (25.775) y los objetos de plata (17.943), las partidas más importantes. *A. D. V.*, carp. 944, n.º 4.

Los bienes de D. Juan Federico ESEST, comerciante minorista de quincallería, muerto en 1793, ascendían a 22.347 reales, la mayor parte de ellos en efectos de tienda (18.251), *A. D. V.*, año 1793, leg. 108, n.º 27.

El matrimonio formado por Martín de ARANA y OLARRA y Ursula de PICAZA, tenderos, dejaron a su muerte en 1793, bienes por valor de 15.090 reales. *A. D. V.*, leg. 869, n.º 23.

D. Josef de ALLENDE y MURGA, capitán de barco y vecino de Begoña, poseía a su muerte, en 1768, solamente 6.629 reales. *A. D. V.* leg. 690, n.º 23.

(60) "Cálculo aproximativo del capital en masa de Bilbao, 16 de mayo de 1810" in FERNANDEZ DE PINEDO, *E. op. cit.*, pp. 383-384.

altos valores nominales de los vales, su carga no podrá ser repercutida sobre los sectores económicamente débiles (61).

En segundo lugar, los capitales amasados por algunos grandes burgueses de Bilbao, a pesar de su entidad y cuantía, no son comparables, sin embargo, a los diez millones de reales de algunas fortunas de grandes comerciantes de Cádiz en el siglo XVIII (62).

4. La fusión de la sangre azul con el dinero burgués

No hemos podido encontrar el inventario de bienes de D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE y XARABEITIA, si bien hemos hallado dos importantes documentos referentes a este comerciante principal y personaje clave de Bilbao del siglo XVIII.

El primero de ellos es el "Yndice de los instrumentos y papeles pertenecientes a los Vínculos y Maiorazgos, y bienes libres que posehen los S^{tes}. Dⁿ. Ventura Fran^{co}. GOMEZ DE LA TORRE y D.^a Maria Fran^{ca}. de LARRINAGA Y ARRAZOLA, su legitima muger, vezinos de la N^o. Villa de Bilbao."

Este documento nos da la relación de los bienes que poseía la mujer de Ventura Francisco, consistentes en vínculos de mayorazgos: el mayorazgo fundado por Juan SAENZ de SALZEDO DE LARRAMBURU, el vínculo instituido por D. Miguel de ECHABARRIA, el mayorazgo fundado por Gonzalo de LOPATEGUI, el vínculo de la casería de LARRAZABAL, fundado por D. Juan de LARRAGOITI, el mayorazgo fundado por el capitán D. Gerónimo de ZURBANO y ARBOLANCHA, el mayorazgo fundado por D.^a María de Sⁿ. Juan de SALINAS y dos capellanías.

También nos proporciona la relación de los bienes libres adquiridos por D. Ventura Francisco y su mujer: tres estados de lonja o bodega y una casa de la calle Barrencalle de Bilbao, la casería Ybaizabal, varias casas en la Plaza de Santiago y en el barrio de Urizarri, y varios censos de 183.000 reales de principal (63).

(61) HAMILTON, E. J. "Guerra e inflación en España 1700-1800" in *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica*. Madrid, 1948, p. 176.

(62) GARCIA BAQUERO, A. *op. cit.*, pp. 510-511. De las veintiún mayores fortunas gadi-tanas analizadas por este autor en la segunda mitad del siglo XVIII, cinco pertenecían a comerciantes de raigambre vasca, a juzgar por el apellido.

HAMILTON nos da noticia de la fortuna dejada al morir por uno de los hombres más ricos de Andalucía, muerto en 1800, quien poseía 1.016 vales de 600 pesos (9.144.000 reales), *art. cit.*, nota 114.

(63) A. D. V. Sala Balparda, D-98.

D. Ventura Francisco que, como vimos anteriormente, ocupó durante la segunda mitad del siglo los más altos cargos del Consulado, pertenecía a un destacado linaje de hombres de mar y de comerciantes.

Un antepasado suyo, Ochoa GOMEZ de la TORRE, fue general de la escuadra real en el siglo XVII (64).

Su abuelo Mateo, fue prior del Consulado en 1711 y en 1720, y cónsul en diversas judicaturas. Su padre Bartolomé Ventura, también fue prior en los años 1709, 1717 y 1731, y cónsul en diversas ocasiones.

D. Ventura Francisco presentó en 1798 ante los Síndicos Generales, información genealógica de nobleza y limpieza de sangre por línea paterna (originaria de la villa de Laredo) y vizcainía originaria por línea materna (65).

Sus hermanos ocuparon diversos empleos y dignidades relevantes (66): D. Joseph Nicolás fue caballero de la Orden de Santiago, Capitán de las Reales Guardias Españolas de Infantería, Brigadier de los Reales Ejércitos de S. M. y Teniente del Rey en Barcelona.

D. Antonio fue colegial en el mayor de S. Ildefonso de Alcalá y Catedrático de Artes en su Universidad, y Magistral de las iglesias de Sigüenza y Metropolitana de Granada, del Consejo de S. M. y obispo de Ceuta.

D. Miguel fue primer teniente de las R.^{as} Guardias Españolas de Infantería. Murió en la batalla de Plasencia en Italia. Otro hermano, Fray Lucas, fue lector jubilado de la Sta. Provincia de Cantabria de la Orden de S. Francisco y calificador de la Suprema y General Inquisición.

D. Manuel fue caballero del orden de Santiago, colegial en el mayor de S. Ildefonso y Alcalde del crimen de la Real Chancillería de Valladolid.

(64) GUIARD, T. *La industria naval...*, p. 81.

(65) *Dip. Gral.*, 18 de noviembre 1798, p. 19 r.^o

(66) Yndice de los Instrumentos y papeles pertenecientes a los vínculos y Maiorazgos y bienes libres que provehen los S.^{tes}. D.^o. Ventura Fran.^{co}. GOMEZ de la TORRE y XARAVEITIA...

El otro documento trata de los títulos de pertenencia de bienes literarios adquiridos por D.^a Ventura Francisco GÓMEZ DE LA TORRE (1711) y sus sucesores las capitulaciones y dotes de su hijo y de sus nietos (1781).

Su único hijo, D.^o María Francisca, siguiendo la práctica habitual entre la gran burguesía de casar las hijas con la flor y nata de la nobleza de la región (6-8), fue unida en matrimonio con uno de los linajes más prósperos de la tierra llana de Vizcaya, poseedor del mayorazgo de SALAZAR DE MIZATONS: Don Pedro de MAZARREDO SALAZAR DE MUSA.



quienos "trabaja" de Nueva York, transportando en su día los volúmenes de "Cuatro amigos", según Matías PETERSEN, *A. D. V.*, año 1790, págs. 403 y 411.

(6) *A. D. V.*, carn. 514, n.º 1. Registro de títulos de pertenencia de bienes literarios por D. Ventura Franc.^o GÓMEZ DE LA TORRE y XARAVEITIA: dotes y piezas de cartas reales y testamentos de su hijo, nieto y nieto.

(7) LABROUSSE, R., GOUBERT, R., LE GUFF, J., *Érudition, documents et livres* (Madrid, 1928), pp. 174 y 175.

(8) Sería interesante realizar un estudio, aplicando un enfoque de carácter antropológico y de historia social y económica, sobre las distintas modalidades entre las grandes familias vascas del Antiguo Régimen, el franquismo de imparte entre las 17.000, los niveles de fortuna de los padres emigrantes de su comunidad (cientos reales, bienes inmuebles, etc.).

9. Casa de Ventura Francisco GÓMEZ DE LA TORRE Y XARAVEITIA. ¡Qué edificio! De sillería, cuatro pisos, dos de ellos en arrendamiento, frente a San Nicolás y el Arenal. Jovellanos, *Diarios*, t. II. (para número 33).

El otro documento trata de los títulos de pertenencia de bienes libres adquiridos por D. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE (67), y contiene las escrituras de capitulaciones y dote de su hija y de sus nietos (68).

Su única hija, D.^a María Francisca, siguiendo la práctica habitual entre la gran burguesía de casar las hijas con la flor y nata de la nobleza de la región (69), fue unida en matrimonio con uno de los linajes más prepotentes de la tierra llana de Vizcaya, poseedor del mayorazgo de SALAZAR DE MUÑATONES, Juan Rafael de MAZARREDO SALAZAR DE MUÑATONES y GORTAZAR (70). Era hijo de M.^a Josefa de GORTAZAR y ARANDIA, que era hija de D. Domingo Martín de GORTAZAR, uno de los nobles más acaudalados de la Vizcaya del siglo XVIII (71).

Los bienes que poseía D. Juan Rafael de MAZARREDO eran de una cuantía impresionante (72): el mayorazgo de SALAZAR DE MUÑATONES, que comprendía: la casa torre solariega de los SALAZAR DE MUÑATONES en Somorrostro, el patronato divisero de la iglesia de S. Pedro de Abanto, el copatronato y sexta parte de diezmos de la iglesia de S. Vicente de la anteiglesia de Baracaldo, el patronato del convento de religiosas de N.^a S.^a de las Mercedes de Burceña en Baracaldo, los copatronatos de las iglesias de

- (67) En el año 1789 Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE hizo un adelanto de 140.000 reales sin interés alguno a la Diputación para que se pudiera comprar los mil doscientos barriles de harina, flor de Filadelfia, valorados en 226.280 reales, llegados a Bilbao en un navío a la consignación de Ventura Francisco. Gracias a esta compra se pudo paliar la escasez y necesidad de granos que estaban padeciendo los pueblos de Vizcaya en aquel año. Este gesto fue agradecido públicamente por la Junta General. Vid. *Dip. Gral.*, 17 de junio 1789, ff. 65 v.^o-66 r.^o También otro comerciante de Bilbao, Domingo de GORDIA y GALARZA, el mismo año adquirió un cargamento de tre mil quinientos "bushel" de maíz de Nueva York, transportado en el navío holandés "Los Cuatro amigos", capitán Matias PETERSEN, *A. D. V.*, año 1790, carp. 403 n.^o 31.
- (68) *A. D. V.* carp. 554, n.^o 1. Registro 6 de títulos de pertenencia de bienes libres adquiridos por el Sr. D. Ventura Fran^{co}. GOMEZ DE LA TORRE y XARABEYTIA: contiene 9 piezas de cartas totales y testamentos de su hija, yerno y nietos.
- (69) LABROUSSE, E., GOUBERT, P., LE GOFF, J... *Ordenes, estamentos y clases*. Madrid, 1978, pp. 174 y 175.
- (70) Sería interesante realizar un estudio, aplicando un enfoque de carácter antropológico y de historia social y económica, sobre las alianzas establecidas entre las grandes familias vizcainas del Antiguo Régimen, el intercambio de mujeres entre los linajes, los niveles de fortuna de las partes emparentadas y su composición (bienes raíces, bienes muebles...), etc.
- (71) BASAS FERNANDEZ, M. "Vida y fortuna de los GORTAZAR, caballeros ilustrados de Bilbao en el siglo XVIII". *Anuario de Historia Económica*, n.^o 1, p. 418.
- (72) *A. D. V.* Reg. 6, escritura número 33.

S. Miguel de Ahedo, S. Andrés de Vianes y S. Pantaleón de Bernales del valle de Carranza; el mayorazgo de ARIAS RIQUELME y VILLALOBOS; un mayorazgo en Soria; el mayorazgo de MORGAN, diversos patronatos en las Encartaciones, mayorazgo de los XARABEITIAS, diversas capellanías y obras pías, casas en Bilbao, además de bienes muebles.

D. Juan Rafael de MAZARREDO, fue uno de los fundadores de la Real Sociedad Bascongada y ocupó el cargo de recaudador general de la misma (73).

D.^a María Francisca GOMEZ DE LA TORRE y LARRINAGA, fue dotada por sus padres con 31.000 ducados de a once reales en efectivo, diversas alhajas de oro y de plata y joyas de diamantes por valor de 36.685 reales.

Asimismo, fue dotada con 500 ducados que le correspondían como herencia de dos parientes (74).

Los nietos de D. Ventura Francisco enlazaron también con grandes familias nobiliarias de Vizcaya (75).

Su primera nieta, D.^a María Josefa, se unió en matrimonio con D. Pedro Francisco de ALLENDE SALAZAR, en 1792. En 1796, su nieto Lope de MAZARREDO, casó con M.^a Irene de URDABAY y HURTADO de MENDOZA, miembro de otro importante linaje de la tierra llana.

En 1797, M.^a Rafaela de MAZARREDO se unió en matrimonio con D. José Rafael de ANGULO y URDABAY.

En 1798, D.^a Juana de MAZARREDO casó con D. Juan Joseph de MUGARTEGUI y ELYO. En 1801, D.^a María Antonia de MAZARREDO enlazó con D. Manuel de VITORIA DE LECEA, capitán de la Real Armada. En 1803, D. Francisco de MAZARREDO, casó con su prima D.^a Juana Josefa de MAZARREDO y MOYUA. Por último, en 1804, D.^a Joaquina de MAZARREDO contrae matrimonio con D. Joseph Marcelino de SALAZAR ALLENDE LAGUA, BUTRON DE MUXICA y ANGULO.

Como puede verse, la endogamia caracterizaba las grandes familias de la nobleza y del comercio por los casos anteriormente citados y por los apellidos de otros linajes, tanto de comerciantes como de nobles, que aparecen con inusitada frecuencia.

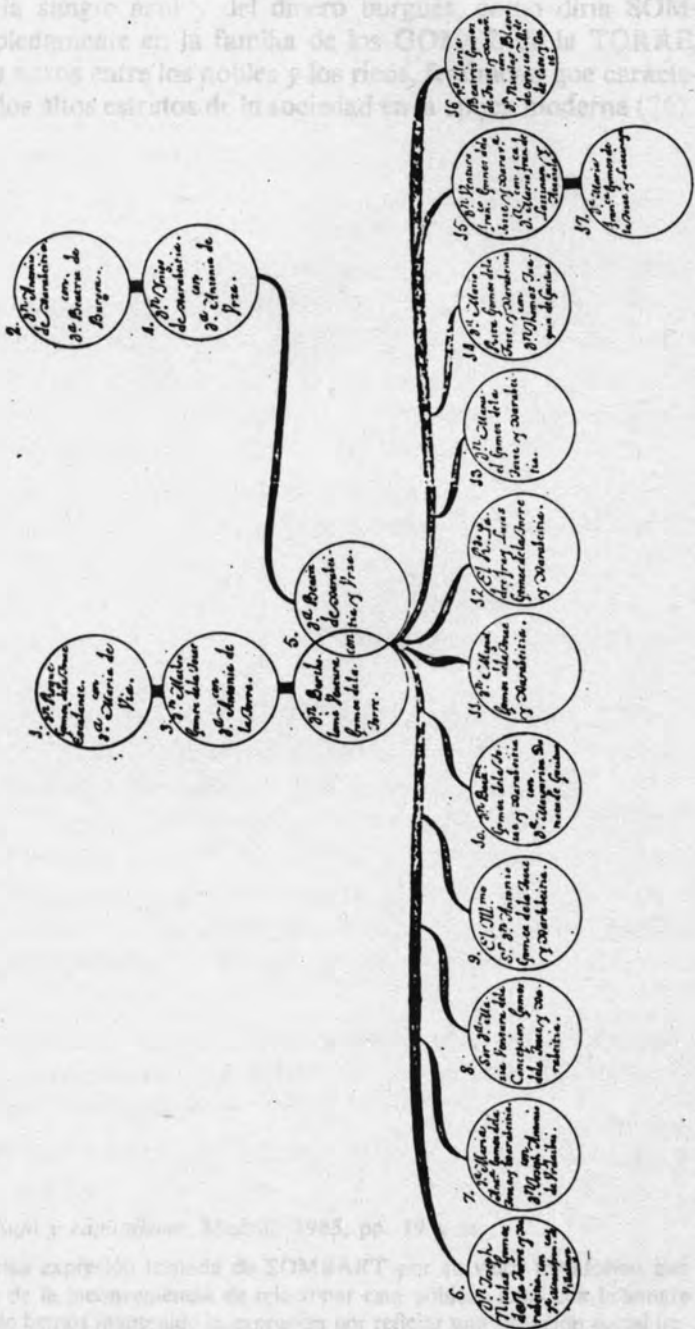
(73) "Resumen de cuentas y del estado de la caja de fondos de la Real Sociedad... dispuesto y presentado por el Socio Veterano D. Juan Rafael de MAZARREDO... Recaudador general". *Actas de las Juntas de la Sociedad Bascongada...* Vergara, 1776, p. 29.

(74) *A. D. V.*, registros números 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 y 41.

(75) Posponemos un análisis más detallado de los enlaces establecidos por los sucesores de V. Fran^{co}. GOMEZ DE LA TORRE para un futuro trabajo.

LINAJE DE LOS GOMEZ DE LA TORRE

Fuente: "Índice de los instrumentos y papeles pertenecientes a los Vinculos y Maiorazgos y bienes libres que posehen los Sres. d. Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE Y D. M.ª Fran.ª de LARRINAGA y ARRAZOLA.



La fusión de la sangre azul y del dinero burgués, como diría SOMBART, se realizó plenamente en la familia de los GOMEZ de la TORRE, reforzándose así los nexos entre los nobles y los ricos, fenómeno que caracterizó la dinámica de los altos estratos de la sociedad en la época moderna (76).

CONCLUSIONES

Bilbao, desde los últimos siglos bajomedievales, había sido el centro principal de negociación de los hierros y aceros que se fabricaban en el Señorío de Vizcaya.

También Bilbao, a lo largo de la Edad Moderna, sirvió de puente entre los puertos del norte de Europa y el mercado interior peninsular, haciendo su mismo de puerto de Cádiz para la exportación de sus lanas.

Las reducidas dimensiones del País y la abundancia de materiales para su construcción naval orientaron, desde fechas tempranas, a sus gentes al desempeño de actividades marítimas.

Desde el siglo XIII, los mercaderes vascos aparecen en el Atlántico dedicados al transporte de los vinos de Gasulla y del hierro propio, y al acarreo de los pedos europeos.

En las postergadas del Medievo, los mercados europeos para el hierro vasco se amplían, y los mercaderes vascos empiezan a aparecer como transportistas de la lana castellana a los puertos flamencos, al servicio de los mercaderes burgueses, y también dedicados al transporte marítimo en el Mediterráneo controlado por representantes genoveses.

A principios del siglo XVI la economía vasca de áreas oceánicas atraviesa un momento de florecimiento, merced a la creciente demanda de grandes buques para la Carrera de Indias y el descubrimiento de las pesquerías de Terranova.

Además, los puertos de Bilbao y San Sebastián serán asociados en 1529 al tráfico directo con América, libertad de la que no volverían a beneficiarse en los dos siglos posteriores.

El constante crecimiento de los primeros años del siglo, la decadencia de la economía marítima vasca se inicia antes de finalizar el siglo, hacia 1575.

(76) SOMBART, W. *Lujo y capitalismo*, Madrid, 1965, pp. 19 y ss.

Hemos utilizado esta expresión tomada de SOMBART por su valor metafórico aun siendo conscientes de la inconveniencia de relacionar esta nobleza local con la sangre azul. A pesar de ello hemos mantenido la expresión por reflejar una situación social frecuente en los países europeos occidentales durante los siglos XVII y XVIII.

CONCLUSIONES

Bilbao, desde los últimos siglos bajomedievales, había sido el centro principal de negociación de los hierros y aceros que se labraban en el Señorío de Vizcaya.

También Bilbao, a lo largo de la Edad Moderna, sirvió de puente entre los puertos del norte de Europa y el mercado interior peninsular, haciendo asimismo de puerto de Castilla para la exportación de sus lanas.

Las reducidas dimensiones del País y la abundancia de materiales para su construcción naval orientará, desde fechas tempranas, a sus gentes al desempeño de actividades marítimas.

Desde el siglo XIII, los marinos vascos aparecen en el Atlántico dedicados al transporte de los vinos de Gascuña y del hierro propio, y al acarreo de los paños europeos.

En las postrimerías del Medievo, los mercados europeos para el hierro vasco se amplían, y los mareantes vascos empiezan a aparecer como transportistas de la lana castellana a los puertos flamencos, al servicio de los mercaderes burgaleses, y también dedicados al transporte marítimo en el Mediterráneo contratados por negociantes genoveses.

A principios del siglo XVI la economía vasca del área oceánica atraviesa un momento de florecimiento, merced a la creciente demanda de grandes bajeles para la Carrera de Indias y el descubrimiento de las pesquerías de Terranova.

Además, los puertos de Bilbao y San Sebastián serán autorizados en 1529 al tráfico directo con América, libertad de la que no volverían a beneficiarse en los dos siglos posteriores.

No obstante la prosperidad de los primeros años del siglo, la decadencia de la economía marítima vasca se inicia antes de finalizar el siglo, hacia 1575, adelantándose en unos cuarenta años al cambio de la coyuntura internacional.

Desde mediados del siglo siguiente, los comerciantes bilbainos irán haciéndose progresivamente con el comercio de exportación de la lana castellana.

Por otro lado, el comercio del hierro, a pesar de las crecientes dificultades que encontraba este producto en los mercados exteriores como consecuencia del desarrollo experimentado por la siderurgia del norte de Europa, no conoció una época de decadencia en el siglo XVII sino más bien de esplendor, según GUIARD.

En cuanto a las conclusiones a que hemos llegado en nuestro estudio podríamos señalar las siguientes:

1. Necesidad de potenciar las industrias de transformación y acabado para salir de la crisis estructural en que se encontraba la economía vasca

El País Vasco era deficitario en bienes de consumo (comida, bebida y vestuario) y sufría de un desequilibrio crónico entre su excesiva población y la carencia de dichos bienes.

En el siglo XVIII, según un certero análisis de la economía vasca elaborado por la Sociedad Bascongada de los Amigos del País, se veía la solución a los grandes problemas estructurales que aquejaban a aquélla, en el fomento de la industria, principalmente de la de transformación y acabado de los productos férricos.

Con la potenciación de las industrias de "segunda labranza" (cuchillería, ferretería diversa...) se podía evitar la pérdida de la mayor parte del beneficio económico que, con la elaboración del hierro vasco, obtenían los extranjeros.

2. Florecimiento del Comercio de Bilbao a pesar de las trabas y disposiciones gubernamentales contrarias

La penuria económica de Vizcaya era alegada como principal argumentación en la defensa de sus franquicias comerciales que eran, precisamente, las que posibilitaban la práctica de un contrabando a gran escala, según la óptica de la administración central.

Las medidas gubernamentales contra la libertad aduanera, so pretexto de combatir el contrabando, se prodigarán a lo largo del siglo XVIII, creándose una situación de permanente conflicto entre las autoridades del Señorío y del Consulado y el Gobierno.

Las más duras de las disposiciones adoptadas por la Hacienda Central serán la de considerar a los géneros de las Provincias Exentas como extranjeros en su introducción a Castilla y América, la no autorización para el comercio libre con América y las ventajas concedidas al puerto de Santander en la negociación de las lanas.

A pesar de ello, el comercio de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII destacará sobre el resto de las plazas comerciales peninsulares, a excepción de Cádiz, extendiéndose su negociación mercantil a los principales puertos y ciudades europeas, enviando su propia producción de hierro y acero y la mayor parte de la lana de Castilla.

Asimismo, Bilbao practicaba un importante comercio pasivo como centro redistribuidor de los textiles europeos y en la comercialización del bacalo canadiense y de otras procedencias.

Por otra parte, muchos de los navíos que desde los puertos habilitados hacían la derrota a América pertenecían a armadores bilbaínos.

3. Imposibilidad de reducir la competencia extranjera

Los armadores y negociantes bilbaínos tenían que hacer frente a la competencia planteada por los navíos extranjeros, especialmente los holandeses e ingleses, que, además del cobro del flete por la conducción de sus mercancías a la Villa preferían llevar productos de retorno, a medio flete, antes que volver con la nave vacía.

Los comerciantes bilbaínos, además de no poder ofrecer un servicio de transporte tan barato, se veían discriminados a la entrada y salida de los puertos extranjeros, debiendo satisfacer elevados derechos aduaneros.

4. Tendencia general descendente del comercio del hierro

La tendencia de larga duración del comercio de exportación del hierro fue descendente, siendo los años extremos (1751 a 1762) y 1793, los que principalmente imponen el sentido negativo.

a) Razones internas

Hubo razones de índole estructural, inherentes al propio aparato productivo, como eran los elevados costes del hierro vasco provocados por el precio del carbón de leña y por la obsolescencia tecnológica de la vieja siderurgia de las ferrerías.

Por otro lado las nuevas disposiciones arancelarias adoptadas por el gobierno a partir de 1778 que consideraban como extranjeras las manufacturas de hierro elaboradas en los martinets y fraguas de las Provincias Exentas al introducirse en Castilla y en América van a suponer un duro golpe para la

industria siderometalúrgica del País. En un informe de 1792 los dueños y arrendatarios de ferrerías del Señorío pronosticaban el final de esta industria de continuar las exacciones de elevados derechos.

b) *Razones externas*

Pero actuaron también factores externos como fueron el espectacular desarrollo de las siderurgias sueca y rusa, sobre todo de esta última a partir de la segunda mitad del siglo, que invadirán con sus productos los mercados europeos y también la impresionante expansión de la siderurgia inglesa, a partir de 1780.

Inglaterra, que había sido uno de los clientes tradicionales del hierro vizcaíno, cada vez importará menos este producto perdiéndose uno de los mejores mercados que había sido el más importante durante la primera mitad del siglo.

La pérdida de los mercados europeos, no obstante, será compensada con la progresiva canalización de las exportaciones hacia América y con el aumento de la demanda de hierro proveniente de los arsenales y de los astilleros navales de la armada española.

Será en la década de los noventa cuando con la sucesión de guerras primero con Francia, después con Inglaterra que enlazarán con la de Independencia cuando se produzca el marasmo del comercio exterior del hierro.

Recientemente, pero con posterioridad a la redacción de nuestra tesis, el prof. FERNANDEZ DE PINEDO ha publicado un importante ensayo sobre la siderometalurgia vasca a lo largo del siglo XVIII y primera mitad del XIX en el que hace una amplia interpretación de los avatares sufridos por este sector.

5. Tendencia general ligeramente decreciente del comercio de la lana

En cuanto al otro brazo del comercio activo bilbaino, la exportación de la lana de Castilla, hemos comprobado cómo fue ligeramente decreciente durante la segunda mitad del siglo XVIII, como consecuencia del traslado a Santander de parte del comercio de las lanas lo cual provocará un buen número de quiebras de compañías mercantiles bilbainas, corroborando con ello las investigaciones realizadas con anterioridad por el prof. PALACIO ATARD.

Tras la firma de la paz con Inglaterra, el comercio lanero a través de Bilbao va a conocer una nueva etapa de prosperidad, coincidiendo con el auge

de la industria textil europea, generadora de una fuerte demanda de lana de calidad española.

Las guerras finiseculares, no provocarán, como sucedió con el hierro, el marasmo de las exportaciones laneras.

El hundimiento de este importante ramo del comercio exterior español tendrá lugar veinte años más tarde de cuando termina nuestro estudio.

6. Consecuencias negativas de la definitiva pérdida de la negociación activa del bacalao después de Utrecht

La pérdida oficial de las pesquerías de Terranova para los pescadores vascos con motivo de la firma del tratado de Utrecht, constituirá un auténtico desastre social y económico para algunas localidades costeras del País Vasco.

La pesca de altura vasca floreciente hasta el siglo XVII, a partir de Utrecht no conseguirá sobreponerse quedando a mediados del siglo XVIII sólo en las mentes de algunos viejos pescadores el recuerdo de la pesca de la ballena y del bacalao en aguas terranovinas.

Inglaterra, guiada por interesadas razones de carácter económico y también político-estratégico se reservará el beneficio en exclusiva de aquellas islas de oro y de plata como las definió el escritor Daniel DEFOE.

El bacalao, componente esencial de la dieta alimenticia del español del Antiguo Régimen, constituirá una de las principales partidas del comercio pasivo de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII, situándose el valor monetario de las importaciones de pescado salado extranjero inmediatamente después del de las manufacturas textiles.

Las importaciones de pescado salado desequilibrarán, aún más, la deficitaria balanza comercial española con los países anglosajones y del norte de Europa.

7. Elevada monopolización de los embarques

Mediante el análisis cuantitativo de los cargazones o embarques realizados por los comerciantes cargadores de hierro hemos obtenido la élite mercantil bilbaína de la época. Los negociantes que llegaron a superar el 1 % de participación en el total exportado durante el período 1750-1770 no sobrepasaron el número de un veintena, monopolizando casi la mitad de todas las cargazones de hierro.

El control monopolístico detentado por esta minoría se mantiene con una gran regularidad, casi matemática en los años analizados.

También en el comercio de exportación de la lana, de un total de 108 cargadores, solamente una veintena sobrepasaron el 1 % de participación en el total exportado.

Esta veintena de grandes comerciantes cargadores controlan el 71,15 % de la exportación de lana realizada a través del puerto de Bilbao.

En cuanto al comercio de la compraventa de pescado extranjero, hemos llegado igualmente a la conclusión de que existían unas pocas familias de comerciantes que controlaban monopolísticamente este comercio.

Estos grandes consignatarios y los mayores negociantes del comercio activo eran, prácticamente, las mismas personas.

8. Análisis de las fortunas de grandes comerciantes

Por último, a través del análisis de los capitales dejados al morir por algunos de los grandes negociantes bilbaínos de la segunda mitad del siglo XVIII, hemos podido ver la gran proporción representada por el papel moneda y los créditos contra el Estado (valores reales) en el montante total de las grandes fortunas.

Los capitales amasados por los grandes comerciantes de Bilbao que nos ha sido posible estudiar, aun cuando eran de considerable entidad y cuantía, no parece pueden ser homologables con las inmensas fortunas de los ricos comerciantes gaditanos.

Este, en cualquier caso, es un punto que queda por corroborar en una ulterior investigación.

APÉNDICE I

Relación alfabética
de comerciantes cargadores (1750-1800)

Juan de ARASOLO
 Pedro de ARREDAÑO
 Joaquín de ARONA
 Domingo de ACHA
 Gregorio de ACBUTEKUI
 M. Manuela de ACURIO
 V. de AGUIRRE E YBARRA
 Francisco de AGUIRRE
 V. de AGUIRRE Y ONZOÑO
 M. de AGUIRRE Y LUIS
 Pedro de AGUIRRE Y URBERGAGA
 José de ALDAYTURRIAGA
 V. de ALBASOLO
 A. de ALDAYTURRIAGA
 José de ALEGRIA
 J. de ALLENDE SALAZAR
 Viuda de ALLENDE
 Sres. de ALVAREZ E RUIZ
 Sres. de ALVAREZ FISA
 J. V. ALVAREZ
 Francisco de ALZAGA Y CIA
 Miguel de ALZAGA
 Antonio de ALZIBAR
 Viuda de ALZIBAR
 Joseph de ALZIBAR
 Viuda de AMEZ
 J. Antonio de AMEZ
 Francisco de AMEZAGA
 Pedro Joaquín de AMPUERO
 Joseph de ANSOLEAGA
 Antonio de ARANA
 Nicolás de ARANA
 Tomás de ARANA
 Manuel Felipe de ARANA
 Francisco de ARANDA
 M. Josefa de ARANDA
 Luis A. de ARANSOLO
 Pedro de ARAUCO
 Juan de ARAUZA
 Juan de ARCHER
 Pedro de ARDANAZ

S. de ARDANAZ Y BENCOA
 Tomás de ARCHAGA y SOBRINOS
 Viuda de ARECHAGA
 Francisco de ARECHAGA
 J. A. de ARECHAGA
 Ignacio Ventura de ARECHAGA
 Francisco de ARECHIDEARRETA
 Bernabé de ARNAZA
 Viuda de Joaquín de ARREGUI
 Nicolás de ARRIQUIBAR
 Viuda de ARRIQUIBAR
 Viuda de ARROZ
 Josef Luis de ARTEAGA
 Isabel de ARTEAGA
 Francisco de ARTEAGA
 Francisco Manuel de ARTECONA
 Felipe de ASTOBIZA
 Viuda de ASTOBIZA
 Tomás de ASTOBIZA
 D. Ramón de ASTOBIZA
 Joaquín de ASTOBIZA
 L. N. de ASTURIAZ
 Tomás Xabier de ATECA
 Lorenzo de ATEÑA
 Pedro de AZAOLA
 Joaquín de AZEVEDO
 Salvador de la AZUELA
 Joseph BALDES
 Domingo de BARANDIARAN
 Manuel de BARANDICA
 Francisco de BARBACHANO
 J. A. de BARBACHANO
 Ignacio de BARBACHANO
 José Antonio BARBACHANO
 Manuel de BARCENA
 Viuda de BARROETA
 Lorenzo BARROW
 BARRUELA Y UGALDE
 Andrés de BARRUTIETA
 Manuel de BASAGOITI
 Pablo de BASARATE

APÉNDICES

APENDICE I

**Relación alfabética
de comerciantes cargadores (1750-1800)**

Juan de ABASOLO
 Pedro de ABENDAÑO
 Joaquín de ABONA
 Domingo de ACHA
 Gregorio de ACHUTEGUI
 M. Manuela de ACURIO
 V. de AGUIRRE E YBARRA
 Francisco de AGUIRRE
 V. de AGUIRRE Y ONZOÑO
 M. de AGUIRRE Y LUJA
 Pedro de AGUIRRE YTURBEROAGA
 Joseph de ALDAITURRIAGA
 P. de ALDASOLO
 A. de ALDAYTURRIAGA
 Josefa de ALEGRIA
 J. de ALLENDE SALAZAR
 Viuda de ALLENDE
 Sres. de ALVAREZ E HIJO
 Sres. de ALVAREZ FICA
 J. V. ALVAREZ
 Francisco de ALZAGA Y CIA
 Miguel de ALZAGA
 Antonio de ALZIBAR
 Viuda de ALZIBAR
 Joseph de ALZIBAR
 Viuda de AMEZ
 J. Antonio de AMEZ
 Francisco de AMEZAGA
 Pedro Joaquín de AMPUERO
 Joseph de ANSOLEAGA
 Antonio de ARANA
 Nicolás de ARANA
 Tomás de ARANA
 Manuel Felipe de ARANA
 Francisco de ARANDA
 M. Josefa de ARANDA
 Luis A. de ARANSOLO
 Pedro de ARAUCO
 Juan de ARAUZUA
 Juan de ARCHER
 Pedro de ARDANAZ

S. de ARDANAZ Y BENGOA
 Tomás de ARECHAGA y SOBRINOS
 Viuda de ARECHAGA
 Francisco de ARECHAGA
 J. A. de ARECHAGA
 Ignacio Ventura de ARECHAGA
 Francisco de ARECHEDERRETA
 Fernando de ARENAZA
 Viuda de Joaquín de ARREGUI
 Nicolás de ARRIQUIBAR
 Viuda de ARRIQUIBAR
 Viuda de ARROZ
 Josef León de ARTEAGA
 Isabel de ARTEAGA
 Francisco de ARTEAGA
 Francisco Manuel de ARTECONA
 Felipe de ASTOBIZA
 Viuda de ASTOBIZA
 Tomás de ASTOBIZA
 Bartolomé de ASTOBIZA
 Joaquina de ASTOBIZA
 J. B. de ASTURIAZA
 Tomaza Xabiera de ATECA
 Lorenzo de ATENA
 Pedro de AZAOLA
 Joaquín de AZEBEDO
 Salvador de la AZUELA
 Joseph BALDES
 Domingo de BARANDIARAN
 Manuel de BARANDICA
 Francisca de BARBACHANO
 J. A. de BARBACHANO
 Ignacio de BARBACHANO
 José Antonio BARBACHANO
 Manuel de BARCENA
 Viuda de BARROETA
 Lorenzo BARROW
 BARRUTIA Y UGALDE
 Andrés de BARRUTIETA
 Manuel de BASAGOITI
 Pablo de BASARRATE

- Nicolás de BASOA
 Jacinto de BATIZ
 Beltrán BAUDART
 Martín de BAZARTE
 Joseph BAZIL
 Pedro Xavier BECKUELT e HIJO
 Diego BEDIS
 Josep BELTRAN
 Ysidoro de BENGOCHEA
 Luis BENTADES
 Viuda de BERGANZA
 José Antonio BERGANZA
 Manuel de BERGARECHE
 Juan M. de BERRETEAGA
 Joseph BERTO
 BLAS Y LA PEDRUEZA
 Pedro de BOLIVAR
 Nicolás BOWEY
 Antonio Manuel BRINGAS
 Joseph BRODIERS
 Sres. BROWNEY Y LAWLES
 Joseph de BUSTURIA
 Sres. BUSTURIA Y QUINTANA
 Manuel CAÑEDO
 Joseph CALDERON
 Víctor CASA
 Pedro de CASTAÑETA
 Joseph A. de CASTAÑOS
 CAVALLERO CORREGIDOR
 Francisco Xavier CONCHA
 Joseph de la CONCHA
 Juana de CORTAZAR
 Juan Bautista de la COSTA
 Viuda de LACOSTE
 Joseph COTARRO
 Salvador COURTIAN
 Sres. DANTES Y CIA.
 Sres. DARRIGUES LAVIGNE
 Joseph DAUGEROT Y CIA.
 Hermanos DAVADIE Y LAURENCIN
 Luis DESESSART
 Guillermo DHUAGON
 Martín DIBIRI
 Manuel DIEZ
 Pedro DIEZ
 Marcos DIEZ SOLLANO
 Viuda de DIVIRI Y SOBRINOS
 Sres. DIVIRI Y FUICA
 Hermanos DOUAT
 Sres. DOUAT LAVAT PLANTE
 Salvador DUBROCO
 Joseph DUBROCO
 Luis DUBROCO
 DUO Y GASTAÑETA
 Viuda de DUPUY E HIJO
 M. A. de ECHEBARRIA
 Bartolomé de ECHEVARRIA
 Joseph de ECHEVARRIA
 Joaquín de ECHEVARRIA
 Manuel de ECHEVARRIA
 Miguel de ECHEVARRIA
 Martín de ECHEVARRIA
 A. de ECHEVARRIA
 M. Jose de ECHEZARRAGA
 Andrés de ECHEZARRAGA
 Viuda de EGUIA
 Antonio de EGUIA
 Francisco de EGUIA
 Joseph de EGUIA
 Sra. Viuda de EGUSQUIZA
 Benito de ELEXAGA
 Miguel de ELGUEZABAL
 Juan Antonio de ENDEMAÑO
 Juan de EPALZA
 Martín Tomás de EPALZA
 Sres. EREÑO Y BURGOA
 Joaquín R. de ESCAURIZA
 Padre Sebastián de EYZAGA
 Juan FARREL
 José de FICA
 Ignacio de FONNEGRA
 Ramón FORCATERRE
 Federico FROYS
 Joseph Ramón de GACITUA
 Margarita de GACITUA
 Juan Antonio de GANA
 Martín de GANA
 Nicolás de GANDASEGUI
 Nicolás Ignacio de GARATE
 Joaquín de GARAY
 Ignacio de GARAY
 Joseph de GARDOQUI
 Juan B. de GARDOQUI
 Joseph de GAUNA
 Mariano de GENDICA
 Antonio Jacinto de GENDICA
 Manuel GIMENO OCHOA
 Juan Joseph de GOICOECHEA
 J. A. de GOICOECHEA
 J. A. GOIRY

Domingo de GOIRY
 Juan B. de GOIRY
 Felix R. de GOITI
 Joseph de GOITIA
 Manuel de GOITIA
 Ventura Bárbara de GOITIA
 Ventura Francisco GOMEZ DE TORRE
 Bartolomé GOMEZ DE TORRE
 Franciso GOMEZA
 J. GONZALO DEL RIO
 Viuda de GONZALO
 E. GOOSENS Y COSTA
 Domingo de GORDIA
 José Manuel de GORORDO
 Mateo de GOROSTIZAGA
 S. GROSSMAN Y BAUCH
 N. A. de GUENDICA
 Frco. de GUENDICA
 Bernardo de GUENDICA
 Pedro Ramón de GUINEA
 Joseph GUTIERREZ
 Juan HAYNS
 Manuel HERRERO
 Sres. HODY Y BOWVY
 María de HORMAECHEA
 Ignacio de HORMAECHE
 Joseph Joaquín de HORMAZA
 Juan Bautista HORMAZA
 Herederos de la Viuda de MATA
 G. I. HUBERT
 Sres. IPARRAGUIRRE Y CIA.
 Simón JARRY
 Tomás de JAUREGUI
 Joseph Ap. de JAUREGUI
 KEACHEL
 Domingo KELLY KELLY
 Bernardo KELLY KELLY
 Cristóbal KRAUCEN
 Santiago de LA HONTAN
 Bartolomé de LABAIEN
 Juan LAFONT
 Florencia LAMOT
 Joseph de LANGARA
 Joseph de LARRACOECHEA
 Hugo de LARRALDE
 Juan de LARRALDE
 Simón de LARRALDE
 Pedro de LARRAURI
 J. de LARRAZAVAL Y CIA.
 Agustín de LARREA

Felipe de LARREA
 Pedro de LARREA
 Joseph de LARREA
 Vicente de LARRINAGA
 Juan Bautista de LARRONDO
 Fco. LAULES
 Juan LAULES
 Sres. LAULES Y JOYES
 Germán LAURENCIN
 Gabriel LAUTIER
 Juan Manuel de LAZCANO
 Nicolás de LECAROZ
 Joseph A. de LEOZ
 M. de LEQUERICA ECHEVARRIA
 Diego de LEZERTU
 Vicente de LIJARRAGA
 Agustín de LIJARRAGA
 Tomás LIMA
 Sres. LINCH Y KELLY KELLY
 Juan LLANO
 P. Matias de LOIGORRI
 Viuda de LOIGORRI
 Antonio de LOREDO
 Sebastián de LOYZAGA
 Francisco Julián LUXA
 Silvestre MANEROS
 Viuda de MANZANAL
 Joaquín de MANZANAL
 Pedro de MANZANAL
 Domingo de MANZARBEITIA
 Joaquín de MEÑACA
 Juan MELIDA
 Gabriel MELLA
 Lorenzo de MENA
 Domingo de MENDIGUREN
 Vicente de MEZCORTA
 Domingo Fco. de MEZCORTA
 Manuel de MEZCORTA
 Sres. MICHEL Y DANTES
 A. MOLINAR
 Manuel de MOLLINEDO
 Joaquín de MONASTERIO
 Joseph de MONASTERIO
 Juan MORONY
 Manuel MUÑOZ
 Miguel A. de MURGA
 Samuel NESFIELD
 Fco. Antonio de NOUGARO
 Joseph A. de OLALDE
 Viuda de OLALDE

Ignacio de OLALDE
 Francisco de OLARRA
 Benito de OLAVARRIETA
 Tomás de OLAVARRIETA
 Joseph de OLAZABALAGA
 Josefa de OLAZARRI
 J. A. de OLEA
 Viuda de ONZOÑO
 F. ORTIZ DE TARANCO
 Francisco Ignacio de ORUETA
 Viuda de OYOS
 Joseph de PALACIOS
 Joaquín de PALACIOS
 Ruiz de la PEDRUEZA
 Diego A. PEDRUEZA
 Viuda de la PEDRUEZA
 Ignacio de PEREZ DE NENIN
 J. PEREZ DE LA MATA
 Agustín de PICAZARRI
 P. de PLASENCIA
 Andrés PLAZA
 Pedro POMMIERS
 Tomás Manuel POWER
 Antonio P. QUINTANA
 Manuel de la QUINTANA
 Juan Antonio de RECACOECHEA
 Viuda de RECACOECHEA
 Lorenzo de RECACOECHEA
 Francisco de RECACOECHEA
 Domingo de RECACOECHEA
 M. de REMENTERIA
 Francisco de RESPALDIZA
 Domingo RIBAS
 Francisco del RIO Y ZEREZEDA
 Joseph de RIPA
 Diego ROBERTS
 André RODRIGUEZ
 Joseph de ROJAS
 Martín Joseph RONCAL
 J. ROQUE DE TORRES
 Joseph ROUZELET
 Joaquín ROUZELLET
 S. de S. PELAYO SARRIA
 Viuda de SAINT AULARY
 Tomás de SAINT AULARY
 Enrique de SAINT AULARY
 Francisco SAINZ
 Juan Antonio de SALAZAR
 Domingo de SALAZAR
 Manuel de SALZEDO

Francisco de SAN CRISTOBAL
 J. A. de SANTA CRUZ
 M. Fca. SANTANDER
 Matías de SARACHAGA
 Miguel de SARACHAGA
 Antonio de SARRIA
 Juan SIERRA
 Juan SMITH
 Bernardo SOBERRON
 Prudencio SOBREBILLA
 Domingo de SOLAUN
 Viuda de SOLLANO
 SOLLANO Y BARRUTIETA
 Miguel SOUBLET
 Emeterio TELLITU
 Francisco Javier TREVIÑO
 Joseph de TROTIAGA
 Juan A. de UGALDE
 Francisco de UGALDE
 Viuda de UGALDE
 Agustín A. de UGARTE
 Domingo de UGARTE
 Manuel Francisco de UGARTE
 Miguel de UGARTE
 Cristóbal de URBIETA
 Ramón A. de URCULIU
 Jacinto URIA NAFARRONDO
 Antonio de URIARTE
 Domingo de URIARTE
 Fernando de URIARTE
 Joseph de URIARTE
 Viuda de URIARTE
 Asensio de URIARTE
 Ysidoro de URIBARRI
 Domingo de URIBARRI
 Marcelo Ramón de URIBARRI
 Pedro de URIBARRI
 Juan de URRENGOCHEA
 Domingo del VALLE
 Santiago del VALLE
 VAN BOOTEL
 Nicolás del VARCO
 VECREL
 Patricio VELDON
 Matías VELDON
 VIAL Y VAN BOOTEL
 N. VIAL Y XARABEITIA
 ignacio Francisco VIAR
 Tomás VIAR
 P. de VIDAUR

Ignacio de VILDOSOLA
 Agustín de VILDOSOLA
 Agustín de VILLABASO
 Juan de VILLABASO Y CIA.
 Nicolás de VILLABASO
 Ramón VILLALON
 Agustín de VILLAYERNO
 Carlos WALCOT
 WIOLET Y SESCURE
 Luis WIOLET
 Domingo de XARABEITIA
 J. YBARGUENGOITIA
 J. YBARGUENGOITIA
 Joseph de YBARGUREN
 Domingo de YBARRA
 YBARRA E HIJOS
 J. YBARRA GARDOQUI
 Mateo de YBARRA
 Miguel de YBARRA
 Ygnacio de YGUARAN
 Pedro de YNUNCIAGA
 Fco. de YNURRIETA
 Juan de YRAURGUI
 Pablo de F. YRISARRI
 Joaquin de YSLA
 Manuel de YSLA
 Viuda de YSLA
 Franc. de YTURBE
 Viuda de YTURBEROAGA

Man. de YTURBEROAGA
 Josef de YTURRALDE
 Man. A. de YTURRARAN
 Manuel de YTURRI
 Joseph de YZARDUY
 Viuda de YZARDUY
 Joaquín de YZARDUY
 Joachin de YZARDUY
 Nicolás de ZABALA
 Fco. de ZALBIDEA
 Nicolás de ZALBIDEA
 Joseph ZANGRONIZ
 Agustín ZARATE
 Fco. ZAVALIA
 Nicolás ZAVALIA
 Fernando ZAVALLA
 Simón ZENDEGUI
 Nicolás ZEVERICHA
 M. Ant. ZEVERICHA
 Fco. ZUAZO
 Frc. Ant. ZUAZO
 Viuda ZUBIAGA
 Antonio ZUBIAGA
 Manuel ZULUAGA
 Jacinto ZULUAGA
 Franc. ZUVIAGA
 Manuel ZUVIDEA
 José Ramón ZUVIRIA
 Fco. ZUVIZA

APENDICE II

A.H.P.V. Esno. Antonio de Esnarrizaga

En onze de Noviembre de 1760

Protesta de Mar

En la villa de Bilbao a onze de Noviembre de mil settecientos y sesenta años. Ante el Señor Dⁿ. Pedro Antonio de Manzanal consul de su unibersidad y Casa de Contratacion y testimonio de mi el infraescripto Escribano de Su Magestad publico del numero perpetuo de esta dha villa parezio un hombre que por medio e interbenzion de therencio Macmaon practico e inteligente en la lengua Inglesa, y esta castellana Dixo llamarse Ricardo Kavanagh, y ser de nazon Irlandes, y Capitan del Navio nombrado el Lectuno para efecto de rezivirle su declaracion a Zerca de lo que le ha acontecido en el viaje que acaba de hazer, del qual su mersed dho señor consul por el mismo medio de Interprete rezivio Juramento por Dios nuestro señor y una señal de Cruz del expresado Capitan en devida forma de derecho vajo de qual prometio dezir verdad, y refiriendola por voca de dho Interprete Dixo que teniendo dho Navio que es de porte de Ziento y Cinq^{ta} toneladas poco mas o menos vien calafetado, jarziado, y prebenido de lo necesario para su navegazion y tripulado con ocho marineros, y seguir su viaje a este puerto con carga de Bacallao y salido para el efecto de el de Plazenzia en Terranoba el día cinco de octubre proximo pasado de este presente año de mil setecientos y sesenta con el viento al este sureste llevando el Rumbo de su deste con el Mar muy rezio, y dho Navio haziendo agua, y continuando el citado Rumbo asta el día ocho de dho mes de octubre tambien hazia mas agua dho Navio, y sus obras de arriba y habriendo quedo el declarante como tal Capitan y llamo a su tripulación sobre cubierta y viendo que los dias cinco, seis, y siete de dho mes el viento hera tan rezio al este noroeste, y lo mucho que travajava el navio con sus obras de arriba consulto con los citados de su tripulacion, los cuales declararon y heran de dictamen arrojar al Mar la suficiente de dha cargazon a fin de alijerar el dho navio viendo el peligro de la vida en que se hallavan, y con efecto arrojaron a dho Mar como cosa de Ziento y ochenta quintales poco mas ó menos del citado bacallao por que reconozieron hera el nominado Navio y el resto de la carga juntamente con sus vidas, siendo en la latitud de quarenta y quatro grados, y diez y nueve minutos, y lonxitud cinquenta y uno, y veinte y tres de Londres continuando todavia dha tormenta asta el dia diez y nueve del citado mes de octubre quando Zesso el viento, y les vino al Hues o Hueste y norhueste, y poco viento asta el dia primero de este dho mes de noviembre

quando le sobrevino el viento fresco al est medio sud asta el dia ocho de dho corriente mes que bieron tierra la qual tomaron por el cavo Fenister, o el cavo Hortegal como cosa de diez leguas de distanzia, y el dia de aier diez de este mismo mes con la marea de su tarde entro en la varra de Portugalete reziviendo para el efecto Piloto Lemán, y con dha marea subio al surgidero de Olaviaga donde se halla dado fondo que no save ni podia dezir si la carga que trae ha rezivido algun daño, y en caso que le aia no ha sido por su culpa ni la de su gente por haver travajado continuamente a la Bomba, y en lo demas que se ha ofrecido sino es causada por las tormentas, y temporales contrarios que deja asentados, por lo que protesta contra el mar y sus accidentes, y contra quien aia lugar y comberga.

Ante mi

Antonio de Esnarrizaga

APENDICE III

A.H.P.V., Protocolo 3342. Esno.
Joaquin de la Concha

En 12 de Enero de 1758

Poder

Sepase que yo Dⁿ Nicolas de Zabalia vecino y comerciante de esta noble villa de Bilbao: Digo que hube cargado en el navio nombrado la villa de Bilbao su capitan Pedro de Plasencia vecino de ella a mi cuenta y riesgo ochocientos y diez y seis quintales machos de fierro en un mil ochocientos y quatro barras dobles de planchuela; y trescienttas y veinte y tres barras dobles de quadrado tiradera y cearrolas, y treinta y nueve barras de quadrado de blanquilla que todas hazen dos mil ciento y sesentta y seis barras y componen los cittados ochocientos y diez y seis quintales machos de fierro de quales me firmo cono- cimientos dentregarlos a mi horden, el dia primero de Noviembre del año pró- ximo pasado de mil setecientos y cincuenta y siete en el puerto de Exon Rey- no de Inglaterra con solo el permiso de que pudiese hacer escala en el puerto del Havre de Gracia Reyno de Francia, con cuia carga salio para su destino yendose uno de dhos conocimientos a favor de Dⁿ Ford de Brooke comer- ciantes del expresado puerto de Exon el dia veinte y seis de dho mes de Noviembre: Y por quanto es llegado a mi noticia y ello es publico y notorio que los prevenidos Dⁿ Ford y Brooke an dado punto a sus negocios para poder recuperar y pasar a su poder los referidos ochocientos y diez y seis quintales machos de fierro del surtido que va prevenido: por el presente y en aquella bia y forma que mejor aya lugar de derecho doy mi poder clunplido qual se requiere y necesario sea amplio y sin limitacion alguna a Dⁿ Luis Bel comerciante y Vecino del expresado puerto de Exon para que en mi nombre y representacion reclame y aya de su poder dha partida de fierro de los syndicos comisarios de la quiebra de los mencionados Dⁿ Ford y Brooke o de la perso- na en cuio poder parare en caso de haber llegado dho navio a aquel puerto y hecho la descarga y donde luego que tenga noticia de su llegada lo recupere y pase a su poder del nominado capitan Pedro de Plasencia para que lo tenga a mi disposicion como dueño absoluto sin parte ni porcion de persona alguna sin embargo del endoso de dho conocimiento que lo hize a la buena fe, y con el fin de utilizarme en su beneficio y venta como sea practicado y practica en el comercio sin novedad, de una entrega y recibo de y otorgue los resguardos y seguridades que combengan como las cartas de pago y recibos que fueren necesarios y no dando las entregas ante escribano que de ellas de fe las confie- se y renuncie su prueba y la de el recivo con la ecepcion y leyes de la non

numerata pecunia horror de la quenta dolo y engaño y demas concordantes las quales desde aora para quando el caso llegue las apruebo y ratifico enteramente y quiero me adjudiquen y tengan la misma fuerza y balidacion como si por mi fueren dadas y otorgadas siendo presente y si hacerca de quanto queda prevenido cada cosa o parte...

APENDICE IV

A.H.P.V. Protocolo 3342. Esno.
Joaquin de la Concha

En 9 de Febrero de 1758

Fianzas

En la villa de Bilbao a nueve de febrero de mil setecientos y cincuenta y ocho años ante mi el escribano de su Magestad y del numero de ella parecio Dⁿ Pedro Joseph de Burgoa vecino y comerciante de esta dha villa; y dijo que Dⁿ Luis Viollett asi bien comerciante y vecino de ella como poder haviente de Dⁿ Claudio Viollett su hermano que lo es de la Ciudad de Nanttes reino de Francia presento un escripto en el tribunal de los señores prior y consules de la Universidad y casa de contratación de esta misma villa dio horden a Dⁿ Antonio Henrique Marcha su corresponsal de Londres para la compra de quatrocientos y quarenta quintales de vacallao y ciento y veinte y ocho pipas de aceite y que ejecutado le diese aviso para afletar navio que los condujese sobre cuias mercaderias le fue librando diferente cantidades que resultaran de su quenta y que mediante su aviso a fletto el navio la Sacra Familia su Capitan Fran^{co} de Murrieta y firmaron carta de afletamento que junto con dha quenta presento y que llegado dho navio al dho puerto de Londres el mencionado capitan recivio a su vordo los mencionados efectos y debiendo haber pasado al dho puerto de Nanttes en cumplimiento de la obligacion que contrajo por la expresada carta de afletamento no lo hizo asi sino que mudando de destino bino a este de Bilbao y hizo la entrega de dhos generos a Dⁿ Daniel Dabadie hermanos Laurencin y compañía comerciantes de ella y pidio entre otras cosas que los referidos no entregasen al dho Dⁿ Antonio Henrique Marcha ni a otra persona en su nombre y lo retubiesen en su poder los dhos generos o su balor como mas individualmente resultara del citado escripto y su probeimiento a que se remite; y que al otorgante le a pedido salga por tal fiador, y viniendo en ello sabiendo lo que aventura y haciendo de deuda y echo ajeno suyo propio por el presente y en aquella obra y forma que mejor aya lugar por derecho cierto y savedor que declara estar de el que en este caso le pertece, se obliga con su persona y bienes muebles y raizes presentes y futuros, aque Dho Dⁿ Luis Viollett dara y pagara prontamente al dho Dⁿ Antonio Henrique o a la persona que le represente todo el balor montamiento de los daños y perjuicios que se siguieren y causaren por causa de la retencion y embargo de los prevenidos generos o su importe en caso de que no justifique la zertidumbre de la peticion que va referida y su narratiba; y no lo haciendo dara puntual satisfacción de todo haciendo caval entrega de lo que montare el

otorgante luego que sea requerido como tal su fiador de sus propios bienes sinque aya necesidad de hacer execucion ni otra diligencia en los de el principal cuio beneficio y leyes de este caso renuncia expresamente y a ello consiente se le apremie por el remedio mas brebe y sumario que haya lugar por derecho y a la paga de las costas y daños que de lo contrario se siguieren y causaren en qual quiera manera y para que a la observancia y cumplimiento de quanta queda prevenido le competan y apremien como si fuese por sentencia pasada en cosa juzgada por que lo recibe da poder a las justicias del Rey nuestro señor competentes a cuio fuero renunciando el suyo propio y la ley si combenerit de jurisdiccione omnium Judicum y todas las demas de su favor con la de el derecho que prohibe la general renunciacion de ellas en cuio testimonio lo otorga asi anemi el dho escrivano siendo testigos Agustin de Olarte Joachin de Lazcano y Fran^{co} Xanchez de la Concha vecino y naturales de la dha villa y al otorgante que lo firmo yo el dho escrivano doy fe conozco:

Pedro Joseph de Burgoa *Antonio Joachin de la Concha*

APENDICE V

A.H.P.V., protocolo 3443. Esno.
Antonio de Esnarrizaga

7 Julio 1759

Obligación

Sepase que yo Don Manuel de Iturri hombre de negocios comerciante y vecino de esta noble villa de Bilbao: Digo que habiendo fletado a los señores Don Juan Mathias y Don Joaquin de Sarachaga hermanos legítimos, así mismo hombres de negocios, comerciantes y vecinos de esta misma villa para la ciudad de Cádiz el yate nombrado Nuestra Señora de los Cabos, la Soledad y Animas, su capitán Joaquin Pacheco, con carga de fierro y tablones que pudiese llevar según consta de los conocimientos por lo que mira al flete y averias; y es así que después de tenerle medio cargado a dicho yate me faltaron como carga de quinientos quintales de dicho hierro; y aunque me los ofreció Thomas de Astobiza vecino de esta dicha Villa me los daría ultimamente se escuso de ello; y por no faltar al cumplimiento de dicho fletamiento, pedi a los nominados señores D. Juan Mathias y D. Joaquin de Sarachaga me hiciesen el favor de comprar de cuenta de ellos al citado Thomas de Astobiza los prevenidos quinientos quintales por mi cuenta al precio y termino que pudiesen conseguir; como en efecto lo han ejecutado comprandole quinientos quintales y trece libras de hierro tiradera a razon de ochenta y siete reales y medio de vellon cada quintal, que a este respecto importan cuarenta y tres mil setecientos cincuenta y siete reales y once maravedis de vellon; y añadiendo de esta cantidad los intereses de dos por ciento hacen cuarenta y cuatro mil seiscientos treinta y dos reales, y diez y seis maravedis de vellon por haber comprado el dia dos del presente mes de julio a pagar por tercias e iguales partes, a saber el primer tercio dentro de tres meses, el segundo dentro de cuatro, y el último y final dentro de cinco meses; Por tanto por el tenor del presente instrumento, y en aquella vía y forma que mas haya lugar otorgo por esta presente carta que me obligo con mi persona y bienes muebles, y raices presentes y futuros, Recibos, derechos y acciones habidas y por haber a dar y pagar, y que daré y pagaré realmente y con efecto, y sin contienda de juicio a dhos señores Don Juan Mathias y Don Joaquin de Sarachaga hermanos, o su legítima representación los prevenidos cuarenta y cuatro mil seiscientos treinta y dos reales y diez y seis maravedis de vellon por tercios e iguales partes, a saber el primero el día dos de octubre de este presente año, y por el catorce mil ochocientos setenta y siete reales, y diez y seis maravedis devellon; el segundo tercio el día dos de Noviembre de este mismo año, y por el otra tanta

cantidad de catorce mil ochocientos setenta y siete reales, y diez y seis maravedis; y el tercero y último tercio el día dos de Diciembre de este citado año y por el otros Catorce mil ochocientos setenta y siete reales, y diez y seis maravedis devellón uno, y otro sin mas plazo, excusa ni dilación sola pena de ejecución costas, y daños de lo contrario cuyos cuarenta y cuatro mil seiscientos y treinta y dos reales devellón son y proceden por el justo precio, y valor de dichos quinientos quintales, y trece libras de hierro tiradera, que me han dado y entregado a mi satisfacción e importe de dos por ciento de intereses de su precio como va referido; y aunque fue cierta y verdadera la entrega, y recibo de dicho hierro a causa de no parecer de presente renuncia las leies de ella con la excepción de la non numeratta pecuria prueba de la paga error de cuenta dolo engaño y demás concordantes; y sinque la obligación general que llevo hecha derogue ni perjudique a la especial ni por el contrario la especial a la general especial, y expresamente para la seguridad y paga de los prevenidos cuarenta y cuatro mil seiscientos treinta y dos reales, y diez y seis maravedis devellón, Hipoteco una porción de Palo de Campeche, y otra de vinos de Málaga míos propios que los tengo alonjados en la Lonja de la casa de mi habitación; y en la de Don Juan Angel de Bolivar, y Don Joseph de Barrera vecinos de esta misma Villa que importan mucho a mayor cantidad que dichos cuarenta y cuatro mil seiscientos treinta y dos reales y diez y seis maravedis devellón; y me obligo con dicha mi persona y bienes a no vender, tratar, cambiar, ni enajenar dicho campeche, y vino de Málaga para de la que tal venta, y enajenación sea en si nula de ningún valor ni efecto, y quiero, y consiento que dichos Palo de Campeche, y vinos quedan depositados en los nominados Don Juan Angel de Bolibar y Don Joseph de Barrena de los que me doy por entregado a mi satisfacción hasta que efectivamente se hagan cobrados dichos Don Juan Mathias y Don Joaquin de Sarachaga Hermanos o su legitima representación de los prevenidos cuarenta y cuatro mil seiscientos treinta y dos reales, y diez y seis maravedis devellón so las penas establecidas por fuero y derecho contra los depositarios que otorgan; y para que al cumplimiento respectivo de lo que ha referido se nos compela y apremie como si fuera por sentencia definitiva dada por Juez competente consentida y pasada en autoridad de cosa juzgada por que lo recibimos y damos poder a las Justicias y Juezes del Rey nuestro señor competentes a cuya jurisdicción y juzgado nos sometemos renunciando el nuestro propio jurisdicción y domicilio, y la Ley si combenerit de jurisdiccione.

En 9 de febrero de 1758

Fianzas

APENDICE VI A.H.P.V., protocolo 3340,
Esno. Joaquín de la CONCHA

22 de oct^{re} de 1756

Escritura de compañía de negociacion y comercio otorgada por dⁿ Jph de Gardoqui y Mezeta y Dⁿ Jph Joaquin de Gardoqui

En la villa de Bilbao a quatro de octubre de mil setecientos y cinquenta y seis años, ante mi el Escrivano de Su Magestad publico del numero perpetuo de ella y testigos parezieron Dⁿ Joseph de Gardoqui y Mezeta y Dⁿ Joseph Joachin de Gardoqui su hixo vezinos y comerciantes de esta misma villa: Y dixeron que por compañía que tenían sentada entre si corrieron con el manejo y disposicion de ella en este comercio y que en atenzion a lo que se ordena y manda al numero quinto capitulo diez y siete de las ordenanzas con que se rixe y Gobierna la Universidad y Casa de Contratazion de esta expresada villa confirmadas ultimamente por Su Magestad...

...Por el presente y en aquella bia y forma que mas firme y segura sea por derecho de los otorgantes forman soziedad y compañía en el comercio que manejan por tiempo de dos años que empezaron a correr y contarse desde el dia primero del corriente mes de octubre en adelante y se acabaran otro tal del año que bendra de mil setezientos y cinquenta y ocho y han de servir de fondos y capital de ella un millon catorce mil quatrozientos y veinte y nueve reales y veinte maravedis de vellon que tienen existentes en dinero, efectos y mercaderias y creditos ciertos y seguros, sin ynclusion de la plata labrada Joias de diamantes vienes raizes y muebles del ajuar y omenaje de casa, qual resultara con toda claridad del asiento de sus libros a que se remiten y para maior ynteligencia y de que aya noticia yndividual asientan para su puntual obserbanzia los capitales siguientes:

que el capital y fondos de dha compañía es como queda prevenido el de un millon catorce mil quatrozientos y veinte y nueve reales y veinte maravedis de vellon en cuia cantidad tocan y pertenezzen al dho dⁿ. Joseph de Gardoqui y Mezeta, novezientos y veinte y dos mil y noventa reales y un maravedi de dha moneda, y al prevenido Dⁿ. Joseph Joachin de Gardoqui su hixo noventa y dos mil trezientos y treinta y nueve reales y diez y nueve maravedis de la misma especie

que durante los referidos dos años a de correr con la caja, libros y papeles del comienzo de dha Compañía, el recordado Dⁿ Joseph de Gardoqui y Mezeta; bajo la firma de Dⁿ. Joseph de Gardoqui y hixo, segun y de la forma que hasta aquí han practicado sin que con ningun pretexto causa ni motibo se puede bariar a menos que aya conformidad de ambos consozios, sirviendo la firma de cada uno de los dos en todos los negocios que se emprendieren como si lo hizieran ambos

que han de ynteresar durante el prevenido tiempo en las perdidas o ganancias que hubiese, a saver, dho Dⁿ. Joseph de Gardoqui en las quatro quintas partes y el citado Dⁿ. Joseph Joachin su hixo en la quinta parte restante sin que ninguno de ambos aya ni tenga mas pretenzion ni pueda emprender negocio particular que todo a de ser y servir para dha compañía...

APENDICE VII

A.D.V., leg. 488, n.º 24

Concurso de acredores a Loigorri y hijos.

Antonio Juachin de Elorrieta, en nombre de Dⁿ Juan Carrillo y Oviedo vezino del lugar de Binuesa, jurisdicción de la ciudad de Soria, tutor y Curador en virtud de R^l Decreto de S. M. de la persona y bienes de Dⁿ Leandro Joseph Carrillo, Cadete del Regim^{to} de R^{es} Guardias Españolas, y administrador en virtud del mismo Real Decreto de los bienes totales de D^a Ana Carrillo su hermana, cuyo poder a mi favor substituido en la debida forma acepto, presento y juro ante Vms. Como mas aya lugar en dro., y sea de estilo y ordenanza de este consulado parezco y digo que en el año pasado de mil setecientos cinquenta y seis remitio mi parte en comision a la casa y compañía de comercio que con nombre de Loygorri e Hijos estaba establecida en esta villa trescientas ochenta y dos sacas de lana fina labada conpeso incluso el vali, de tres mil doscientas cinquenta y ocho arrobas y veinte y quatro libras y ademas diez y seis sacones de añinos en sucio con ciento doze arrobas y diez libras, para que solicitase su venta en plaza y no proporcionandose oportuna las dirigiese a las de Ruan, Amsterdam, o Londres, o donde se consiguieren mejores ventajas, siempre de quenta y riesgo de dha mi parte, y dhas lanas fueron producidas de las cavañas de los referidos D^a Ana y Dⁿ Leandro de la de mi parte y de la de D^a Antonia Carrillo su Madre la que compro para incorporarla con la de su Hermana y sobrino y la suya propia con caudales de todos como en sociedad y compañía acreditándose las respectivas porciones en dhas trescientas y ochenta y dos sacas de lana y diez y ocho de añinos de la certificazion del administrador del lavadero de dho lugar de Binuesa de que en debida forma ago exhibicion.

Mathias de Arrien en nombre de los sindicos comisarios de la quiebra y concurso de Acredores a la casa fallida de Loigorri y hijos comerciantes que fueron en esta noble villa de Bilbao, sin que sea visto causar instancia, aprobar lo nulo ni otra cosa perjudicial y conforme al estilo y practica de este comercio y real privilegio y ordenanzas confirmadas por su Magestad con que se rige y gobierna este tribunal de la Ilustre Unibersidad y casa de contratación y consulado de esta dha Noble villa en la forma que mas aya lugar y combenga parezco ante Vms. y digo que se me ha comunicado el auto probeido el dia diez de marzo proximo pasado de este año a peticion presentada por el Pror

Antonio Juachin de Elorrieta en virtud de poder substituido en favor el mismo dia por Dⁿ Manuel Antonio Aragon Abogado de los Reales Consejos y Chanzilleria de Valladolid a cuio favor le habia otorgado en quinze de Junio del año mas prox^{mo} pasado de mil setecientos y sesenta Juan Carrillo y Obiedo vezino del lugar de Binuesa Jurisdiccion de la ziuudad de Soria tutor y curador que supone ser en virtud de Real Decreto de su Mag^d. de zinco de octubre de mil setecientos y cincuenta y uno de la persona y bienes de Dⁿ Leandro Joseph Carrillo su sobrino cadete del Regimiento de Reales Guardias Españolas y administrador en virtud del mismo Real Decreto de la dote y bienes de D^a Ana Michaela Carrillo su hermana vezina del mismo lugar de Binuesa, haciendo relacion de que el citado Dⁿ Juan Carrillo de Obiedo como tal tutor y curador de dhos menores y por si mismo remitió dos partidas de sacas de lana labada y algunas sacones de añinos en sucio con la marca y contramarca, que demuestra la zertificación dada por el administrados de la renta de lanas de dho lugar y labadero de Binuesa a poder de Dⁿ Pedro Mathias de Loigorri comerciante que fue de esta dha villa cuio thenor supuesto que admito en lo favorable y negando y contradiciendo, como contradigo en todo lo demas que es o ser pueda opuesto al derecho de dhas mi partes y demas acreedores al sobre dho concurso a quienes representan y especial y señaladamente la pretensión que intenta dho Carrillo sobre que se le debe asignar título de acreedor privilegiado con antelación sobre los bienes y efectos pertenecientes al citado concurso por el importe y valor de las lanas que de dhas partidas supone haber sido correspondientes a los nominados menores de quienes es tutor y curador por título de menoridad y restitucion, cuia pretencion a sido y es enteramente despreciable y sin ningun fundamento para el caso presente y solo debe entenderse de cargo y cuenta de dho Dⁿ Juan Carrillo como tutor y curador de los sobre dhos menores, sin que a esto les corresponda dro ninguno contra los bienes de dho concurso.

APENDICE VIII

A.D.V., carp. 324, n.º 34, año 1758

Fletamiento

Don Joseph Antonio de Barbachano, Viuda de Arechaga, Gonzalo del Rio hermanos y Don Ventura Gomez de la Torre y Barrena, vecinos y comerciantes de esta villa en la forma que mas haya lugar y sea estilo y practica de este tribunal ante Vmds. parecemos y decimos que Don Juan Baupta. Alvarez asi bien vecino y de este Comercio y Consignatario del Navio holandés nombrado el Juan y Samuel Capitan Juan Christian Meyer nos fletó el expresado navío para cargar sacas de lana para el Puerto de Amsterdam, señalándonos que según la regulacion hecha por su Estibador cargaría cuatrocientas y sesenta sacas, y en su consecuencia pasamos las notas de las que cada uno teníamos prontas para aquel destino a Don Antonio Manuel de Bringas a fin de que hiciese el prorrato de lo que a cada uno nos tocaba cargar en dicha embarcación según al N.º 32, cap. 18, de las Ordenanzas con que se rige y gobierna este Ille. Consulado; y las mismas notas remitieron Douat hermanos, la viuda de Don Manuel de Ysla, Don Manuel de Bergareche y Don Joaquin de Yzarduy a quienes igualmente se hizo el reparto correspondiente sin que hubiese acudido otro alguno a pedir, plaza o buque en el citado buque para lanas ni otros efectos, y ejecutado el prorrato y sorteo entre los que van expresados, dimos principio a cargar segun nuestros turnos y se continuó hasta que llegó a el ultimo que tocó a Don Joseph Antonio de Barbachano, quien se halló con la extraña novedad de que correspondiendole cargar sesenta y tres sacas se le envio a decir por el estibador que solo habia lugar para treinta, con cuyo motivo habiendo inquirido la causa de esta falta de buque, hemos averiguado procede de que Don Joseph Perez de la Mata vecino y comerciante de esta Villa, sin noticia alguna de los exponentes, y sin la indispensable circunstancia de concurrir al prorrato (por cuya falta aun cuando no se juntasen otras circunstancias quedó excluido de poder tener buque alguno en dicho navío) cargó en la citada embarcación holandesa veinte y siete toneles, o barr^s. de tabaco en hoja fruto de las Américas Inglesas cuio género en las actuales desavenencias tenemos graves y fundados reparos de que puede viciar el resto de la carga y exponiendo al todo a grandes riesgos, si el recordado navio holandés encontrase en su navegación algunos corsarios o navios de guerra del Rey británico, y estamos tan persuadidos de este riesgo que por ningun caso ni motivo hubieramos cargado alguna saca de lana en el mencio-

nado navío si antes de embarcarlas hubiera llegado a nra. noticia tenía ya a su bordo dichos veinte y siete toneles de tabaco, y es muy digno de que a mas de las poderosas razones que llevamos expuestas se sirvan ustedes tener presente que Don Juan Bautista Alvarez previno a dicho Don Joseph Perez de la Mata. o su dependiente Don Ignacio de Garay que parece que intervino para que se cargasen dichos tabacos, no se remitiese al navío holandés respecto de que luego que llegase a noticia de los cargadores de lanas no consentirian en ello y pedirían se mandasen sacar de abordo, por todo lo cual y no siendo justo es que pongamos tan crecidos intereses a semejantes riesgos y contingencias conviene...

A Vmds. pedimos...

Fletamiento

APENDICE IX

A.D.V., leg. 270; nº 35

Quiebra y concurso de acreedores de
Dⁿ. Juan Gonzalo del Río

Joachin de la Concha Escribano de Su Magestad y del numero perpetuo de esta noble villa de Bilbao: Certifico doy fee y verdadero testimonio a los Señores y demas personas que le bieren de como por el mio y en el tribunal de los Señores Prior y Consules de la Unibersidad y Casa de Contratación de ella con el motibo de haver dado punto a sus negozijs y dependencia del comercio y refugandose a sagrado Dⁿ. Juan Gonzalo del Río vezino que fue de esta propia Villa; Dⁿ. Manuel de Mezcorta vezino y comerciante de ella en nombre de Dⁿ Manuel Antonio de la Calle y compañía comerciantes de la Ziudad de Sevilla; el dia ocho de Marzo del año pasado de mil setecientos y cinquenta y tres presento petizion en que dijo que en poder de dho Dⁿ. Juan Gonzalo paraban y debían parar ciento y cinquenta y quatro sacas de lana las ciento y treinta y una de ellas con las marcas del margen que se las remitió desde Vitoria Dⁿ. Cathalina Diaz de Durana; y las veinte y tres restantes tambien con las marcas de fuera remitidas desde la misma ciudad por Dⁿ. Joseph Roverto Garrido todas pertenecientes a dhos Calle y Compañía y que para beneficiarlas a nombre de los dueños con la protesta de deduzir lo demas que le combiniere por las cantidades de reales que tenían que haver. Pidio se mandase que el Depositario o persona en cuió poder pararon dhas sacas de lana le entregasen luego y sin dilacion para lo qual requirio las vezes en derecho necesarias con las hordenanzas de dha Unibersidad confirmadas por Su Magestad que previenen se entreguen a sus dueños los generos que existieren en casa del quebrado hallanandose a dar el resguardo necesario; A cuió escripto se mando dar traslado al Sindico Comisario de la quiebra y concurso de dho Dⁿ Juan Gonzalo; y echole notorio como a tal a Dⁿ. Marcos de Aranguren vezino de esta misma Villa, parecio ante dhos Señores Prior y Consules y en escripto que produjo el dia diez y siete de dho mes de Marzo haciendose cargo de la prebencion del dho Dⁿ. Manuel de Mezcorta, dijo no podía tener lugar por no hallarse justificada como se requería por la desposesion de dro maiormente quando hera cierto y savian los demandantes que dho Gonzalo tenía remitidas y embarcadas doscientas y seis sacas de lana cuios dros reales no constava se hallasen satisfechos ni su paga asegurada en caso de ser a pla-

zo pendiente por lo qual y por razon de los gastos portes comision y demas que por dha causa se hubiesen adeudado y se estudiassen debiendo se devian retener las ciento y cinquenta y quatro sacas que se pedian Interin se justificasse la pertenencia por dho Mezcorta y asegurasse por sus constituyentes confianza depositaria el legitimo montamiento y pago de los dros de Su Magestad así de los Puertos Secos como de la lengua del Agua y demas gastos de portes comision y deposito para el mejor beneficio y seguridad de los Interesados de la comun de acreedores y concludio se mandase así de que tambien se dio traslado y autos a dho Mezcorta.

APENDICE X

A.G.S., Secretaría de Estado, Leg. 3972

Londres, 14 de Julio 1786

Al Sr. Conde de Floridab^a (Por correo m.^o) informando de la practica y abusos qu^e aqui se notan en el comercio y venta de las lanas de Esp^a.

Mui Señor Mio. De resultas de algunas conversaciones con estos Directores de los Gremios de Madrid y con otros sujetos se me ha ocurrido extender aqui algunas especies relativas al comercio de nuestras lanas.

Estas vienen por lo regular consignadas a diversas casas unas de Españoles y otras de Ingleses, pero ninguno de estos tiene la facultad de entrar por sí mismos en ajustes para la venta de ellas con los respectivos compradores, sino es preciso valerse de dos corredores que existen y aun puede decirse que uno solo porque el otro trabaja poco.

Luego que llega al muelle algun navío con lana de Esp^a. van a bordo los expresados corredores y sin lic^a. ni consentim^{to}. de los Dueños o consignatarios sacan muestras de cada partida y clase y se la llevan a su casa; y esto no lo executan con tanta moderacion que no tomen de cada especie y partida de tres a quatro lib^o. de lana.

No contentos con tal exceso y siendo en todo Jueces y parte, anden luego a los Almacenes donde las mismas lanas se depositaron y sacan otras nuevas muestras como si no lo hubiesen hecho ya.

Antiguamente solo se bajaban 14 libras de tasa por el Bally o xerga de cada saca: despues subieron la tasa a 18 libras y últimamente la han puesto a 20 sin contar dos libras de buen peso cada una, y así deben considerarse 22 libras de rebaja de legítimo peso de cada saca.

Si la citada saca tiene un remiendo aunque este no pese mas de una onza, se ha de rebajar como equivalente de el otra libra mas de lana, por pura arbitrariedad del corredor, a quien hai ademas que tratificar, pues no hasiendolo o disputandole la rebaja de tasas que dispone, se maneja de modo que o no vendan las lanas o se logre solo quando no haya otras de que echar mano.

Hai sobrados fundamentos para expresar q^c. se practica otro abuso o trampa en perjuicio de los dueños de las lanas y aunque no lo pongo aquí como una cosa de toda certeza diré qual es: Supongamos q^c. el dueño da orden a su comisionado aquí de no vender las lanas sino a 3 shellings la libra. Este deseo de salir quanto antes de ellas y de reembolsarse de los suplementos que tiene hechos, las vende a menos precio de lo asignado y compensa en el peso la vaja q^c. hizo en el precio. Esto es, poniendo en la cuenta al dueño por 200 libras la saca que en realidad hubo 204 ó 206 en la seguridad de que a aquella distancia no puede jamas verificar lo contrario; y así el mismo dueño queda mas satisfecho aunque engañado con creer que sus lanas se han vendido al precio que el mismo indicó.

Como todos los compradores andan a los citados corredores y estos son los arbitros absolutos en todo el manejo depende de ellos que la una casa venda sus lanas con preferencia a otras y asimismo que el genero de una calidad adquiera más o menos estimación de la que en realidad tiene.

No hablo de las mezclas que pueden hacer de unas lanas con otras p^a. favorecer con preferencia a sus compinches y gentes que mas las gratifiquen porque esto no me consta; pero conociendo los sujetos y sabiendo muchas de sus trampas no es temeridad creer lo demas.

Ha de advertirse también que si las lanas vienen con dirección a una casa conocida por Inglesa, paga algo menos en los gastos de entrada q^c. si viene consignada a una casa de Españoles.

Gran cosa sería que nuestros hacendados de lanas formasen por utilidad comun de ellos una especie de giro o Compañía.

Tampoco hablo del perjuicio del almacenaje siempre con peor perspectiva porque se echa encima la cosecha del año sig^{te}.

Gran cosa sería que nuestros hacendados de lanas se combinasen entre sí por el comun interes a formar una especie de Compañía depositando o almacenando sus géneros en aquellos Puertos de mar nros que mas conviniese para la pronta extraccion pues entonces dicho gasto de almacenaje sería menor q^c en R^{no}. extraño y el producto quedaría en casa: ademas de que darian la lei en el precio sobre un artículo q^c. es de absoluta necesidad p^a. los Estrang^s y se escusarian las estafas, socialiñas y robos que en el dia experimentan.

Tengo mui presente que es maxima general de toda buena política fomentar la navegación nac^l. haciendo que con la propia bandera se lleven al País ageno los frutos o generos del producto de la Patria, pero en el caso presente me parece q^c. hai mas de ilusion que de realidad en este objeto.

Tomados por junto las Tripulaciones de los navíos que vienen a este País con lanas, dudo que asciendan a 200 hombres y si se considera que cada navio q^e. las trahe tiene que hacer muchos meses de mansion y por consecuencia de un gasto muerto y inutil... quando aquellos mismos marineros podrían en otro curso y destinos sacar las mismas ventajas para sí y aun mayores para el Estado empleandose en continuo movimiento de su profesion en vez de un viajito de Bilbao aquí en 8 días y luego otro misero viaje de retorno.

Pero suponiendo que no se puede o no se quiere hacer novedad en el metodo que hoi corre de enviar las lanas a casa del comprador, opinaria yo que a lo menos se hiciese ver a todos los hacendados y propietarios de lanas en España que sera interes general de ellos enviarlas todas indistintam^{te}. a una sola casa de Lond^a. (y asi respectivamente en otros Reinos): pues necesitandose este genero se daría en cierto modo la lei a los compradores y se traeria a raya, sino en todo en gran parte, a los insolentes corredores q^e. burlandose de unos y de otros tiran a mascar a dos carrillos siendo al cabo el mayor sacrificado el candido español que sufre el yugo que le quieren imponer y comulga quanto le dicen.

La casualidad de haberse establecido aqui ultimam^{te} la Diputacion de los Gremios de Madrid cuyos fondos y creditos pueden dar vado a todo, y cuyos Directores son hombres de suma probidad, creo ser circunstancias favorables para poner en planta dha idea; pues para un objeto de esta magnitud y confianza me guardaria yo bien de recomendar a ninguna otra casa de aqui, nacional ni extran^a. por muchas consideraciones en q^e. es escusado entrar ahora.

Disimule V.D. estos desahogos de mi celo y creo q^e. a cualquier tiempo me servira de consuelo ver q^e. por los medios propuestos o por otros mas juiciosamente combinados se atajan los perjuicios q^e. acabo de indicar.

(Firma ilegible)

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ABREVIAATURAS USADAS MAS FRECUENTEMENTE:

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- A. C. B.: Archivo del Consulado de Bilbao
 A. D. V.: Archivo de la Diputación de Vizcaya
 A. H. P. V.: Archivo Histórico Provincial de Vizcaya
 A. H. N.: Archivo Histórico Nacional
 A. G. C.: Archivo General de Simancas
 B. P. M.: Biblioteca de Palacio (Madrid)
 B. N.: Biblioteca Nacional
 J. G.: Junta General
 D. P.: Diputación
 R. E. G. G.: Reglamento General

FUENTES MANUSCRITAS

1. Archivo del Consulado de Bilbao

a) Libros de Acreditados

1730, 1771, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764,
 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776, 1777, 1778, 1779,
 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793,
 1795, 1796, 1797, 1798, 1799 y 1800.

FUENTES y BIBLIOGRAFIA

ABREVIATURAS USADAS MAS FRECUENTEMENTE

- A. C. B.: Archivo del Consulado de Bilbao
- A. D. V.: Archivo de la Diputación de Vizcaya
- A. H. P. V.: Archivo Histórico Provincial de Vizcaya
- A. H. N.: Archivo Histórico Nacional
- A. G. S.: Archivo General de Simancas
- B. P. M.: Biblioteca de Palacio (Madrid)
- B. N.: Biblioteca Nacional
- J. G.: Junta General
- DIP.: Diputación
- REG. GEN.: Regimiento General

FUENTES MANUSCRITAS

1. Archivo del consulado de Bilbao

a) *Libros de Averías. Años*

1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1761, 1762, 1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775, 1776, 1777, 1778, 1779, 1780, 1781, 1782, 1783, 1784, 1785, 1786, 1787, 1788, 1789, 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, 1796, 1797, 1798, 1799 y 1800.

b) *Registro 4 de Memoriales y Representaciones*

Cajón 20. Años 1752-1753, número 64. Año 1763, número 65. Años 1764-1765, número 66. Año 1777, número 75. Año 1781, número 79.

c) *Registro 4 de Provisiones Reales*

Cajón 2. Año 1766, n.º III. Año 1793, n.º 133.

d) *Libros de Decretos y Elecciones del Consulado*

Años 1755-56-57-58-59, núm. 18.

Años 1760-61-62. Cajón 35.

Años 1762-63-64-65, núm. 12.

Años 1770-71-72, núm. 14.

Años 1773-74-75, núm. 15.

Años 1776-77-78-79, núm. 16.

Años 1780-81-82-83, núm. 17.

Años 1784-85-86-87, núm. 18.

Años 1788-89-90-91-92, núm. 19.

2. *Archivo de la Diputación de Vizcaya*

Libros de Acuerdos de Juntas Generales de Guernica

Años 1748-50 Libro núm. 37.

Años 1750-52 Libro núm. 38.

Años 1752-54 Libro núm. 39.

Años 1754-56 Libro núm. 40.

Años 1756-58 Libro núm. 41.

Años 1758-60 Libro núm. 42.

Años 1760-62 Libro núm. 43.

Años 1762-64 Libro núm. 44.

Años 1764-66 Libro núm. 45.

Años 1766-68 Libro núm. 46.

Años 1768-70 Libro núm. 47.

Años 1770-72 Libro núm. 48.

Años 1772-74 Libro núm. 49.

Años 1774-76 Libro núm. 50.

Años 1776-78 Libro núm. 51.

Años 1778-80 Libro núm. 52.

Años 1780-82 Libro núm. 53.

Años 1782-84 Libro núm. 54.

Años 1784-86 Libro núm. 55.

Años 1786-88 Libro núm. 56.

Años 1788-90 Libro núm. 57.

Años 1790-92 Libro núm. 58.

Años 1792-94 Libro núm. 59.
 Años 1794-96 Libro núm. 60.
 Años 1796-98 Libro núm. 61.
 Años 1798-1800 Libro núm. 62.

CORREGIMIENTO

a) *Sección de Sucesiones*

Leg. 3, n.º 4; leg. 108, n.º 27, carp. 161 n.º 3, leg. 215 n.º 3 y 4, leg. 256 n.º 18; leg. 292 n.º 2 y 7 carp. 395, n.º 6; leg. 398 n.º 1 y 13; leg. 411, n.º 32; leg. 496, n.º 18; leg. 471, n.º 11; leg. 490 n.º 6; leg. 527, n.º 6; leg. 529, n.º 18, carp. 554, n.º 1; leg. 559, n.º 17; leg. 566, n.º 32; leg. 592, n.º 2; leg. 673, n.º 9; leg. 690, n.º 23, carp. 701, n.º 24; leg. 713, n.º 2; leg. 745, n.º 5 y leg. 756, n.º 36; leg. 765, n.º 9, carp. 788, n.º 20; leg. 819, n.º 2, carp. 829, n.º 18 y 19; leg. 869, n.º 23; leg. 995, n.º 12; leg. 1.015, n.º 8 y leg. 1.123 n.º 25.

b) *Sección de Asuntos Marítimos*

Leg. 56, n.º 22; leg. 96, n.º 9; leg. 102, n.º 43; leg. 140, n.º 10; leg. 148, n.º 15; leg. 151, n.º 3; leg. 151, n.º 3 y 15; carp. 162, n.º 40; leg. 162, n.º 55; leg. 227, núms. 19 y 26; leg. 297, n.º 7; carp. 324, n.º 36; carp. 325, n.º 25; carp. 337, n.º 37; carp. 341, n.º 4; leg. 364 n.º 31; leg. 392, n.º 14; carp. 403, n.º 31; carp. 404, n.º 20; leg. 412, n.º 1; carp. 417, n.º 13; carp. 434, n.º 18; carp. 445, n.º 12; leg. 462, n.º 10; leg. 472, n.º 19; carp. 501, n.º 9; leg. 667, núms. 27 y 51; leg. 670, n.º 22, carp. 758, n.º 10; leg. 792, n.º 4; leg. 817, n.º 11, carp. 940, n.º 17; leg. 976, n.º 3; leg. 1.057, n.º 27; leg. 1.065, núms. 10 y 11; leg. 1.127, n.º 28.

d) *Sección de quiebras de Compañías Mercantiles y concurso de acreedores*

Leg. 27, n.º 9; leg. 80 núms. 18 y 21; leg. 98, n.º 9; leg. 109, n.º 11; leg. 115, n.º 16; leg. 139, n.º 9; leg. 141, n.º 10, leg. 240, n.º 1; leg. 269, n.º 2; leg. 270, n.º 35; leg. 291, n.º 33; leg. 314, n.º 15; leg. 327, n.º 2; leg. 348, n.º 15; leg. 377, n.º 11; leg. 417, n.º 6; leg. 425, n.º 4; leg. 428, n.º 40; leg. 454, n.º 7; leg. 475, n.º 32; leg. 500, n.º 7; leg. 501, n.º 9; leg. 514, n.º 41; leg. 518, n.º 3; leg. 529, núms. 9 y 26; leg. 541, núms. 6 y 7; leg. 564, n.º 3; leg. 575, n.º 24; leg. 581, n.º 27; leg. 655, n.º 15; leg. 724, n.º 6; leg. 750, n.º 22; leg. 785, n.º 23; leg. 794, n.º 31; leg. 816, n.º 2; leg. 828, núms. 10-11 y 12; leg. 823, n.º 14; leg. 879, n.º 9; leg. 886, núms. 7 y 9; leg. 901, núms. 1 y 2; leg. 940, n.º 10; leg. 971, n.º 15; leg. 996, n.º 1; leg. 1.009, n.º 10 y leg. 1.034, n.º 15.

e) *Sección de libros manuscritos de la Diputación*

Veeduría de Cádiz.

f) *Sala BALPARDA*

Yndice de los Ynstrumentos y papeles pertenecientes a los vinculos y Maiorazgos, y bienes libres que posehen los Sres. D. Ventura Fran^{co}. GOMEZ DE LA TORRE y XARA-BEITIA, y D.^a Maria Fran^{ca}. de LARRINAGA. D-98.

g) *Sala Marqués de VILLARIAS*

Reg. 1, n.º 7.

3. Archivo histórico provincial de Vizcaya

Esno. M. A. ARANGUREN:

- protocolo 2.847, años 1763 y 1764.
- protocolo 2.849, año 1766.

Esno. Antonio de ESNARRIZAGA:

- protocolo 3.442, año 1758
- protocolo 3.443, año 1759
- protocolo 3.444, año 1760
- protocolo 3.445, año 1761
- protocolo 3.446, año 1762
- protocolo 3.447, año 1763
- protocolo 3.448, año 1764
- protocolo 3.449, año 1765
- protocolo 3.450, año 1766
- protocolo 3.462, año 1779
- protocolo 3.464, año 1781
- protocolo 3.465, año 1782

Esno. Joaquín de la CONCHA:

- protocolo 3.340, año 1756
- protocolo 3.441, año 1757
- protocolo 3.442, año 1758
- protocolo 3.443, año 1759

4. Archivo histórico nacional

a) *Sección de Hacienda. Ordenes Generales de Rentas*

- T. 3 (años 1718-1723)
- T. 4 (años 1726-1727-1728)
- T. 5 (años 1730-1731-1732)
- T. 6 (año 1741)

- T.10 (año 1751)
 T.11 (año 1753)
 T.12 (año 1758)
 T.13 (año 1759)
 T.14 (año 1763)
 T.15 (años 1764-1765-1766)
 T.16 (año 1767)
 T.20 (años 1771-1772)
 T.21 (años 1774-1775-1776-1777)
 T.22 (año 1778)
 T.23 (año 1779)
 T.24 (años 1780-1781)

5. Archivo general de Simancas

- *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*: leg. 879.
- *Dirección General de Rentas*: 1.^a remesa, ley. 2.584.
- *Secretaría de Estado*: leg. 7.014, antigua carpeta 2.368.

6. Biblioteca de palacio (Madrid)

- *Plan o proyecto de D. Pedro GOOSENS, Tesorero General de S. M. Católica sobre el establecimiento en España de una navegación mercantil poniéndola en el grado en q.^a se hallava la de las demas naciones...*

Miscelánea Ayala, T. LV, ms. 2.873.

FUENTES IMPRESAS

- Almanak Mercantil o guía de comerciantes para el año de 1796.* Madrid, 1796.
- ARRIQUIBAR, N. de. *Recreación política. Reflexión sobre el amigo de los hombres en su tratado de población considerado con respecto a nuestros intereses.* Vitoria, 1779.
- BOURGOING, J. F. *Tableau de l'Espagne moderne.* Paris, 1803.
- BOWLES, G. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España.* Madrid, 1775.
- CABANILLES, L'Abbé. *Observations de... sur l'article Espagne de la Nouvelle Encyclopédie.* Paris, 1784.
- CALATAYUD, P. *Tratado práctico sobre la compra y venta de las lanas merinas especialmente y otros géneros.* Madrid, 1755.
Doctrinas prácticas que solía explicar en sus misiones el V., Madrid 1798⁴.
- CAMPONANES, P. R. *Discurso sobre el fomento de la industria nacional (1774).* Madrid reed. 1794.
- EGAÑA, D. I. *El guipuzcoano instruido en las reales cédulas, despachos y órdenes...* San Sebastián, 1780.
Ensayo de la historia de la nobleza de los bascongados, para servir de introducción a la historia general de estos pueblos, redactado de las memorias de un militar Basco por un amigo de los hombres. San Sebastián, 1858².
- Extractos de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en la villa de Vitoria (1771, 1774, 1777, 1780, 1783, 1786), de Bilbao (1772, 1775, 1778, 1781, 1784, 1787), de Vergara (1773, 1776, 1779, 1782, 1785).*
- FLORANES, R. *Discurso histórico y legal sobre la esención y libertad de las tres Nobles Provincias Vascongadas. Origen del derecho de Diezmos y el de las Aduanas de Cantabria.* Vitoria, 1776. Biblioteca Nacional, ms. 10.601.
- FONTECHA SALAZAR, P. *Escudo de la más constante fée y lealtad de Vizcaya (s. f., s. a.).*
- Fuero, Franquezas y Libertades de Vizcaya (impreso en Bilbao Antonio de Zafra), año 1704.*
- GOYENECHÉ, Francisco Xavier de. *Comercio de Holanda o el Gran Tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los Estados y Señoríos del Mundo.* Madrid, 1746, traducido de francés en español por...
- HENAO, G. de. *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria (1689-1691), reed.* Tolosa, 1894.
- LABORDE, A. de. *Itinéraire descriptif de l'Espagne.* Paris, 1809.
- LARRUGA, E. *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España.* Madrid, 1793.
- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao, año 1737, reimpresión* Bilbao, 1760.
- Representación que hace a Su Magestad D. Juan de Berria, del orden de Santiago, Diputado del Comercio del Perú,* Madrid, 1745.
- RICARD, S. *Dictionnaire du Commerce.* Amsterdam, 1781.

- SAVARY, J. *Le parfait négociant*. Paris, 1713⁷.
- UHAGON, F. *Los Uhagón, Señores de Hoditegui*, Madrid, 1908.
- UZTARIZ, G. de. *Theorica y Practica de comercio y de marina*. Madrid, 1757.
- VEITIA LINAGE, Josef. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, 1.ª ed. Sevilla, 1672, Reimp. Buenos Aires, 1945.
- VILLARREAL DE BERRIZ, Pedro Bernardo. *Máquinas hidráulicas de molinos y herrerías y gobierno de los árboles y montes de Vizcaya*. Madrid, 1736 (ed. facsimil, Madrid, 1973).
- ZAVALA Y AUÑON, Miguel. *Representación al rey N. Señor D. Felipe V*. Madrid, 1732.

BIBLIOGRAFIA

- ALCALA ZAMORA, J. "Producción de hierro y altos hornos en la España anterior a 1850". *Moneda y Crédito*, 1974.
- "Progresos tecnológicos y limitaciones productivas en la nueva siderurgia andaluza del siglo XVIII (avance de investigación)" *Hispania*, año 1977.
- ALMUNIA, J. "Ferrerías en el País Vasco". *Bicentenario de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Bilbao, 1967.
- ANONIMO. *La villa de Lequeitio en el siglo XVIII*. Bilbao, 1921.
- ARCILA FARIAS, E. *Economía colonial de Venezuela*. Caracas, 1973².
- AREILZA, J. M. "La economía vizcaína a fines del siglo XVIII". *B. R. S. V. A. P. San Sebastián*, 1946, año II, n.º 2.
- ARTIÑANO, A. *El Señorío de Bizcaya, histórico y foral*. Barcelona, 1885.
- ARTIÑANO Y GALDACANO, G. *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*. Madrid, 1920.
- ASHTON, T. S. *La revolución industrial*. México 1973².
- BARREDA Y FERRER DE LA VEGA, F. *La marina cántabra II. Desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela*. Santander, 1968.
- BASAS FERNANDEZ, M. "Vida y fortuna de los Gortázar, caballeros ilustrados de Bilbao en el siglo XVIII." *Anuario de Historia económica y social*. Madrid, 1968.
- "La sección de genealogías del archivo municipal de Bilbao." *Publicaciones de la asociación de hidalgos a fuero*. Madrid, 1958.
- El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963.
- Antiguos sistemas de pesos y medidas*. Bilbao, 1980.
- BILBAO, L. M. "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII". *Saioak*, 1977.
- BRADING, D. A. *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*. Madrid, 1975².
- BRAUDEL, F. *Civilización material y capitalismo*. Barcelona, 1974.
- El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid, 1976².
- BRAUDEL, F., LABROUSSE, E... *Histoire économique et sociale de la France*. Paris, 1970.
- BUTEL, P. "El gran comercio marítimo" in LEON, P. *Historia económica y social del mundo*. Madrid, 1980.
- CALLAHAM, W. *Crown, nobility and industry in eighteenth century Spain*. Harvard, 1972.
- CANGA ARGUELLES, J. *Diccionario de Hacienda*. Madrid, 1833².
- CANTILLO, A. del. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio...* Madrid, 1843.

- CARO BAROJA, J. *Vasconiana*. Madrid, 1957.
- Los vascos y el mar*. San Sebastián, 1981.
- La hora navarra del XVIII (Personas, familias, negocios e ideas)*. Pamplona, 1969.
- Los vascos*. Madrid, 1971.
- Introducción a la historia social y económica del Pueblo Vasco*. San Sebastián, 1974.
- CARR, R. y otros. *European nobility in the Eighteenth Century*. Edimburgh, 1953.
- CARRERA Y PUJAL, J. *Historia de la economía española*. Barcelona, 1943-1947.
- CASARIEGO, J. E. *El Marqués de Sargadelos o los comienzos del industrialismo capitalista en España*. Oviedo, 1974².
- CESPEDES DEL CASTILLO, G. "La avería en el Comercio de Indias" *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1945.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián, 1961.
- COLMEIRO, M. *Historia de la economía política en España*. Madrid, 1965.
- COXE, W. *L'Espagne sous les rois de la maison de Bourbon*. Paris, 1827.
- CROUZET, F. "Angleterre et France au XVIII^e siècle. Essai d'analyse comparée de deux croissances économiques" in *Annales E. S. C.*, 1966.
- CHAUNU, P. *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1959.
- "Los routes espagnoles de l'Atlantique." *Noveno Coloquio internacional de historia marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968.
- CHURRUCA, Alfonso de, *Apuntes de la ría de Bilbao*. Bilbao, 1947.
- CHURRUCA, Evaristo de, "Antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la ría de Bilbao" en *Homenaje a Churruga. Apuntes biográficos del Excelentísimo Sr. D. Evaristo de Churruga, conde de Motrico. Antecedentes históricos y resumen descriptivo de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao*. Bilbao (s. a.).
- CIPOLLA, C. M. *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*. Barcelona, 1967.
- DARDEL, P. *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*. Paris, 1963.
- DAVIS, R. *La Europa atlántica desde los descubrimientos hasta la industrialización*. Madrid, 1976.
- DAVIS, R. "English foreign trade 1770-1774." *Economic History Review*, 1962.
- DEANE, Ph. y COLE, W. A. *British Economic Growth 1688-1959. Trends and Structure*. Cambridge, 1962.
- DEANE, Ph. *La primera revolución industrial*. Barcelona, 1977.
- DELMAS, J. E. *Diccionario biográfico de claros varones de Vizcaya*. Bilbao, 1970.
- DENNIS HUSSEY, R. *The Caracas Company 1728-1784. A study in the History of Spanish Monopolistic Trade*. Cambridge, 1934.
- DESDEVICES DU DEZERT, G. *L'Espagne de l'Ancien Régime*. Paris, 1904.
- DOMINGUEZ ORTIZ, A. "La burguesía gaditana y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVIII hasta el traslado de la Casa de Contratación." *La burguesía mercantil gaditana (1650-1800)*. Cádiz, 1976.
- ECHEGARAY, F. *Los vizcaínos de antaño en la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Bilbao, 1965.
- Estado de propiedades pertenecientes a la real junta de comercio de la villa de Bilbao en hacienda raíz, con apuntaciones sobre los derechos de averías y prebostad*. Bilbao, 1841.
- FERNANDEZ ALBALADEJO, P. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: Cambio económico e historia*. Madrid, 1975.
- FERNANDEZ ALBALADEJO, P. "Algunos textos sobre la polémica entre libre comercio y fueros hacia 1780." *B. R. S. V. A. P.*, 1976.

- FERNANDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1880.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, 1100-1850*. Bilbao, 1974.
- "Coyuntura y política económicas" in *Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*. Barcelona, 1981.
- "Centros de la industria siderúrgica en el País Vasco" in *Schwerpunkte der Eisengewinnung und Eisenverarbeitung in Europa, 1500-1650*. Köln, 1974.
- FINOT, J. *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*. Paris, 1899.
- GARCIA BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla, 1976.
- GARCIA SANZ, A. *Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla. Economía y sociedad en tierras de Segovia 1500-1814*. Madrid, 1977.
- GONZALEZ ENCISO, A. "La industria dispersa lanera en Castilla en el siglo XVIII." *Cuadernos de investigación histórica*. Madrid, 1978.
- GONZALEZ, T. *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las Provincias Vascongadas*. Madrid, 1829.
- GOYETCHE, L. *Saint-Jean-de-Luz historique et pittoresque*. Paris, 1883.
- GRANT HEAD, C. *Eighteenth Century Newfoundland*. Ottawa, 1976.
- GROETHUYSEN, B. *Origines de l'esprit bourgeois en France. L'Eglise et la bourgeoisie*. Paris, 1927³.
- GUIARD, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa de Bilbao*. Bilbao, 1914.
- La industria naval vizcaína*. Bilbao, 1917.
- Historia de la noble villa de Bilbao t. III (1700-1800)*. Bilbao, 1908.
- Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao (Tres conferencias con motivo de su derogación leídas por...)*. Bilbao, 1931.
- HAMILTON, E. J. "Guerra e inflación en España (1700-1800)" in *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica*. Madrid, 1948.
- War and prices in Spain 1651-1800*. New York, 1969².
- HARING, C. M. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México, 1939.
- HECKSHER, E. F. "Un grand chapitre de l'histoire du fer: le monopole suédois." *Annals* 1932.
- HEERS, J. "Le commerce des basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes)." *Bulletin Hispanique*, 1955.
- HERR, R. *España y la revolución del siglo XVIII*. Madrid, 1971.
- HILDEBRAND, K. G. "Foreign markets for Swedish Iron in the 18th Century". *Scandinavian Economic History Review*, 1958.
- Historia de España y América. Social y económica*. Barcelona, 1974.
- HUXLEY, S. "Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain" *B. R. S. V. A.* P. San Sebastián, 1979.
- "The identification of Labrador ports in Spanish 16th century documents". *The Canadian Cartographer*, 1977.
- "Guipuzcoan shipping in 1571 with particular reference to the decline of the transatlantic fishing industry".
- IMAZ, J. M. *La industria pesquera en Guipuzcoa al final del siglo XVI. (Documentos de la época)*. San Sebastián, 1944.
- JAUPART, F. *L'activité maritime du port de Bayonne au XVIII^e siècle*. Bayonne, 1966.

- JOVELLANOS, G. M. *Diarios*, reed. Oviedo, 1954.
Informe de la sociedad económica de esta corte Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de ley agraria, 1795.
- KELLENBENZ, M. "La industria en la Europa moderna (1500-1750)" in *La industrialización europea. Estadios y tipos*. Barcelona, 1981.
El desarrollo económico de la Europa Continental 1500-1750. Madrid, 1977.
- KELLENBENZ, H. *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal und Spanienhandel 1590-1625*. Hamburg, 1954.
 "Les allemands sur les routes de l'Atlantique". *Noveno Coloquio internacional de Historia Marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968.
- KLEIN, J. *La Mesta. Estudio de la historia económica española 1273-1836*. Madrid, reed. 1975.
- KONETZKE, R. *América latina. II La época colonial*. Madrid, 1970.
- LABAYRU, E. de. *Historia General del Señorío de Bizcaya*. Bilbao reed. 1971.
- LABORDA MARTIN, J. J. "El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII." *Saioak*, 1978.
- LABROUSSE, E. "Voies nouvelles vers une histoire de la bourgeoisie occidentale au XVIII^e et XIX^e siècles (1700-1850)." *X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*. Florenzia, 1955.
- LABROUSSE, E., GOUBERT, P., LE GOFF, J... *Ordenes, estamentos y clases*. Madrid, 1978.
- LA FORCE CLAYBURN, J. C. *The development of the Spanish Textile Industry 1750-1800*. Berkeley, 1965.
- LANDES, David S., LINZ, Juan J... *Las dimensiones del pasado. Estudios de historia cuantitativa*. Madrid, 1974.
- LANDES, David S. "El cambio tecnológico y el desarrollo industrial en Europa occidental en los años 1750-1914" in *Historia Económica de Europa de la Universidad de Cambridge*. Jaén, 1977.
- LAPEYRE, H. *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. "Estudios y documentos". Valladolid, 1981.
 "El comercio de Bilbao en el siglo XVI" (Curso de conferencias sobre cuestiones históricas y actuales de la economía española, curso 1955-1956).
- LARRAZ, J. *La época del mercantilismo en Castilla*. Madrid, 1943.
- LARREA SAGARMINAGA M.^a Angeles. *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, 1974.
- LEFEVRE, J. *Etude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIII^e siècle*. Bruselas, 1921.
- LEON, P. "L'industrialisation en France en tant que facteur de croissance économique de début du XVIII^e siècle à nos jours" in *Première conférence internationale d'histoire économique*. Stockholm, 1960.
- LILLEY, S. "El progreso tecnológico y la revolución industrial, 1700-1914" in *Historia económica de Europa (3). La revolución industrial*. Barcelona, 1979.
- LORENZO SANZ, E. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979.
- MC LACHLAN, J. O. *Trade and peace with Old Spain*. New York, 1974².
- MANSO DE ZUÑIGA, G. "Cartas de Bilbao". *B. R. S. V. A. P.* San Sebastián, 1949.
- MANTOUX, P. *La revolución industrial en el siglo XVIII. Ensayo sobre los comienzos de la gran industria moderna en Inglaterra*. Madrid, 1962.
- MAULEON ISLA, M. *La población de Bilbao en el siglo XVIII*. Valladolid, 1961.

- MEIJIDE PARDO, A. *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid, 1971.
- Documentos para la historia de las Reales Fábricas de Sargadelos*. La Coruña, 1979.
- Memoria sobre los males que sufre el comercio español y medios de repararlos. Escrita y dirigida a las Cortes por una comisión del comercio de Cádiz*. Cádiz, 1820.
- MICHELL, A. R. "Las pesquerías europeas al comienzo de la Edad Moderna". *Historia Económica de Europa*. Madrid, 1981.
- MILWARD, A. S. y SAUL, S. B. *El desarrollo económico de la Europa continental. Los países adelantados*. Madrid, 1979.
- MOLAS I RIBALTA, P. *Começ i estructura social a Catalunya i Valencia als segles XVII i XVIII*. Barcelona, 1977.
- MONREAL CIA, G. *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya hasta el siglo XVIII*. Bilbao, 1974.
- MORANDIÈRE; Ch. de la. *Histoire de la pêche française dans l'Amerique septentrionale*, Paris, 1964.
- MOUSSET, A. *Les archives du Consulat de la Mer à Bilbao*. Paris (s. a.).
- MUÑOZ PEREZ, J. "Mapa aduanero del siglo XVIII español" in *Estudios Geográficos*. Madrid, 1971.
- Noticia del origen, fundación, objeto y constituciones de la Real Congregación de naturales y originarios de las tres Provincias Vascongadas*, Madrid, 1864.
- NOVIA DE SALCEDO, P. *Defensa histórica, legislativa y económica del Señorío de Vizcaya y provincias de Alava y Guipúzcoa*. Bilbao, 1852.
- OLIVEIRA MARQUES, A. H. *História de Portugal*. Lisboa, 1972.
- OTAOLA, A. "Nobleza comerciante y sociedades de Amigos del País." *B. R. S. V. A. P.* San Sebastián, 1965.
- OTAZU y LLANA, A. *Hacendistas navarros en Indias*, Bilbao, 1970.
- PALACIO ATARD, V. *El tercer Pacto de Familia*. Madrid, 1945.
- Los españoles de la Ilustración*. Madrid, 1964.
- El comercio de Castilla y el Puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid, 1960.
- "Algo más sobre el abastecimiento de Madrid en el siglo XVIII" in *Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid 1970, t. VI.
- PETIT, C. *La Compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829*. Sevilla, 1979.
- PLAZA Y SALAZAR, C. *Por Bilbao*. Bilbao, 1897.
- POHL, H. *Die beziehungen Hamburgs zu Spanien und Spanischen Amerika in der zeit von 1740 bis 1806*. Wiesbaden, 1963.
- QUADRA SALCEDO, F. *Economistas vascongados y artículos varios sobre problemas destacados de la economía vizcaína*. Bilbao, 1943.
- RINGROSE, D. R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1700-1850)*. Madrid, 1972.
- SAGARMINAGA, F. de. *El Gobierno y régimen foral del Señorío de Vizcaya desde el reinado de Felipe segundo hasta la mayor edad de Isabel segunda*. Bilbao, 1892.
- Marqués del SALTILLO. *Un comerciante bilbaino del siglo XVIII. El Marqués de la Coloniella (1742-1816)*. Madrid, 1932.
- SANCHEZ DIANA, J. M. "España y el norte de Europa durante la Revolución francesa" in *Cuadernos de Historia Moderna*, 1963.
- SARRAILH, J. *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid, 1979.
- SEE, H. "Algunos documentos sobre las relaciones comerciales entre Francia y España en el siglo XVIII", *A. H. D. E.*, 1928.
- "Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVIII". *A. H. D. E.*, 1925.

- SOMBART, W. *Lujo y capitalismo*. Madrid, 1965.
- SORALUCE, N. *Memoria acerca de las pescas y pesquerías de ballenas y de bacalao así que sobre el descubrimiento de los bancos e Isla de Terranova, Vitoria, 1878.*
- SUAREZ FERNANDEZ, L. *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid, 1959.
- "Una memoria de los mercaderes de Cádiz del siglo XVIII". *Revista de archivos, Bibliotecas y Museos*, 1962.
- VARIOS. *La economía española al final del Antiguo Régimen II. Manufacturas*, Madrid, 1982.
- VAZQUEZ DE PRADA, V. "Las antiguas ferrerías de Vizcaya (1450-1800)." *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*. Toulouse, 1973, t. I.
- "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII." *Noveno Coloquio Internacional de historia marítima. Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1968. *Lettres marchandes d'Anvers*. Paris, 1959.
- VILAR, P. *Oro y moneda en la historia 1450-1920*. Barcelona, 1974. *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. Barcelona, 1968.
- VILLABASO, C. de. "Biografía de Euskaros ilustres". *Euskal Herria*, año II, tomo III.
- VIÑAS MEY, C. "Las compañías de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII." *Revista nacional de economía*, 1922.
- WALLERSTEIN, I. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía mundu-europea en el siglo XVI*. Madrid, 1979.
- ZELLER, G. *Histoire des relations internationales. Les temps modernes I. De Louis XIV a 1769*. Paris, 1972.

- ACHUTEQUI, Gregorio de, 30, 61
 ADAMS, Seth, 91
 ADAN, Antonio, 212
 AGUIÑEZ, Feo. Antonio de, 70
 AGUIRRE Y LUXA, Mathias de, 234
 AGUIRRE, Manuel Ignacio, 199, 236
 AGUIRREBEITIA, Domingo de, 70
 AGUIRREBEITIA, Juan de, 70
 ALBA, Duque de, 67
 ALBARO BENITO, Prisca de, 151
 ALCIBAR, Josef Antonio de, 58
 ALEMANA, An. Ylago de, 59
 ALEGRIA, M.^a Josefa, 79
 ALLENDE, Diego Pedro de, 234
 ALLENDE Y MURGA, Josef de, 254
 ALLENDE SALAZAR, Diego, 45
 ALVAREZ, Juan V., 142, 143, 291
 ALZAGA BENGOTKLA, Feo. Xavier,
 143, 250-251
 ALZIBAR, Vda. de, 81
 AMEZ, I. Antonio, 143
 AMEZAGA, Feo. de, 81, 90
 ANDIRINGOTCHEA, Josef, 249
 APERAIN, Vicente de, 249
 AQUECHE, Antonio de, 236
 ARAGON, Manuel Antonio, 280
 ARANA Y ARRIGOLA, Josef M.^a, 254
 ARANA, Maria de, 254
 ARECHAAGA, Juan Ventura, 149, 143,
 144, 238
 ARECHAON, Vda. de, 142, 146, 291
 AROY Y BRANGER, 151
 AREBUI, Pablo de, 58
 ARTECHE, Josef Ramon, 249
 ARIEN, Mathias de, 289
 ARTAZA, Valentin de, 236
 ASTUBIZA, Juana, 81
 ASTOBEZA, Tomas de, 97, 235
 AYECA, Joaquina de, 60
 AYECA, Tomasa Rabiera, 143
 AZUELA, Salvador de la, 81, 148-247
 BALDES, Joseph, 79
 BALLIBI, Manuel de, 218
 BANCOS, Conde de, 85, 68
 BARBACHANO, Ignacio de, 242-243
 BARBACHANO, Joseph Antonio de, 69,
 142, 243
 BARCO, Domingo del, 234
 BARRENA, Jose Antonio, 75, 151
 BARRERA, Joseph de, 786
 BARROW, Lorenzo, 154
 BASAGOITI Y MESA, Miguel de, 217
 BASARRATE, Pablo de, 118-217
 BASIBAY, Pedro, 11
 BAZIZ, Jacinto de, 59-236
 BALCH, Wenceslaro, 149
 BECKVELT, Pedro Xavier, 75-144, 236
 BEL, Luis, 281
 BELAMAZAN, Marqués de, 67
 BENITO, Joseph, 151
 BERDIER, Soliman, 143
 BERGARECHE, Manuel, 81, 141, 144,
 242, 291
 BERRIA, Juan de, 97
 BETELURI, Domingo de, 70
 BEURCO Y QUINTANA, Godofredo de,
 60
 BOLIVAR, 151
 BRING, 151
INDICE ONOMASTICO
 BRODIERS, Josef de, 253
 BROOKE, Ford de, 264
 BURGOA, Pedro Joseph, 283
 BUSTAMANTE, Prisca, 150
 BUSTURIA Y QUINTANA, 146, 217
 CALLE, Manuel Antonio de la, 152, 293
 CAMARGO Y SALZEDO, Juan Balduino
 de, 140
 CAMPILLO, José, 69-164
 CARVAJAL LANCASTER, Joseph, 67,
 143
 CARRILLO, Ana, 289
 CARRILLO, Antonio, 289
 CARRILLO, La Joseph, 289
 CARRILLO Y OVIEDO, Juan, 145, 289
 CASANOBE, Juan, 53
 CASAS, Las, 90
 CASTAÑOS, Joseph Antonio, 143
 CASTEJON, Martin Pedro de, 60
 COBLAN DE LOS RIOS, Pascual, 249
 COLBERT, 57
 COLLANTS, Luis de, 257
 CONCHA, Feo. Xarcos de la, 284
 COXT, H., 87
 COURTIAN, Salvador, 50-79
 CRANE, Josef, 37
 CHAUVEY, Augustin, 61
 CUADRA Y MEDRANO, Simón de la,
 60
 DABADIE, hermanos, 143-145-237
 DAUGEROT, Joseph, 61-237
 DESSSART, Luis, 61-60
 DIAZ DE DURANA, Catherine, 293
 DIVIRY, 81, 91
 DOEKLES HAAM, Gebe, 60

- ACHUTEGUI, Gregorio de, 50, 61
 ADAMS, Seth, 91
 ADAN, Antonio, 242
 AGUINZONIZ, Fco. Antonio de, 70
 AGUIRRE Y LUXA, Mathias de, 234
 AGUIRRE, Manuel Ignacio, 199, 254
 AGUIRREBEITIA, Domingo de, 70
 AGUIRREBEITIA, Juan de, 70
 ALBA, Duque de, 67
 ALBARO BENITO, Frutos de, 151
 ALCIBAR, Josef Antonio de, 58
 ALDAMA, Jph. Yñigo de, 59
 ALEGRIA, M.^a Josefa, 79
 ALLENDE, Diego Pedro de, 234
 ALLENDE Y MURGA, Josef de, 254
 ALLENDE SALAZAR, Diego, 45
 ALVAREZ, Juan V., 142, 143, 291
 ALZAGA BENGOTXEA, Fco. Xabier, 143, 250-251
 ALZIBAR, Vda. de, 81
 AMEZ, J. Antonio, 143
 AMEZAGA, Fco. de, 81, 96
 ANDIRINGOECHEA, Josef, 249
 APERAIN, Vicente de, 249
 AQUECHE, Antonio de, 236
 ARAGON, Manuel Antonio, 290
 ARANA Y ARRIOLA, Josef M.^a, 254
 ARANA, Martin de, 254
 ARECHAGA, Juan Ventura, 149, 143-144, 236
 ARECHAGA, Vda. de, 142, 146, 291
 AROY Y BRANGER, 151
 ARREGUI, Pablo de, 58
 ARTECHE, Josef Ramón, 249
 ARRIEN, Mathias de, 289
 ARTAZA, Balentin de, 236
 ASTOBIZA, Joaquina, 81
 ASTOBIZA, Tomás de, 97, 285
 ATECA, Joaquina de, 60
 ATECA, Tomasa Xabiera, 143
 AZUELA, Salvador de la, 81, 148-247
 BALDES, Joseph, 79
 BALLIBI, Manuel de, 218
 BAÑOS, Conde de, 66, 68
 BARBACHANO, Ignacio de, 242-243
 BARBACHANO, Joseph Antonio de, 69, 142, 243
 BARCO, Domingo del, 234
 BARRENA, José Antonio, 75, 151
 BARRERA, Joseph de, 286
 BARROW, Lorenzo, 154
 BASAGOITI Y MESO, Miguel de, 217
 BASARRATE, Pablo de, 118-217
 BASIBEY, Pedro, 37
 BATIZ, Jacinto de, 59-236
 BAUCH, Wenceslao, 140
 BECKVELT, Pedro Xabier, 75-144-206
 BEL, Luis, 281
 BELAMAZAN, Marqués de, 67
 BENITO, Joseph, 151
 BERDIER, Beltrán, 145
 BERGARECHE, Manuel, 81, 141, 144, 242, 291
 BERRIA, Juan de, 97
 BETELURI, Domingo de, 70
 BEURCO Y QUINTANA, Godofredo de, 60
 BOLIVAR, Juan Angel de, 286
 BRINGAS, Antonio Manuel de, 291
 BRODIERS, Josef de, 253
 BROOKE, Ford de, 281
 BURGOA, Pedro Joseph, 283
 BUSTAMANTE, Fausto, 100
 BUSTURIA Y QUINTANA, 148, 217
 CALLE, Manuel Antonio de la, 132, 293
 CAMARGO Y SALZEDO, Juan Balentin de, 140
 CAMPILLO, José, 65-164
 CARVAJAL LANCASTER, Joseph, 87, 198
 CARRILLO, Ana, 289
 CARRILLO, Antonio, 289
 CARRILLO, L. Joseph, 289
 CARRILLO Y OVIEDO, Juan, 145, 289
 CASANOBE, Juan, 53
 CASAS, Las, 90
 CASTAÑOS, Joseph Antonio, 143
 CASTEJON, Martín Pedro de, 60
 COBIAN DE LOS RIOS, Pascual, 249
 COLBERT, 52
 COLLANTS, Luis de, 257
 CONCHA, Fco. Xanchez de la, 284
 CORT, H., 87
 COURTIAN, Salvador, 50-79
 CRANE, Josef, 37
 CHAUVET, Agustín, 61
 CUADRA Y MEDRANO, Simón de la, 60
 DABADIE, hermanos, 143-145-237
 DAUGEROT, Joseph, 61-237
 DESSESART, Luis, 61-80
 DIAZ DE DURANA, Cathelna, 293
 DIVIRY, 81, 91
 DOEKLES HAAM, Gelle, 60

- DOUAT, Beltrán, 146, 147, 148, 253
 DOUAT, Claudio, 146, 147, 148, 212
 DROVILHET, Esteban, 151
 DUHAGON, Domingo, 237
 DUHAGON, Guillermo, 237
 DUPUY, José, 249
 ECHAVARRIA, Bartolomé, 79-81
 ECHAVARRIA, Joachin, 146
 ECHAVARRIA, Martín de, 188
 ECHEVARRIA, Miguel, 60
 EGOICHEAGA, Bernardo de, 58
 EGUIA, Agustín de, 118
 EGUIA Y LABAIEN, Juan Bautista de, 68-69
 ELEJAGA, Bernardo de, 59
 ELORRIETA, Antonio Juachin, 289
 ENDEMAÑO, Juan Antonio, 148
 ENSENADA, Marqués de, 132
 ESCONDRILLAS, Andrés de, 247
 ESEST, Juan Federico, 254
 ESPILLA, Juan de, 196
 ESQUILACHE, Marqués de, 30, 132
 ESTERRIPA, Fco. de, 70
 EYZAGA, Manuel de, 53
 FLORIDABLANCA, 94, 153, 295
 FORONDA, Valentín de, 239
 FOYON, Daniel, 53
 GALLATEBEITIA, Josef. Ygnacio de, 53, 56
 GARAY, Ignacio de, 292
 GARBI, Pedro, 53
 GARDOQUI Y ARRIQUIBAR, Diego M.^a de, 214
 GARDOQUI Y ARRIQUIBAR, José Joaquín de, 213, 287
 GARDOQUI Y MEZETA, José de, 72, 148, 213-214, 242, 287
 GARRIDO, Joseph Rovertó, 293
 GHENDT, Gerardo de, 152
 GIMENO OCHOA, Manuel, 79
 GODHARD, 217
 GOICOECHEA, Juan, 79
 GOICOECHEA BASABE, Simón Antonio, 57
 GOIRY Y BARUA, Pablo de, 249
 GOITIA, Ventura Bárbara, 143, 234
 GOMEZ DE LA TORRE, Bartolomé V., 74, 144
 GOMEZ DE LA TORRE Y LARRINAGA, M.^a Fca., 255
 GOMEZ DE LA TORRE, Matheo, 74, 256
 GOMEZ DE LA TORRE Y XARABEITIA, Ventura Fco., 75-76, 118, 142-143, 151, 212-213, 256 y ss.
 GOOSENS, Pedro Fco., 62-63
 GONZALO DEL RIO ALVAREZ, 132, 142, 293
 GODDERT CAPPEL, 151
 GOOSENS Y COSTA, Enrique A., 143, 237, 242
 GORDIA, Domingo, 79, 81, 148, 259
 GORORDO, José Manuel, 143
 GORTAZAR Y ARANDIA, M.^a Josefa de, 259
 GUENDICA, Bernardo de, 59
 GUENDICA, Nicolás Antonio de, 98
 GUIMARAEZ, Domingo Frco., 137
 HAGEN, 217
 HENRIQUE, Antonio, 283
 HERA, Fco. de la, 50
 HERLIELL, 217
 HEROS, Martín de los, 239
 HIXAR, Duque de, 67
 HOLMES, 217
 HORMAZA, Enrique de la, 237
 IBAÑEZ, Antonio Raimundo, 96
 IRAURGUI, Joseph de, 68
 ITURRI, Manuel de, 61, 285
 JAY, John, 214
 JANE Y ORBEGOZO, 242
 JELTRES, Jacobo, 151
 JOVELLANOS, 44, 257
 JUSSUE, Martín de, 243
 KAVANAGH, Ricardo, 279
 KEENE, 87
 KELLY KELLY, Domingo, 72-73-74
 KELLY KELLY, Bernardo Pablo, 74
 KELLY KELLY, Brigida, 73
 LABAT, Pedro, 253
 LACOSTE, Juan Bautista, 237
 LADUGUIRIE, Antonio, 61
 LANDABERDE, Gonzalo de, 196
 LANDAZURI, Nicolás Josef de, 70
 LARRALDE, Hugo de, 60
 LARRAGOITI, Juan, 72, 255
 LARRINAGA Y ARRAZOLA, M.^a Fca., 255
 LARRINAGA, Antonio de, 49
 LARRONDO, Juan Bta., 148
 LATUR, Joseph, 53
 LAURENCIN JACQUEMETON, Germán, 148, 238, 283
 LAZCANO, Juan Manuel, 79

- LAZCANO, Joaquín de, 284
 LEE, Arthur, 214
 LINCH, Arturo, 72-73-74
 LIXARRAGA, Juan Bautista de, 140
 LOIGORRI, Gracián de, 140, 143, 145
 LOIGORRI, Pedro Mathias, 140, 145
 LOIRE, La, 157
 LOIZAGA, Josef, 242
 LOPATEGUI, Gonzalo de, 255
 LOREDO ARANSOLO, Nicolás Antonio, 148, 234
 LORY, Fco., 154
 LOSADA, Duque de, 67
 LUARCA, Pedro, 100
 LLANO, José Agustín de, 92
 LLANO, Juan de, 33
 MACARTI, 73
 MAGUNA, Manuel de, 46
 MAGUNA, Martín Antonio de, 70
 MANZANAL, Pedro Antonio de, 72, 279
 MANZARRAGA, Martín de, 56
 MARCHA, Antonio Henrique, 283
 MARTENZS, Pedro, 152
 MARTINEZ DEL CAMPO, Fco. Xabier, 131
 MARTINEZ GUTIERREZ, Erquimio, 140
 MATIAS, Juan, 152
 MAZARREDO SALAZAR, Juan Rafael, 259-260
 MAZARREDO, Fco. de, 75, 242
 MAZARREDO, Ramón, 75, 242
 MAZON, Juan Bautista, 100
 MEDINA DE RIOSECO, Duque de, 67-68
 MELLA, Gabriel de la, 147
 MEÑACA BATIZ, Juan de, 237
 MEYER, Juan Cristian, 142, 291
 MEZCORTA, Manuel, 143, 148, 252, 293
 MEZCORTA, Domingo, 188
 MICHEL, Juan, 154
 MONTELEON, Marqués de, 197
 MONTERO MAZA, Joseph Fco., 92
 MOREAU, Pedro, 37
 MORONY, Juan de, 73, 74, 79
 MORTARA, Marqués de, 67-68
 MUGARTEGUI, Balentin de, 70
 MUÑOZ, Manuel, 79, 81, 151
 MURGA, Miguel Antonio de, 92
 MURGA, Josef, 242
 MURGALEÑI, Josef, 242
 MURRIETA, Fco. de, 283
 MUZQUIZ, Miguel de, 30, 33, 34, 131
 NEWMAN, 217
 NOUGARO, Fco. Antonio de, 236
 OLAETA, familia de, 60
 OLARTE, Agustín de, 284
 OLARRA, Francisco de, 72
 OÑATE, Conde de, 67
 ORTIZ, Luis, 64
 ORTIZ, Pedro, 236
 ORTUBE, Fco. Antonio, 237
 PACHECO, Joachin, 61
 PARDO, Antonio, 100
 PEÑAFLOLIDA, Conde de, 242
 PEREZ ECHALAZ, 217
 PEREZ DE LA MATA, Josef, 142, 248, 291-292
 PEREZ DE NENIN, Ignacio, 79
 PETERSEN, Matias, 259
 PICAZARRI, Agustín de, 50
 PICAZA, Ursula de, 254
 PINEDO, Ventura de, 32
 PLASENCIA; Pedro de, 61, 281
 POMBAL, 91
 POWER Y LARREA, Felipe de, 147
 POWER, Tomás Manuel de, 158, 253
 POWER Y ATRISTAIN, Fco. Paula, 253
 PUENTE, Fco. de la, 56
 PUENTEFUERTE, Marqués de, 53
 QUINTANA, Manuel, 146, 217
 REAL de ASUA, Antonio, 236
 RECACOECHEA, Domingo de, 72, 147
 RECACOECHEA, Lorenzo, 146, 147
 RECACOECHEA, Vda. de, 146, 147
 REGAS, Antonio, 44, 62
 RENTERIA, Josef de la, 242
 RIO, Josef del, 97
 RIVERO, Fco., 65
 ROOPRE, 217
 ROUZELLE, Joaquín, 143, 145-146
 ROUZELLE, Joseph, 143, 145-146
 ROZAS, Joseph, 79, 81
 SAENZ de SALCEDO DE LARRAM-BURU, Juan, 255
 SAINT-AULARY, Juan de, 76
 SAINT-AULARY, Enrique, 76
 SAINT-AULARY, Tomás, 72, 188
 SAINT-AULARY, Vda., 143
 SAINT-MICHEL, Joseph, 145
 SAINT-MICHEL, Juan, 145
 SALZEDO, Manuel de, 238
 SANCHEZ DE ZAMUDIO, Martín, 23
 SARACHAGA, Cosme, 65

- SARACHAGA, Joaquín de, 61, 285
 SARACHAGA, Juan Mathias de, 61, 72, 92, 285
 SAN PELAYO Y SARRIA URIARTE, Fernando de, 72, 143
 SANTIESTEBAN, Duque de, 67
 SARSIER, Diego, 100
 SESCOUSE, Pedro, 145
 SHEE, 73
 SMITH, Alberto, 140
 SOLLANO, Vda. de, 79
 TABERN, Gerónimo, 122
 TREVIÑO, Fco. Javier, 146
 TROTIAGA, Joseph, 81, 244-245
 TURPIN, Jph., 65
 UGARTE, Agustín A. de, 55-56, 72, 79, 242
 UGARTE, Miguel L., 146
 UNCETA, Santiago, 242
 URCULLU, 168
 URIA NAFARRONDO, Jacinto, 146, 239
 URIARTE, Antonio, 148
 URIARTE, Josef Ygnacio de, 249
 URIARTE, Fernando de, 59, 61
 URIZAR, Juan Ignacio de, 238
 URTIAGA, Fco. de, 151
 URQUIJO, Josefa Ventura de, 59
 VALDECARZANA, Marqués de, 67-68
 VALLE, Juan del, 238
 VAN MECHELYNK, M.^a C., 152
 VAN VEEN, Pedro, 152
 VIDARTE, Manuel de, 142
 VILLABASO, Juan, 80, 141, 143, 146, 148, 217
 VILLABASO, I., 79
 VILLABASO, Alejandro, 81
 VILLABASO Y SAINT-AULARY, Carlos Nicolás, 251
 VILLARIAS, Marqués de, 60
 VIZARRON, Juan, 100
 VIOLLET, Claudio, 283
 VIOLLET, Luis, 73, 253, 283
 WERNIER Y MARTSINCK, 152
 XARABEITIA Y URZA, Beatriz, 74
 YANCI, Diego de, 198
 YBARRA, Domingo de, 237
 YBARRA, Miguel, 57
 YRAURGUI, Juan de, 67
 YRISARRI, Pablo Fco. de, 60, 72
 YSLA, Manuel de, 148, 291
 YZARDUY, Joaquín de, 33, 146, 244
 YZARDUY, Domingo de, 244, 291
 ZABALIA, Nicolás de, 61, 72, 188, 236, 281
 ZALBIDEA, Fco., 79
 ZALDIA, Joaquín Manuel de, 69
 ZALDIBIA, Domingo de, 236
 ZAMORA, Francisco de, 44
 ZURBANO Y ARBOLANCHA, Jerónimo de, 255
 ZUVIRIA, José Ramón, 79

GRAFICAS

- Valor monetario total de la avería del hierro y de la lana en el período 1750-1800.
- Movimiento de navíos entrados y salidos por Bilbao, años 1750-1800.
- Participación porcentual en las cargazones o embarques de hierro de las principales familias de comerciantes bilbainos. Años 1750 a 1770 y 1780 a 1790.
- Destino de las exportaciones de hierro por países: Años 1750-1755; 1758-1763; 1764-1769; 1770-1775; 1776-1781; 1782-1787; 1788-1793; 1794-1800.
- Exportación de hierro por el puerto de Bilbao en el período 1750-1800.
- Mapa de la exportación total de hierro 1750-1800.
- Quiebras de compañías mercantiles de Bilbao. Años 1750-1800.
- Participación porcentual en las cargazones o embarques de lana de las principales familias de comerciantes bilbainos. Años 1750-1770 y 1780 y 1790.
- Participación porcentual de la colonia extranjera en el total de las exportaciones de lana y de hierro, 1750-1770 y 1780 y 1790.
- Destino de las exportaciones de lana por países: Años 1750-1755; 1758-1763; 1764-1769; 1770-1775; 1776-1781; 1782-1787; 1788-1793; 1794-1796.
- Exportación de lana a través del puerto de Bilbao. Años 1750-1800.
- Mapa de la exportación total de lana, 1750-1800.
- Principales comerciantes de Bilbao importadores de bacalao de Terranova (tanto por ciento de participación anual en las importaciones).
- Número anual de barcos de Terranova entrados en Bilbao (1750-1795).
- Número total de barcos procedentes de Terranova distribuidos por los meses de llegada (1750-1795).
- Principales localidades de procedencia de los navíos canadienses entrados en Bilbao (1750-1795).

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
INTRODUCCION. RAZON DEL TRABAJO	1
1. Armarios donde se guardaban los libros de Averías.	9
2. Muestra documental de los Libros de Averías.	9
3. Bilbao en el siglo XVIII.	12
4. Carta de mar.	13
5. Vista de la ria bilbaina en un cuadro de la época.	15
6. Barcos bacaladeros.	19
7. Descargando bacalao.	19
8. Cántaro y boletos utilizados en la elección de cargos de la Universidad y Casa de Contratación.	19
9. Casa de Ventura Francisco GOMEZ DE LA TORRE.	19
7. Rasgos principales de la evolución del comercio exterior bilbaíno en la Baja Edad Media.	20
3. Esplendor y decadencia de Bilbao en los siglos de la Edad Moderna.	23
4. Creciente importancia del comercio lanero y desarrollo de la siderurgia a fines del siglo XVII.	26
B. RASGOS GENERALES DEL COMERCIO DE VIZCAYA Y DE BILBAO EN EL SIGLO XVIII	27
1. Penuria económica de Vizcaya y defensa de las franquicias comerciales.	27
2. Medidas gubernamentales contra el contrabando y la libertad aduanera del Sotero (Decreto de 1711, Estatutos de 1727 y R.O. de 1779).	29
3. Medidas restrictivas del tráfico de monedas.	33
C. DESARROLLO COMERCIAL DE BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	35
1. Mejora de la infraestructura de las comunicaciones. Obras en la barra y ria de Bilbao y construcción del camino Bilbao - Burgos por Orduña y Pancorbo.	36
2. Aumento de la población de Bilbao.	38
Capítulo II. NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES DEL HIERRO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	41
A. PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DEL HIERRO	43
1. Las minas de Somorrostro y la exportación de coque.	43
2. La negociación del hierro.	51

INDICE GENERAL

	Pág.
INTRODUCCION. RAZON DEL TRABAJO	1
METODOLOGIA	9
1. Contenido de los Libros de Averías del Consulado	9
2. Tratamiento informático de la documentación (codificación de la información)....	12
3. Resultados obtenidos tras el procesamiento de la información	13
4. Otras fuentes documentales	15
Capítulo I: MARCO GENERAL DEL COMERCIO DE BILBAO	19
A. CARACTERES GENERALES DE LA EVOLUCION DEL COMERCIO DE BILBAO HASTA EL SIGLO XVIII	19
1. Situación de Bilbao en el contexto europeo y en el ecosistema vasco	19
2. Rasgos principales de la evolución del comercio exterior bilbaino en la Baja Edad Media	20
3. Esplendor y decadencia de Bilbao en los albores de la Edad Moderna	23
4. Creciente importancia del comercio lanero y desarrollo de la siderurgia a fines del siglo XVII	26
B. RASGOS GENERALES DEL COMERCIO DE VIZCAYA Y DE BILBAO EN EL SIGLO XVIII	27
1. Penuria económica de Vizcaya y defensa de las franquicias comerciales	27
2. Medidas gubernamentales contra el contrabando y la libertad aduanera del Señorío (Decreto de 1717, Estipulados de 1727 y R.O. de 1779).....	29
3. Medidas restrictivas del tráfico de monedas	33
C. DESARROLLO COMERCIAL DE BILBAO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO	35
1. Mejora de la infraestructura de las comunicaciones. Obras en la barra y ría de Bilbao y construcción del camino Bilbao a Burgos por Orduña y Pancorbo	36
2. Aumento de la población de Bilbao.....	38
Capítulo II: NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES DEL HIERRO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	43
A. PRODUCCION Y COMERCIALIZACION DEL HIERRO	43
1. Las minas de Somorrostro y la exportación de vena	43
2. La negociación del hierro	51

a. Ferrerías mayores y menores	51
b. Fomento de la industria de transformación por la Real Sociedad Vascongada	52
c. Empleo del hierro en la industria de la construcción naval	53
d. Sistemas de comercialización del hierro utilizados por los negociantes bilbainos	54
e. Contratos de fletamiento	60
f. Competencia de los extranjeros en materia de fletes	61
3. Política aduanera de los Borbones	64
a. Medidas proteccionistas para el hierro vasco	64
b. Creación de una veeduría en Cádiz en 1777 por las Provincias Vascas y repercusiones de la R.O. de 29 de julio de 1779	68
4. Los grandes comerciantes exportadores de hierro de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII	71
B. LOS MERCADOS EXTERIORES DEL HIERRO	82
1. Los mercados del norte y noroeste de Europa	82
1.1. Francia	83
1.2. Gran Bretaña	86
1.3. Holanda y los Países Bajos Austriacos	89
2. El mercado norteamericano	90
3. Europa del Sur	91
3.1. Portugal	91
3.2. Italia	93
3.3. España meridional	94
4. Marruecos	94
5. Cabotaje cantábrico	95
6. El comercio con América a través de los puertos habilitados	97
6.1. Exportación de hierro a Cádiz	99
6.2. Exportación directa a América	117
C. ANALISIS DE LA COYUNTURA	118
1. Competencia de los hierros sueco y ruso y desarrollo de la siderurgia inglesa ..	118
2. Elevados costes del hierro vasco y necesidad de potenciar el proceso de elaboración completa del mismo	122
3. La tendencia de larga duración 1750-1800	123
Capítulo III: NEGOCIACION Y MERCADOS EXTERIORES DE LA LANA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	127
A. POLITICA PROTECCIONISTA DE LA INDUSTRIA TEXTIL	127
1. Medidas gubernamentales para impedir la extracción de lanas ordinarias	129
2. Real Orden de 16 de Marzo de 1763 favorecedora de la exportación a través de Santander y su repercusión en el comercio lanero	132

B. COMERCIALIZACION DE LA LANA	136
1. Contratación "in situ" de la lana castellana por los comerciantes bilbainos	136
2. Los grandes comerciantes exportadores de lana de Bilbao	142
3. Corresponsales y consignatarios extranjeros	151
4. La colonia extranjera y su participación en el comercio activo de Bilbao	154
C. LOS MERCADOS EXTERIORES DE LA LANA	161
1. Inglaterra	162
2. Holanda	164
3. Francia	166
4. Alemania	167
5. Países Bajos Austríacos	169
6. Dinamarca, Rusia, Noruega y Suecia	176
D. ANALISIS DE LA COYUNTURA DEL COMERCIO EXTERIOR LANERO DE BILBAO (1750-1800)	187
 Capítulo IV: LA NEGOCIACION DEL BACALAO. RELACIONES COMERCIALES ENTRE BILBAO Y TERRANOVA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	195
1. Importancia de la negociación del bacalao en Bilbao en los siglos XVI y XVII.	195
2. Consecuencias negativas del Tratado de Utrecht para la economía pesquera del País Vasco	197
3. Importancia del bacalao en la economía española del siglo XVIII	205
4. Los principales comerciantes bilbainos importadores de bacalao	211
5. La coyuntura internacional del comercio del bacalao	223
 Capítulo V: COMERCIO Y SOCIEDAD EN EL BILBAO DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII	233
1. Caracterización del grupo de grandes cargadores bilbainos	233
2. Mentalidad favorable al ejercicio de las actividades mercantiles	239
3. Análisis de algunas fortunas a través de los inventarios "Post Mortem"	241
4. La fusión de la sangre azul con el dinero burgués	255
 CONCLUSIONES	265
APENDICES	271
FUENTES Y BIBLIOGRAFIA	299
FUENTES MANUSCRITAS	301
FUENTES IMPRESAS	307
BIBLIOGRAFIA	309

INDICE ONOMASTICO.....	315
INDICE DE GRAFICAS Y MAPAS.....	321
INDICE DE ILUSTRACIONES.....	323
C LOS MERCADOS EXTERIORES DE LA LANA.....	
161	161
162	162
163	163
164	164
165	165
166	166
167	167
168	168
169	169
170	170
D ANALISIS DE LA COYUNTURA DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL SIGLO XVIII.....	
171	171
E DE BILBAO (1750-1800).....	
172	172
F LA NEGOCIACION DEL BACALAO, RELACIONES COMERCIALES ENTRE BILBAO Y TERRANOVA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII.....	
173	173
G LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
174	174
H LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
175	175
I LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
176	176
J LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
177	177
K LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
178	178
L LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
179	179
M LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
180	180
N LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
181	181
O LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
182	182
P LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
183	183
Q LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
184	184
R LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
185	185
S LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
186	186
T LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
187	187
U LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
188	188
V LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
189	189
W LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
190	190
X LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
191	191
Y LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
192	192
Z LA COYUNTURA INTERNACIONAL DEL COMERCIO DEL BACALAO EN EL SIGLO XVIII.....	
193	193