

AINGERU ZABALA URIARTE

COMERCIO Y TRAFICO MARITIMO
DEL
NORTE DE ESPAÑA
EN EL SIGLO XVIII

VOL. II

DEUSTO 1.982

AINGERU
ZABALA

COMERCIO
DEL NORTE
EN EL XVIII

II

1982

UNIVERSIDAD DE DEUSTO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Sección de Historia

Aingeru ZABALA URIARTE

EL COMERCIO Y TRAFICO MARITIMO

DEL NORTE DE ESPAÑA

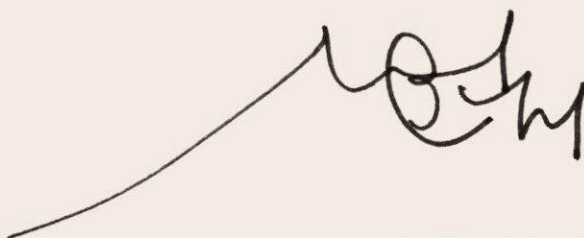
EN EL SIGLO XVIII

(Vol. II)



TESIS DOCTORAL DIRIGIDA POR
D. Manuel BASAS FERNANDEZ

Vº Bº



Deusto, Bilbao 1.982.

CAPITULO V

EL COMERCIO ESPAÑOL EN EL CONTEXTO DE LA EUROPA ATLANTICA

Superado el análisis de los elementos confluyentes en la realización material del hecho comercial es el momento de valorar la evolución de éste. Esta valoración hay que hacerla desde el doble sentido del tráfico y de la actividad comercial como tal y -- desde las múltiples facetas de los ámbitos comerciales y de las - áreas geográficas precisas.

No hay que olvidar que el comercio internacional está - vinculado, precisamente por su condición supraestatal a múltiples condicionantes cuya valoración exige un análisis pormenorizado, geográfica y temáticamente minucioso, hasta el límite de lo posible. Para una adecuada comprensión del tema he optado en esta capítulo por desgajar el aspecto meramente coyuntural, desde la óptica española y centrar la atención en el hecho concreto del comercio exterior: su evolución, sus puntos concretos de realización: países y puertos; y los productos objeto de importación y exportación, analizados, en la medida de lo posible, en toda su ámplia significación para el mercado interior español.

Para el conocimiento del comercio exterior de España, y del tráfico marítimo que lo hacía posible, tenía dos caminos que no son, de ninguna manera, excluyentes, sino más bien, y dadas las notables deficiencias de la documentación nacional, complementarios.

Uno de ellos consiste en rastrear, en la medida de lo posible, cuanta información sobre dicha cuestión pudiera encontrarse en las zonas geográficas objeto de este estudio. El resultado ha sido irregular, tanto cuantitativa como cualitativamente.

Es decir, en cuanto al fraccionamiento informativo, pues -- hay investigaciones monográficas, para cada puerto francés, -aunque cronológicamente desiguales-, y no he podido encontrar nada considerable sobre Noruega; aunque no me cabe duda de que una búsqueda desde unos presupuestos distintos a los míos; presencia física en el país y cierta capacidad lingüística, podía dar resultados diferentes; y no sólo en este caso, sino también en los demás, como el holandés, en los que resulta lamentable la penuria de la información manejada.

En lo relativo a la calidad de la información localizada, -- pues no siempre he contado con noticias sobre el tráfico, o con una cronología completa, o con cualquiera de las múltiples necesidades -- que mi trabajo demandaba. Y no siempre por causa exclusiva de los -- trabajos y su enfoque, que era distinto al que planteó, sino también por las lagunas, frecuentemente insalvables, de la documentación.

He intentado una síntesis de esta información, síntesis que debe de completar lo que la documentación propia nos proporcione, -- que frecuentemente será mucho menos de lo que estas noticias, general

mente bibliográficas, nos indican.

AL NORTE DEL ATLANTICO

A) Noruega

En el siglo XVIII, no existía Noruega definida como estado, pues dependía administrativamente de Dinamarca; esta dependencia política ha originado su dilución estadística, y en los informes de las balanzas comerciales españolas de los años 1.792 y 1.795 (1) no aparece como tal. Pero en otra información estadística, de gran interés para nuestra área, la balanza comercial de Galicia, de los años 1.791 a 1.795 publicada por Larruga (2), sí figura Noruega; y por otra parte, en las informaciones deducibles de los libros de los derechos de avería del Consulado de Bilbao, los más completos libros consulares del XVIII cantábrico, también hay referencias a embarcaciones provenientes de puertos noruegos.

Este comercio no debía de ser de gran consideración; sustancialmente España importaba bacalao y madera, aunque tampoco tan despreciable que en sí, o en sus circunstancias, fuera desconocido por la administración (3). La Balanza Comercial Gallega indica que por los puertos de su jurisdicción se importaron de Noruega 10.079 ^c de bacalao, valoradas en 132.600r^s mientras que por parte nacional los envíos fueron prácticamente nulos.

A lo largo del siglo la posición comercial española en la parte de jurisdicción danesa, que como ya se ha señalado era Noruega, sufrió variaciones considerables ya que hasta 1.719 las relaciones fueron prósperas; venían siéndolo desde 1.672, como consecuencia de la necesidad holandesa de utilizar navíos neutrales para su comercio.

La entrada de Dinamarca en la guerra del norte hizo que hasta más -- allá de 1.729 no se restauraran, a pesar de la paz, las antiguas relaciones.

El posterior tratado danés con los piratas berberiscos rompió de nuevo las relaciones hasta 1.757 fecha en que se puede decir que se inicia una nueva época en las relaciones bilaterales. Hasta -- las pequeñas villas noruegas participaron de tal actividad.

El centro primordial de este comercio fué Bergen que en -- 1.795, envió al Mediterraneo 69 navíos y 83 al año siguiente. Fundamentalmente se relacionaban estos puertos con Salucar, Cadiz, Málaga, Cartagena, Valencia y Barcelona.

Los objetos de intercambio eran: vino, por parte española y -- pescado, madera y hierro de los noruegos. Estos intercambios fueron en aumento desde el año 57 hasta 1.807 y la entrada danesa en la guerra, a pesar del corso y de los problemas generales con que a finales del XVIII se enfrentó el comercio (4).

B) Dinamarca

De la misma forma que hemos visto la dificultad de conocer el comercio noruego, por causa de su integración en las balanzas danesas y de la falta de bibliografía, en el caso que nos ocupa encontramos dificultad en separar ambas zonas geográficas; por otra parte el país tiene puertos a ambos lados del Sund. Por las características de la documentación contable del estrecho, podemos conocer con -- cierta aproximación el comercio hispano danés realizado en los puer-

tos al este del estrecho, aunque sea sólo hasta 1.780. Lo cual, al no llegar hasta 1.792 o 1.795 nos impide una evaluación, aunque sea por dos años, de las significaciones de estos puertos orientales - con respecto a los occidentales. (5)

En 1.792, Dinamarca adquirió productos en España, por valor de 2.958.338 reales y vendió 9.564.972 reales en mercancías lo que suponía para España un déficit de 6.606.634 reales, mientras - en 1.795 la situación fué de 12.812.297 reales de importaciones españolas frente a 8.643.785 reales de valor en las exportaciones de Dinamarca, lo que suponía de nuevo un déficit de 4.174.512 reales. Considerando la información detallada de ciertos años y las noticias que sobre Galicia tenemos, podemos conocer cuales, y de que nivel de importancia, eran tales intercambios.

Ambos años la partida más importante, tanto de las importaciones como de las exportaciones españolas, fué la de comestibles, especiería, licores y granos; de los cuales se importaba trigo, carnes animales y pescados, así como algunos derivados de estos productos como harinas o manteca de vaca. Al tiempo que se exportaban frutas, legumbres, hortalizas y líquidos (aguardientes, vinagre y vino) azúcar, galletas y miel.

	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	1792	1795	1792	1795
SEDA			63.360	29.610
LANA Y PELO				131.940
LINO, CAÑAMO, M.G.	127.400	363.892		416
CUEROS Y PIELES		236.128	55.004	
COMESTIBLES	8.206.460	11.059.484	2.391.280	8.410.490
DROGAS		675	448.694	23.274
MADERAS	293.109	249.210		
VARIOS	938.003	908.907		48.054

La tabla comparativa de ambos años no nos aporta mucho más; y como en este caso sucedería en cualquier otro. Lo importante no es conocer qué sucedió el año 92 o el 95, con todo lo que eso pueda significar, sino llegar a saber como se fué formando un comercio a lo largo del tiempo; a través de qué puertos, tanto nacionales como extranjeros, y mediante qué tráfico. Distinguir los intercambios circunstanciales de los verdaderos fundamentos del comercio bilateral.

Entre estas dos fechas se han producido ciertas variaciones en la balanza comercial, como son la adquisición de 733 ℓ de lana por parte danesa, o la venta de 52 libras de algodón y 120 varas de lanas por la parte española; por señalar algunas de las partidas novedosas en la balanza de 1.795.

EL SUND

Los Reyes de Dinamarca percibían un derecho de cuantos navíos pasaban, en una u otra dirección, por el Sund o los Beltes, este derecho se pagaba en el puerto de Elsenor, para cuyo control, mientras el mar fuera navegable, una o dos fragatas patrullaban los estrechos; estos derechos estaban arreglados según unos aranceles que se acordaban en cada caso entre el país de origen de los navíos y mercancías y el Rey de Dinamarca. Parece que los primeros acuerdos se establecieron con las ciudades hanseáticas, luego los holandeses, que consiguieron un trato de país más favorecido, Francia siguió su ejemplo, luego Inglaterra y Suecia, con quien un acuerdo muy beneficioso estuvo vigente hasta entrado el XVIII. El derecho privilegiado sueco cesó en 1.720 fecha a partir de la cual "los vasallos de S.M. sueca pagaron del mismo que ingleses, holandeses u otra nación más -

favorecida".

Ultimamente España, Portugal y Nápoles obtuvieron particulares concesiones que se diferenciaban muy poco de las de los demás paises, salvando las suecas, con la peculiaridad de que si a algunos de los demás países se le aplicaba algún beneficio en la tarifa de derechos, también a ellos se les sería concedido. Estas tarifas establecían también relaciones de peso y medida y así, una pipa de vino de Málaga, o de cualquier otra parte de España se evaluaba en 45 Rixdalers, de lo que se pagaba en Elsenor la trigésima parte.

Los derechos pagados eran de dos tipos, unos relativos a los navíos y otros a sus cargazones y mercancías; cuando una nación trataba con Dinamarca los derechos del estrecho, o bien se especificaban estos, caso inusual o bien se aplicaba automáticamente la tarifa holandesa de 1.645, que era el arancel aplicado a España. Y si hubiera alguna diferencia recaía únicamente sobre los efectos cuyo valor se exigía a razón del 1% pues las naciones mas favorecidas (Francia, España, Inglaterra, Suecia, Holanda, Portugal y las dos Sicilias) sólo pagaban por esa tarifa, y las demás, entre ellas la misma Dinamarca, a razón de 1.25%.

En cuanto a las equivalencias de pesos hay que tener en cuenta en primer lugar que cualquier libra o quintal de los países externos al Báltico, fueran cuales fueran sus características, se consideraba en Elsenor como la libra o el quintal danés, que eran, más o menos como los franceses, lo que, en el caso de pesos de origen de menor -- cuantía suponía un serio percance pues los derechos se evaluaban por cantidades mayores que las reales. Esta norma afectaba sólo a los pe-

sos externos al Báltico, porque los interiores resultaban favorecidos en Elsenor. Además los "lastres" de los granos, de cualquier país que fueren, se regulaban para el derecho, como los holandeses, aunque si en los conocimientos se especificaba de que lastres se trataba se aplicaba una media de este con el holandés; cuando se trataba de la sal, si en los conocimientos no se especificaba se aplicaba el "lastre" de Amsterdam, pero especificándose, los españoles pagaban de acuerdo con la siguiente tarifa:

De Cádiz

S. Lucar los 7 moyos = 2 lastres
Lisboa
Sutubal

De Ibiza

La Mata
Alicante los 2 moyos = 4 solmas = 1 lastre
Cagliari
Trapani

Evaluada las mercancías según su peso y de acuerdo con una tarifa, se estipulaban los derechos que habían de pagarse por cuanto se refiere a la mercancía, derecho teóricamente establecido en Escudos Especiales, pero por la práctica desaparición de esta moneda se recurrió a los llamados Escudos Coronas cuyo valor era inferior en 6 sueldos a los primeros con lo que el montó en cifra del derecho debía aumentarse. Sin embargo también esta moneda se hizo de uso difícil - por su escasez y fué sustituida por otra, los Escudos Corrientes que eran también de valor inferior a las Coronas lo que aún complica más la evaluación del efectivo a pagar en Elsenor donde los derechos se seguían evaluando en Escudos Especiales, esto es, del valor estipulado en E.E. se llegaba al E.C. añadiendo una octava parte ya que cada escudo estaba dividido en 48 stivers (o sueldos) y eran, como ya hemos dicho inferiores en 6 stivers a los E.E.; el valor en E.C. se transforma en escudos corrientes añadiendo la decimoctava parte (8 de los 48 stivers). (6)

Por parte de los navíos, pagaban estos por distintos conceptos otros derechos; al director de la aduana, a las conserjerías, por los pasaportes y gastos menores, al oficial de la aduana que se encargaba de transportar los despachos a casa de los expedicionarios de los navíos o de sus representantes en Elsenor, al traductor, al inspector, cuanto estaban sujetos a visita y finalmente a la fragata de guerra que estaba de guarda en el estrecho y que recibía una cantidad fija de cuantos navíos pasaban en cualquiera de las dos direcciones. En su conjunto, y como norma general venían a pagar los navíos españoles, con carga, unos 10 rixerdales 20 stivernsm, cifra de la que resultaba difícil librarse dadas las disposiciones para controlar el tráfico.

A ninguna embarcación se le permitía pasar los estrechos sin haber pagado antes los correspondientes derechos para lo cual, mientras el mar fuera navegable, una o dos fragatas, de guardia en la Rada de Elsenor, observaban con atención a todos los navíos que pasaban y si el cumplimiento del protocolo no era el correcto, y ante la sospecha de intento de fraude, se enviaba una chalupa en su persecución; si alcanzaba al navío sospechoso, y a sospecha confirmada, se le imponía una multa considerable; si el navío lograba escapar se culpaba a su consignatario en Elsenor y si no lo tenía, se le esperaba con especial cuidado al retorno por el mismo lugar. Eran excepción los casos en que la mala mar o el mal estado del navío no permitieran fondear en Elsenor, a estos navíos se les obligaba a hacer las diligencias precisas en Copenhague.

Para facilitar el control se estableció un protocolo de saludo al Castillo de Cronemburgo, sobre Elsenor, que consistía en arriar velas al pasar frente a él, durante 5 minutos, o en su defecto el tiempo durante el que la iglesia del puerto estuviera totalmente tapada por dicho -

Castillo. Sólo si el castillo arbolaba señal de dispensa de saludo podía incumplir la ordenanza del saludo. Si el navío no saludaba, unos cañonazos de aviso servían también para alertar a la fragata de guardia.

Cuando los capitanes o patrones de navío desembarcaban en Else nor debían ir inmediatamente a la añuana donde presentaban toda la documentación del navío y carga y, a la vez, declaraban la casa consignatoria de Elsenor, quienes se encargaban de toda la tramitación y pago de derechos. Si la embarcación no tenía consignación en el puerto podía designarlo libremente el capitán, quien pagaba con letra el importe de expedición, aun 10% (7) *Este no sería un defecto de conocimiento*

Los derechos percibidos por ambos conceptos, embarcaciones y mercancías se registraban adecuadamente y esos registros son, con las debidas precauciones, una fuente insustituible para el conocimiento del tráfico y del comercio entre el Báltico y el mar del Norte. Toda esta documentación ha sido resumida, tabulada y publicada por Nina Ellinger Bang y Kund Korst (8) y a esta publicación nos vamos a referir a continuación pues la información que proporcionaba sobre número de navíos, país de matrícula, puertos de procedencia y destino, mercancías y cantidades transportadas, resulta, a pesar de los inconvenientes a que más abajo se aluden, muy significativa y difícilmente sustituible en la extensión cronológica y amplitud geográfica que contempla.

El Sund según Jean'in (9) representa el 90% de los intercambios entre la Europa Occidental y la Oriental ya que la ruta terrestre además de más cara no resistía, ni podía resistir, una comparación de los volúmenes transportados por mar y además porque la otra ruta marítima, la del Norte vía a Arkargel, no representaba ni en los años mejores, el 10%

del Sund (100 navíos frente a los 2.000 a 2.500 del Sund). Lo que - confirma la alta representatividad del Sund en las relaciones entre las dos Europas.

En cuanto a la información propia del Sund, hay que distinguir entre las cuentas propias y las tablas editadas; y también diferenciar los distintos períodos pues se trata de unas series multi-seculares que difícilmente pueden ser elaboradas y analizadas con el mismo criterio en todas las épocas. En primer lugar se reconoce generalmente que las tablas sacrifican el punto de vista del comercio al del tráfico, mas éste no sería un defecto de consideración - si fuera el único, pero otros de más significado obligan a un previo análisis que permita, en la medida de lo posible, subsanar, no sólo los planteamientos de las tablas sino también, en tanto en - cuanto factibles, las deficiencias de la información originaria.

Uno de los problemas graves de las tablas es que, tanto en cuestiones metrológicas como en las de clasificación, resultan muy incompletas: metrológicamente porque ni se han tenido en cuenta - los tipos de taxas ni se han cuidado debidamente las conversiones - "Pour des produits de première importance comune le lin et le chauvre, les tables donnent côte a côte des quantités exprimées en deux unités différentes, comme si la reduction était imposible; la solution figure dans les tarifs: 1 Laest = 6 Skippund" (10) y aunque algunas de estas diferencias pudiera subsanarse utilizando las correspondientes tarifas y sistemas de conversión, no hay que olvidar que las tablas especifican poco las procedencias concretas de algunas - mercancías y, como ya hemos visto, no todos los moyos de sales tributan por igual cantidad de Laest, de hecho 1 Laest puede ser o 3,5

moyos de Cádiz o 2 de Alicante. Y en otros muchos casos la equiparación a libras o quintales daneses, que se ha dicho que eran muy similares a los franceses, hace difícil la comparación entre dos zonas, cuyas medidas reales fueran distintas entre si, pero que se evaluaban por iguales en Elsenor.

En cuanto a la clasificación, el sector mas afectado, pero no el único, es el de las especies y los productos coloniales. Su deficiencia es doble, pues por una parte amontonaba distintos productos, llegando en alguna ocasión a ser incluidos unos treinta, y por otra, las distinciones entre sus diversas metrologías son prácticamente inexistentes, reduciéndolos muchas veces a una simple enunciación del valor total del derecho, y no mencionando las cantidades.

Pero otros sectores tienen, en menor grado, deficiencias similares, como el de la madera, cuyas diferentes características y utilizaciones se contemplaron parcialmente en la primera parte de la publicación (hasta 1.657) distinguiendo tres tipos, para desaparecer tal diferenciación en la segunda parte, lo que nos afecta al completo, pues aparece una sola rubrica, madera, dividida en dos columnas, cada una en una unidad.

Estos defectos, y otros de varia consideración, han hecho surgir serias dudas sobre la utilización de las tablas en comparación con las cuentas originarias, pero sus ventajas y cualidades -- las hacen, para mí, insustituibles. Sobre todo por cuanto la consulta de la documentación original plantea las suficientes dificultades como para desistir de ella y, por otra parte, si bien hay aspectos en los que las tablas no valen gran cosa, hay otros en los que com--

pletadas por cierta información marginal, especialmente tarifas y datos metrológicos, son susceptibles de una utilización plena y, - por último porque son un cúmulo de información de pleno valor, avalado, en el puro aspecto cuantitativo, por la reconocida exhaustividad y cuidado de la publicación en cuyas más de 3.000 páginas - sólo se han apreciado mínimos errores de impresión o adición, en cualquier caso poco significativos.

En el ámbito de lo utilizable hay que situar en primer lugar los datos concernientes al movimiento de los navíos, pues en el Sund el registro de éstos es de una calidad muy superior al de las mercancías, hasta el punto de que, gracias al sistema de control establecido, se puede considerar que todos los navíos que pasaban por el Sund se registraron (11). Y por lo que al pequeño Belt y al gran Belt se refiere, hay que señalar que el primero, del que se ignora prácticamente todo, se utilizaba de forma casi exclusiva por el pequeño cabotaje, y no cabe suponer que fuera usado para defraudar pues a sus pésimas características había que añadir su fácil control; el gran Belt nos es mas conocido pues sus cuentas, publicadas para la primera mitad del XVIII, nos ilustran bastante sobre sus características, con la peculiaridad de que en todo ese -- tiempo, ni un sólo navío procedente o con destino a España pasó -- por tal ruta.

Ahora bien, por fiable que sea la información sobre el tráfico del Sund, y por completa que sea, en lo referente a las relaciones entre la península y el Báltico, surge un problema de utilización, ciertamente considerable. En términos generales, hablar de - número de navíos, sólo tiene significación si tenemos la seguridad

de que en el tiempo y el espacio el tonelaje de estos permanece relativamente estable, pero "entre le milieu du XVII^{eme} siècle et la fin du XVIII^{eme} la capacité moyenne de transport des navires n'a pas changé beaucoup, pas suffisamment en tout cas -- pour entraîner des incidences serieuses sur la valeur de la courbes des effectifs comme mesure du trafic dans le Sund" (12).

En lo que al movimiento de mercancías respecta hay que señalar que las cuentas no proporcionaban directa e integramente una estadística uniforme en peso, volumen o valor y, uniformizar la información plantea problemas de difícil solución, con el agravante de que existe una certidumbre clara de unas prácticas fraudulentas bastante generalizadas. Y el intento de sustituir toda la información por unos datos provenientes de un solo derecho se ha revelado como ineficaz, por lo que se impone analizar primero las modalidades del fraude y sus posibles correcciones y posteriormente analizar independientemente algunas series, sin olvidar un marco coyuntural general.

Respecto al fraude, no cabe duda de que los capitanes -- tendían a ocultar parte del cargamento y aunque el establecimiento a partir de la institución, en 1.618, de la visita sistemática de los navíos, aminoró un tanto el valor del engaño, la eficacia de la administración siguió siendo en algunos casos, imperfecta.

Se puede asegurar que la ocultación era importante en materia de cereales. Se practicaba de dos maneras, por una parte -- declarando un cereal por otro superior, es decir, cargamento de centeno en lugar de los reales de trigo; por otra sustituyendo el volumen de cereal por volúmenes y pesos de otros productos de me-

nor derechos, como la madera. Lo que obliga, por una parte a sumar en este trabajo la totalidad de los cereales y no hacer el estudio para cada uno, y por otra a dudar, con fundamento de la significación de los totales obtenidos.

Según Jeanin, los holandeses, unos de los principales -- transportistas de los españoles, practicaban unas declaraciones especialmente inexactas. Para este autor la causa de esta peculiaridad reside en que los principales baneficiarios del fraude, en el caso de los navíos holandeses, eran sus propios capitanes quienes fiados de su fuerza como grupo, al ser los usuarios mayores, adoptaban una posición de fuerza difícilmente contestable.

La incidencia del fraude era muy diferente según los productos, así las partidas reducidas y diversas eran ocultadas de forma casi sistemática, lo que se agravaba con los productos especialmente valiosos. En el caso de las partidas grandes el fraude era -- más difícil pues su peso no se podía ocultar absolutamente como consecuencia de los sistemas de valoración de carga en función de la flotación de los navíos. Lo que, por medio de una estiba razonable permitía, eso si, potenciar las sustituciones fiscales ventajosas, como ya he señalado, pues declarar centeno en lugar de trigo suponía una reducción de tarifas del 50%. Evaluar en líneas generales -- este fraude resulta difícil pues aunque ya se ha indicado que el -- sistema de registros tendía a reducir su significación global, ciertas prácticas eran de control casi imposible.

Por otra parte, a principios de siglo la excepción sueca, vigente de hecho hasta 1.710 y de derecho hasta el tratado de 1.720

eximía a los navíos suecos o a las mercancías de propiedad sueca de todo derecho, lo que afectaba bastante a productos como el hierro o el cobre. Pero hay que señalar la poca relevancia del tráfico sueco con España. (13)

Sumadas estas excepciones a las propias danesas y a las correspondientes a algunos de los productos concretos de ciertas villas hanseáticas, no se llegan a computar en un 5% las excepciones, a partir del citado año de 1.710.

Así hay que reconocer que a partir de esta fecha los problemas disminuyeron notablemente y la validez de la información, incluso en los montes globales de los cereales, es ciertamente considerable y bien se puede decir que, para nuestra suerte, las tablas de los datos del período 1.710-1.783, son de una elevadísima garantía.

Como no cabe una interpretación de las relaciones comerciales de España con el Báltico sin un breve bosquejo de coyuntura general, resumo a continuación ésta con el fin de que su horizonte sirva de marco al problema que nos ocupa. Partiendo de la doble dirección del tráfico podemos decir que éste, en su condición como tal tráfico, tuvo una evolución concreta resumible en dos fases: una regresiva, como un mínimo en 1.717 para remontar con brusquedad esta situación entre 1.717 y 1.725 fecha a partir de la cual un alza continua, moderada, se produjo hasta el final del período.

En cuanto a los intercambios, la significación de la ruta oeste este es menor a la inversa. Ruta ésta caracterizada por las salidas de cereales y materias primas, frente a la sal y productos ma-

nufacturados que caracterizan las adquisiciones bálticas.

Los cereales abandonaron tardíamente su carácter fluctuante como producto de comercio, y sólo a partir de 1.760 puede decirse que sus niveles se estabilizan. Pero para esas fechas hay que señalar que el interés de la Europa Atlántica por los trigos bálticos había disminuido a la vez que aumentaron las compras de hierro, cobre, lino y otras materias primas. Puede decirse que es este cambio sustancial de la demanda la característica más relevante del comercio báltico.

A) El tráfico

Veamos a continuación como se comporta el tráfico español, su oferta y demanda a lo largo de los 83 años para los que se dispone, gracias a las tablas, de una información, en alguna medida, precisa; la limitación de esta precisión reside por una parte, en el hecho ya comprobado, de que no siempre los capitanes hacen sus declaraciones de acuerdo con los conceptos que a nosotros nos interesa resaltar; esto es, pueden declararse originarios de El Havre cuando en realidad tal no ha sido sino el puerto en el que completaron un cargamento, a veces sustitutivo de uno general, procedente de Cádiz. Y a la inversa puede declararse como destino Inglaterra para un navío cuyo tornovaje se iniciará en cualquier otro puerto. La realidad del tráfico se escapará siempre al investigador, salvo que haga un análisis minucioso de embarcación por embarcación; teniendo la suerte de que las mismas no cambien de nombre a lo largo del trayecto.

NUMERO DE NAVIOS

AÑO	E.S.	S.E.	TOTAL	TOTAL PER.	AÑO	E.S.	S.E.	TOTAL	TOTAL PER.
1700									
1	3	1	4		41	6	10	16	
2	1	2	3		42	5	12	17	
3					43	12	14	26	
4	1	4	5		44	10	13	23	
705	3	7	10		745	7	13	20	
6	3	5	8		46	15	6	21	
7	5	6	11		47	5	13	18	
8	2	3	5	19/33	48	7	20	27	124/169
9	1	3	4		49	20	24	44	
1710		2	2	52	1750	37	46	81	293
11					51	44	13	57	
12		3	3		52	30	73	103	
13	2	1	3		53	34	110	144	
14	5	1	6		54	27	58	85	
715	3	1	4		755	31	42	73	
16					56	12	54	66	
17					57	8	56	64	
18	2		2		58	6	45	51	208/547
19				13/7	59	5	47	52	
1720	1	1	2	20	1760	11	49	60	755
21	4	1	5		61	19	49	68	
22	3	3	6		62	11	30	41	
23	3	1	4		63	24	70	94	
24		2	2		64	47	55	102	
725		4	4		765	26	67	93	
26	6	2	8		66	33	59	92	
27		1	1		67	16	75	91	
28		3	3	17/23	68	21	88	109	289/624
29	1	2	3		69	34	58	92	
1730		4	4	40	1770	54	73	127	909
31	7	4	11		71	63	77	140	
32	5	11	16		72	125	72	197	
33	17	12	29		73	92	95	187	
34	24	11	35		74	56	98	154	
735	27	2	29		775	73	103	176	
36	7	11	18		76	63	105	168	
37	21	15	36		77	28	133	161	
38	41	8	49	171/90	78	50	145	195	643/1081
39	14	9	23		79	44	153	197	
1740	8	7	15	261	1780	49	100	149	1.724
					81	31	87	118	
					82	40	137	177	
					83	54	197	251	

La diferencia de esta tabla con la de destinos y procedencias se debe a que en ésta no se han considerado las alternativas Fr. o Esp.; Espa. Portu; Espa. It. Fra.; Espa. o It.; etc., por lo que los valores son menores a los probables.

El tráfico aumentó considerablemente a lo largo del período citado, si bien, el crecimiento experimentado fué bastante desigual, de modo que los niveles de transporte hasta la década de los treinta fueron, comparativamente bajos y fué, a partir de 1.741 cuando se experimentó un crecimiento de consideración. Al respecto hay una excepción importante que interesa señalar, fué en el período 1.731-1.740 el inicio, prácticamente, en que el tráfico procedente de la península superó el procedente del Báltico, casi duplicándolo.

El comportamiento creciente en cuanto al tráfico general, manifiesta, habida cuenta su doble dirección, ciertas discrepancias, pues si bien el carácter progresivo del tráfico Sund-España fué -- permanente, la dirección contraria conoció en los años 50 un retroceso considerable, fácilmente atribuible a la época de tensiones con Dinamarca, tensiones originadas por un acuerdo formalizado el 10 de Agosto de 1.716 entre el Rey de Dinamarca con el Rey de Argel.

Acuerdo por el que los súbditos daneses obtenían privilegios muy considerables en materia comercial, en especial en materia de corso, a cambio de lo cual Cristiano VI entregó al regente de Argel abundantes pertrechos de guerra. Semejante entrega y --- otras estipulaciones, si no públicas, si sospechadas, legitimaron diversas protestas de la Corte madrileña y terminaron por ocasionar un rompimiento entre los dos países que duró de 1.750 a 1.757 en que se firmó un tratado que permitía el retorno a las condiciones de partida estipuladas en el tratado acordado por Felipe V en 1.746 (14).

S. ANTONIO 1.665
 BARCELONA 1.773-75, 1.779
 BILBAO 1.751-56, 1.758-59, 1.761, 1763-64, 1.767-73, 1.778-79
 CADIZ 1.772-74, 1.779, 1.783
 CANET 1.776, 1.778-79,
 S. LUCAR 1.760
 MALAGA 1.698, 1.775, 1.779
 PORTUGALETE 1.752
 SANTANDER 1.752-55
 S. SEBASTIAN 1.773-74, 1.777, 1.779
 SEVILLA 1.751
 VIZCAYA 1.691
 VIGO 1.683, 1.718

ESPAÑA-SUND N° DE SOLIDAS POR PUERTOS									TOTAL	
AÑO	LEVANTE	ANDALUCIA	BALEARES	VIGO	LA CORUÑA	EL FERROL	SANTANDER	BILBAO	ESPAÑA-SUND	TOTAL
1700		1							1	3
1									1	1
2		1								
3										1
4										
705		3							3	3
6		1							1	3
7		5							5	5
8		1							1	2
9		1							1	1
710										
11										
12										
13		1							1	2
14		2	3						5	5
715	1	2							3	3
16										
17										
18		1		1 (1)					2	2
19										
720			1						1	1
21		2	1						3	4
22		1							1	3
23		2							2	3
24										
725										
26	1	3							4	6
27										
28										
29		1							1	1
730										
31	2		5						7	7
32			1						1	5
33	5	1	8						14	17
34										24
735	3	12	12						27	27
36	1	3	2						6	7
37	1	5	15						21	21
38										41
39		10	4						14	14
740	2	5						1	8	8
41	1	4						1	6	6
42	2	2	3						5	5
43	1	5	4						10	12
44		5	3					1	8	10
745		4	1					1	5	7

ANO	LEVANTE	ANDALUCIA	BALEARES	LA CORUÑA	EL FERROL	SANTAN.	BILBAO	S.S.	ESTE	TOTAL OTRO
46	1	9	3				1		14	15
47	1	1	2				1		5	5
48	1	1	3				2		7	7
49	1	10	4				1		16	20
1750		15	17				3		35	37
51	3	13(1)	22	1(VIGO)	1		1(1)		42	44
52	1	12	9	1	1	1(1)	4(3)		29	30
53	1	14	14		2	2(2)	1(1)		34	34
54		13	11		1	1(1)	1(1)		27	27
755		12	18			1(1)			31	31
56		4	5		1				10	12
57		6	1				1		8	8
58		4					1(1)		5	6
59		4					1(1)		5	5
1760		4(2)	3						7	11
61		10	7				1(1)		18	19
62		10	1						11	11
63		13	8		1		2(2)		24	24
64	5	18	18				1(1)		42	47
765	3	9	11				2		25	26
66	3	11	19						33	37
67	3	7	3		1		2(1)		16	16
68	1	7	8		1		2(1)		19	21
69	2	6	5				2(1)		15	34
1770	15	10	16	1	3	1	1(1)		45	54
71	24	23	7				1(1)		56	63
72	34	65(5)	19				1(1)		119	125
73	(2)	(3)					(1)	(1)		(92)
74	26(3)	15(2)	9		1		3	1(1)	55	56
775	24	22(2)	20		1				73	73
76	19	36(2)	10				1		66	63
77	8(1)	24(1)	5		1		1		39	28
78	7(1)	32(2)	2		5		1	3	49	50
79	6(1)	26(2)	5		1		1	2(2)	41	44
1780	6	41	2				1		50	49
81	5	22	2				1		30	21
82	2	28	2				1		33	40
83	6	40(1)	1	1	2		2	1(1)	53	54
									1.184	1.347
										1.257

Nota: La diferencia de 1.773, de los 92 navíos que por los registros de mercancías conocemos, a los cero cuyas procedencias se señalan en la tabla - no se deben a defecto de las tablas sino a fallo personal, que por la razón que fuere no las tomé de la publicación y la rentabilidad obtenible no creo que justifique la revisión de dichas tablas, por lo tanto el nivel de error se calcula excluyendo dichos 92 de diferencia.

Los números entre paréntesis significa el n° de las salidas de tales puertos que eran de su propia matrícula, que suponen unos 61, lo que frente a los 80 censados supone un detalle preciso sobre el total.

Por segunda vez, entre 1.772 y el final de los datos de los totales, el tráfico proveniente de la península es regresivo; mientras las tablas no se prolonguen no sabemos si la situación - fué transitoria o si los niveles alcanzados entre 1.776 y 1.783 - fueron estacionarios, y esta aclaración es tanto mas importante - cuando que el período 1.770-1.780 es, salvando el de los años 30, que multiplicó por 10 el número de destinos al Sund de la década procedente 17 en los años 20 frente a 171 de los 30, el que experimentó un crecimiento relativo más considerable, 225%; pero -- hay que tener en cuenta que en 1.772 el número de viajes con destino al báltico fué el doble de la media del período en cuestión.

Conocemos el puerto de procedencia de un 89% de los cargamentos que desde la península llegaban al Sund, de ellos, unos 1.352 sólo el 6,5% procedían del área de nuestro estudio, mientras una considerable mayoría partía de los puertos andaluces. - Centrados en el norte de España la importancia del puerto bilbai no destaca por su frecuencia y por la intensidad del tráfico, ya que desde 1.740 prácticamente sin interrupción, todos los años -- partía algún cargamento hacia el Norte.

Rara vez los españoles eran transportistas de sus propias mercancías y aún menos de las ajenas, su presencia era aún así, mas frecuente transportando desde España que hacia España; de hecho se observa la baja de 10 embarcaciones de menos en el retorno, que en un total, de 99 que partieron en todo el período supone una cifra considerable (16). Es interesante hacer notar - que poco mas de la mitad (-49-) salieron de su propio puerto de matrícula, al tiempo que los puertos que proporcionalmente fleta

ban mayor cantidad de navíos eran los del norte. Bilbao entre -- 1.750 y 1.755, fletó frecuentemente al Báltico, pero a partir de ese año parece que abandonó tal procedimiento; San Sebastián y Santander utilizaron prácticamente en exclusiva sus propios navíos, al contrario que El Ferrol, pero sus condiciones eran muy peculiares. Por el contrario el resto de los puertos españoles utilizaron a otros transportistas. Sólo en la década de los 70 se decidieron, especialmente Barcelona, Málaga y Cádiz, a utilizar sus propias naves, pero muy modestamente.

Los transportistas utilizados fueron según las circunstancias diferentes, pero siempre oscilaron en tres grupos: Británicos, tanto ingleses como escoceses, aunque estos en mucha menor medida; de los Países Bajos, especialmente holandeses, aunque algunos se especificarán como belgas o frisonas; y nórdicos, tanto suecos como daneses, noruegos o fineses.

La preponderancia de uno u otro grupo pasó por distintas épocas si bien con anterioridad a los años 30, la propia limitación del tráfico hace poco significativos los valores. De -- cualquier forma hasta 1.750 ingleses y nórdicos controlaron, con la práctica exclusión de los holandeses, el comercio España-Sund. A mediados de siglo se produce una contracción de la participación nórdica en el tráfico, muy vinculada a los transportistas daneses entonces en una posición delicada, situación que aprovecharon holandeses e ingleses para aumentar su participación. Pero al normalizarse las relaciones, la renovación nórdica se hace a costa de los ingleses, al tiempo que los holandeses continúan hasta 1.783 en una participación ascendente del tráfico, de for-

RIGA		S.PET.		DANZING		RIGA		S.PET.		DANZING		DANZING	
AÑO	E.S.	S.E.	E.S.	S.E.	E.S.	S.E.	AÑO	E.S.	S.E.	E.S.	S.E.	E.S.	S.E.
1700					4		41		1			1	
1					1		42		1				1
2					1		43		1			3	5
3							44	1				2	5
4							745		2			1	5
705							745					4	4
6							46	1				3	4
7							47			1		6	3
8							48						2
9						1	49	3	4			2	6
710							750	8	6	1		4	8
11							51	7	10	6	3	4	12
12						3	52	6	19	2	5	6	22
13					1		53	4	32	1	4	7	35
14	1		1		1		54	8	19	1	2	4	14
715					1	1	755	9	11	2	3	1	7
16							56	1	16	1	2	2	10
17							57	2	11		15	3	8
18			1		1		58	1	9	1	5	1	6
19							59	1	12		1	2	8
720							760	3	7	1	4	3	7
21					1		61	4	7	1	8		4
22							62		1				12
23					1		63	1	15	1	7	2	20
24							64	22	10		2	1	14
725				2			765	1	11	1	2	1	12
26	2		3				66	3	9	2	5	3	11
27							67		11	1	7	1	34
28							68	3	3	2	21	1	8
29					1		69	6	5	3	17		11
730							770	14	5	2	12	2	26
31	1		1		3		71	11	5	2	21	5	10
32				1			72	18	8	12	18	1	6
33	3		4		3	1	73	18	20	11	25	3	8
34	1		1		3	1	74	12	20	9	21	3	9
735	3		1		9		775	19	27	6	16	2	17
36				1	1		76	7	14	5	11		12
37	6	3	1	2	2	1	77	5	24	6	17		24
38	13		2	1	4		78	15	34	6	13	2	35
39	1			1	3	1	79	2	28	8	12	1	42
740	1	2			1		780	4	15	3	4		15
							81	2	21		12	1	7
							82	2	26		15		18
							83	2	38	4	16		19

Tráfico de España con San Petersburgo, Riga o Danzing y veciver
sa, con la corrección del correspondiente a Danzing según cierto artí
culo (17).

ma que este se reparte ya en cerca de un 80% entre nórdicos y y holandeses; llegando estos últimos, al final, a igualar a los lugareños, en su condición de transportista (con un único navío de diferencia) del comercio hispano.

Los puertos de destino de este tráfico son bastante difíciles de determinar pues frecuentemente, tanto los navíos propios, como los ajenos se destinaban a mas de un puerto y esto, algunas veces, quedaba sometido a la discrecionalidad del capitán. Así, - un navío al pasar el Sund podía declarar como destino Wismar y -- acabar cargandotornaviaje en Danzing. La evidencia de esta cuestión nos la proporciona los datos disponibles del tráfico de Danzing - en los que se observan tal cantidad de discrepancias con respecto a las declaraciones de Elseñor que hacen muy dudosa cualquier afirmación.

Ahora bien, no se me alcanzan razones especiales para una falsificación de los destinos por lo que supongo que los declarados en el estrecho serán los principales para la carga transportada; hasta el punto de que ciertos navíos declaraban, y así consta, un puerto de destino, en la entrada y otro distinto en la salida. Lo que no significa, ni mucho menos, fraude.

Con estas limitaciones, podemos decir que los destinatarios del tráfico procedente de España, fueron preferentemente Alemania, Rusia en la zona de Estonia, Letonia y Lituania, los puertos suecos y ocasionalmente los daneses. Concretamente Danzing, - sustituida a finales de la década de los 70 por Stettin, Riga y - los puertos suecos en general. Sin embargo a medida que abanzó el

tiempo la situación fué equilibrándose hasta el punto de que en los 70, principios de los 80 salvo los puertos polacos, por su poca o nula trascendencia y Rusia (Riga y Narva) por lo elevada, el resto del Báltico tuvo una participación muy equilibrada en el tráfico español.

Tres situaciones llaman la atención; la decadencia de Danzing y el auge del tráfico con Riga, especialmente al auge del tráfico, a finales del período, con S. Petersburgo. (18)

A mediados del XVIII, se produce una reducción importante de la participación de los puertos alemanes en este tráfico y, además una sustitución de la participación en el de Danzing por la de Stettin. El proceso puede tener diversas causas pero una muy importante fué la crisis interna que por la época se abrió entre los armadores de Danzing como consecuencia del comercio con el sur de Europa.

En 1.749, Jean Philippe Schultz, el armador más importante del lugar, envió un navío a España, con el propósito de iniciar unos contactos comerciales continuados, pero el navío fué apresado por los argelinos y la situación puso en claro un factor de riesgo en el comercio con el Mediterráneo. Schultz y los demás grandes armadores pretendieron la creación de una caja de rescate similar a la que, para los mismos fines había en Hamburgo, pero la mayoría de los comerciantes se negaron. Alegaron que, aunque como bien decía Schultz el comercio de madera con España podía ser lucrativo, en su conjunto tal tráfico no era rentable.

Los navíos extranjeros, asegurados ya por sus países contra los piratas, obtenían seguros de carga más bajos; reduciendo los costes. Además que muchos de ellos, especialmente suecos y daneses, que frecuentemente descendían al Sur con Lastre, sin carga, para comprar allí sal, solían pedir fletes bajos para cargas que pudieran sustituir el lastre, lo que hacía aún más ventajosa su contratación.

Ante la posible alegación de que la contratación de navíos extranjeros para este comercio, especialmente de las ya citadas maderas, repercutiría negativamente en la arribada de productos procedentes de España, pues tales navíos elegirían sus puertos de origen como fin del tonaviaje, aducían los comerciantes que las importaciones de sal portuguesa y española no eran lo suficientemente atractivas, habida cuenta de su baja contratación en Danzing y del comportamiento estable de sus precios; al tiempo que calculaban que el resto de los productos españoles interesantes podía transportarse en dos navíos. Todo lo cual hacía poco recomendable la creación de una caja (19).

El abandono del proyecto suponía un riesgo muy grande para unos comerciantes que verían a sus navíos, desprotegidos de todo acuerdo, y de cualquier ayuda, saqueados con una afición especial, lo que hacía claramente utópico el plan.

Al limitarse la función del armamento de Danzing en el comercio entre la ciudad y España, los tonaviajes o los viales directos hasta ella se resistieron notablemente y aunque, muy probablemente, influyeron otros factores de diversa consideración, ésta

es la interpretación de un retroceso tanto mas admirable cuanto -- que se produjo claramente contra corriente.

El resultado final se hizo notar pronto y el retroceso proporcional del tráfico alemán fué considerable en los años 60, - aunque no como pudiera deducirse de la crisis de Danzing, que pasó de ser casi el 19% del tráfico total a ser poco más de 5%. Y esto porque Stettin le sustituyó, y muy ventajosamente, en la década si guiente y, también porque la participación en el tráfico, de los - demás puertos alemanes, aumentó considerablemente. Pasando de haber sido 2 por los años 40 y más en los 60 a ser 21 en la década final.

¿Qué pudo influir en tal actitud?. Es difícil saberlo, - pero como tanto España (20) como las autoridades locales tenían in terés en mantenerlo cabe pensar que la negativa inicial de Danzing a hacerse cargo de un tráfico creciente fué aprovechada, con bastan te fortuna, al menos inicial, por los demás puertos.

No hay que descuidar la participación sueca en este tráfico pues como ya se ha señalado hasta 1.720 los navíos suecos que transportaban mercancías para su propio consumo estaban exentos de derechos, por lo que es muy probable que en las dos primeras décadas su presencia en las costas españolas fuera superior a lo que - se apreciaba en las tablas, y consiguientemente su crecimiento entre 1.721-1.730 menor.

En lo que a S. Petersburgo se refiere la información dis ponible sólo nos informa de la primera parte del problema, del ori gen de unas relaciones comerciales que debieron ser muy prósperas,

aunque ciertas concesiones del estado español no fueran todo lo beneficiosas al comercio bilateral que el comisionado español en dicho puerto y el Embajador de Rusia en España desearan (21). Lo cierto es que en S. Petersburgo hubo por los años 1.780 hasta finales - de siglo un representante de los intereses españoles; al igual que en Danzing, y que, al final de los 80, hasta principios del XIX se habla con insistencia de un comercio mutuo muy interesante.

Tanto S. Petersburgo como Riga, por lo que sabemos de algunas cuestiones del comercio español, como el consumo en los astilleros reales, o el consumo de fibras textiles para Galicia (22) especialmente para las fábricas de Ibañez, de Sargadelos (23), conocieron una continuación espléndida en el tráfico con España, desde donde los navíos siguieron llegando hasta finales de siglo con creciente regularidad.

Conviene señalar que el tráfico conjunto de Stettin, Danzing, Riga, S. Petersburgo e incluso Koenisberger, rara vez llegó a superar el 50% del total, es decir: que así como se produjo una elevada concentración en los transportistas, de hecho la agregación de ingleses, nórdicos y holandeses superaba con mucho el 75% del transporte total, se daba una dispersión considerable en los destinos de las mercancías españolas, llegando los navíos a Lübek, Wismar, Bremen, Narva, Rostock, Copenhage y a los puertos suecos y fineses, en general, que las tablas no especifican.

En cuanto a los puertos en que los navíos procedentes del Sund entraban a España las tablas no informan y no hay otro remedio que la reconstrucción del tráfico a partir de la información de ca

da uno de ellos, allí donde la haya. De cualquier forma, y vistos los objetos importados, no cabe suponer una modificación sustancial en la distribución comentada para las exportaciones españolas.

Como es lógico, y ya lo he señalado mas arriba, el número de navíos españoles que se encargaron de importar a la península fué bajo, llegando a ser menor que el de los exportadores. La mayor parte del transporte de las mercancías que provenientes del Sund llegaban a estos puertos, venían a bordo de los navíos de las mismas nacionalidades que los encargados de las exportaciones. Aunque el comportamiento de larga duración de cada uno de los grupos haya sido bastante diferente, pues así como los ingleses siempre fueron mas significativos en el transporte importador que en el exportador la actitud holandesa fué inversa, siendo mas importante, tanto absolutamente como relativamente, sus funciones en el transporte de exportación que en el de importación. Al tiempo que los navíos nórdicos mantenían, en términos relativos un cierto equilibrio entre ambas actitudes. A lo largo de estos 88 años la posición transportista de los nórdicos y especilamente de los ingleses a partir de 1.720 fué claramente en retroceso al tiempo -- que los navíos holandeses se iban haciendo más y más imprescindible para el comercio español del Báltico, hay que tener en cuenta que por los años 80 controlaban el 40% de los transportes totales a la zona y el 50% de los navíos que desde allí arribaban a estos puertos.

Por otra parte el tráfico con España tuvo una participación progresiva en las actividades holandesas en la zona, aunque tal incidencia fuera siempre muy modesta, pero llegó a pasar de ser

prácticamente nula, 1 navío frente a los 728 que a principios de siglo pasaron con pabellón holandés por el Sund, a ser cerca del 48%, valor muy por encima de la media de la participación total española en el tráfico del estrecho, que nunca llegó a superar el 2.15%. Si bien al respecto hay que decir que se produjo también un incremento considerable de participación pues se inició el siglo en niveles prácticamente nulos. 5 navíos en la primera década y 2 en la segunda, de media anual, frente a los 2.609 o los 1.755 que por el mismo tiempo pasaron por el Sund.

Así la participación de los holandeses en el comercio entre España y los países ribereños del Báltico fué a lo largo del siglo progresiva. Equiparable a las del conjunto de Dinamarca, Suecia y Finlandia o la actividad de cualquier otro transportista en las importaciones. Lugar que, entre otras razones, alcanzó como consecuencia de un incremento de la participación española en la actividad global del Sund.

En conjunto no cabe sobrevalorar el asunto español en el Sund, al menos en cuanto al tráfico respecta. Hay que tener en cuenta que los 4.600 viajes con origen o destino en España registrados entre 1.700 y 1.783 no suponen gran cosa entre los cerca de 400.000 que en el mismo tiempo hicieron uso de tal paso; poco más del 1% y aunque tal proporción se modifica si se tiene en cuenta el carácter importador, al menos en viajes, de la península, la situación no alcanza a mucho más, 3.120 procedencias del Sund frente a las prácticas 200.000 que hicieron tal trayecto un 1,5% que en poco altera la significación y la imagen del tráfico español en la zona.

En cuanto a los puntos de origen de las mercancías importadas cabe decir que salvo la inclusión de Finlandia, que era jurisdicción sueca, como, parte de la pomerania, los puertos y grupos que practicaban con más intensidad son los mismos que antes hemos visto recibiendo cargamento procedente de España: Stettin y Danzing, a partir de los años 40. Con una importancia muy superior del segundo, en un incremento constante de su actividad exportadora como ya hemos visto, con navíos de otras nacionalidades; al tiempo que Stettin mantuvo unos niveles muy moderados de crecimiento. La importancia de estos dos puertos fue tal entre 1.740 y 1.770 durante cerca de treinta años, que llegaron a polarizar el 50,33 y 32 por ciento de las travesías, siendo, siempre sumados, los máximos fletadores de navíos. A partir de 1.770 Riga y Narva que venían practicando una actividad creciente, pasaron de 7 navíos a 145 en treinta años, ocuparon el primer lugar con 452 fletes frente a los 293 de los puertos anteriormente citados.

Más aún en las entradas al Sund, se observa en las salidas una progresiva tendencia a la polarización del tráfico entre 1.771 y 1.783 Wismar fletó 55 navíos, 56 Stettin, 222 Danzing, 53 Koeningsberg, 289 Riga y 201 San Petersburgo, además de los de Narva y de los de Copenhague, que no siempre se especifican, lo que hace un total de 867, un 54% sobre el tráfico total Sund-España. Si se producía una cierta concentración en Suecia y Finlandia, que no lo sabemos, aunque si podemos evaluarla, a finales de los años 70, sólo suponían un 23,4% del tráfico total. Así, lo que podemos señalar es que el 70% del tráfico se polarizó entre Copenhague, Lübeck, que luego sufrió una gran crisis, Wismar, Bremen, Stettin, Danzing, Koenisberger, Narva, Riga y San Petersburgo. Lo que supone una sim

plificación bastante notable de la navegación, el comercio y el giro, habida cuenta que, cuando menos había agentes acreditados de negocios en Copenhague, Danzing y San Petersburgo.

NAVIOS E.S. Y S.E. MEDIA ANUAL

	TOTAL S.	TOTAL E.	%	TOTAL HOL.	%E	TOTAL. ING.	%E	TOT. DAN	TOT. SUEC
1.701-1.710	2.609	5;2	0,19	728	-	214	-	179	511
1.711-1.720	1.755	2	0,11	880	-	455	0,30	88	4
1.721-1.730	3.796	4	0,10	1.612	-	791	0,18	311	390
1.731-1.740	4.369	26,1	0,59	1.850	0,254%	867	1,16	347	559
1.741-1.750	4.169	29,3	0,70	1.522	0,42%	734	0,27	523	403
1.751-1.760	5.274	75,5	1,43	1.840	1,82%	1.000	0,96	636	617
1.761-1.770	6.414	90,9	1.41	2.228	2,09%	1.336	0,44	679	83
1.771-1.780	8.015	172,4	2.15	2.216	4,54%	2.108	0,39	718	1.100
1.780-1.783	9.402	182	1.93	174		2.044		1.144	1.907

TOTAL HOLANDESES: 129.282

TOTAL HOLANDESES PARA ESPAÑA 1.954 = 1.518

3) El Comercio

El comercio español que se realizaba por medio de tal -- tráfico era bastante simple: se exportaba sal, vino, materias primas, textiles como lana, algodón, hilo, seda y productos denominadas coloniales, generalmente aceite, aceitunas, limones, naranjas, nueces, pasas y el resto de los coloniales clásicos que en las tablas no se especifican. En cuanto a las importaciones, los cereales, la madera, las manufacturas textiles, lino y cáñamo más algo

Comercio España Sund I (mínimos) de sal y coloniales

ANO	SAL	VINO		KOL	
	LAEST	P/St.	Oxh	Pd	
1700	659	357		21.200	
1	672	88		1.800	
2					
3					
4					
705		693		497.725	
6		317		99.900	
7	576	843		273.900	
8		253		50	
9					
1710					
11					
12					
13	50	3		11.700	
14	433	151		57.500	
715	137	9		2.100	
16					
17					
18	109	129		1.683	
19					
1720	130				
21	258	32			
22	178	20	4	25.800	
23	225	32		35.800	
24					
725					
26	345	199	12	10.692	
27					
28					
29	100				
1730					

Comercio España-Sund: Materias primas textiles

1.707: 266.000 Pd de lana, procedente de España

AÑO	TOTAL SUND	LANA	ALGODON	HILO	SEDA	TOTAL	TOTAL%
1734	49.743	600	7.410		3	8.013	16,10
735	68.410		500		113	613	0,89
736	68.229						—
737	44.030	4.932	3.000			7.932	18,01
738	67.909		200			200	0,29
739	259.699		1.300			1.300	0,50
1740	166.355	23.580				23.580	14,17
741	323.073	27.000			50	27.050	8,37
742	233.411					—	—
743	94.851	7.000				7.000	7,37
744	168.598	6.300				6.300	3,73
745	307.981	33.500				33.500	10,87
746	225.326	91.865	2.194	16.630		120.689	53,56
747	201.892	28.620			152	28.772	14,25
748	269.901	67.350				67.350	24,95
749	270.430	95.500	1.720	2.235		99.455	41,37
1750	223.228	96.000				96.200(*)	43,09
751	307.657	62.260			148	62.408	20,28
752	176.330	14.000				14.000	7,94
753	268.724		11.480			11.480	4,27
754	249.618						—
755	244.999		1.460	518		1.978	0,81
756	102.404				213	213	0,21
757	263.527	45.600	14.532	3.723		63.857	24,23
758	210.155		9.015		100	9.115	4,34
759	121.676						—
1760	151.251		3.300	620		3.920	2,59
761	228.148		508	403		991	0,43
762	197.464						—
763	182.588						—
764	356.649		308			308	0,09
765	189.122	55.800				55.800	29,49
766	404.760		900			900	0,22
767	251.148	200	7.230			7.430	2,96
768	269.631	53.489				53.489	19,84
769	192.151	70.167	7.180	350		77.697	40,44
1770	243.974	16.680	1.160	456		18.296	7,5
771	124.127						—
772	236.985	18.030	3.000			21.030	8,87
773	267.323	36.795	1.755			38.550	14,42
774	277.349	26.843	200			27.043	9,75
775	159.503	13.248	3.350	2.170		18.768	11,77
776	201.156	22.195	3.490	1.040		26.725	13,09
777	197.945	39.480	8.694	350		48.524	24,51
778	166.399		3.345	295		3.640	2,19
779	127.176	12.430	400	560		13.390	10,53
1780	262.506	61.200	5.176	1.088		67.464	25,70
781	142.777		49.675	1.126		50.801	35,58
782	278.111		58.914	1.798		60.712	21,83

(*) Pelo de camello 200

de cordelería, brea, pez, sebo algunas partidas de hierro en barras y manufacturado, pieles finas y cueros bastos y, poco más, representan la práctica totalidad de los productos objetos de intercambio - entre España y los puertos y países ribereños del Báltico.

Las exportaciones españolas

La sal.

La sal directamente procedente de España que pasó el Sund a partir de 1.730, fecha en que la presencia de las mercancías procedentes de los puertos nacionales comienzan a ser significativos, supuso el 6,79% del total importado por el Báltico en los mismos 53 años, y el 97,06% de los envíos hechos al Sund desde España, desde principios de siglo. Si tenemos en cuenta que la producción española de sal fue en aumento durante el resto del siglo (24) y que a finales de él las 2.887.307 fanegas producidas se exportaban ----- 1.168.166, cabe pensar que la tendencia de enviar sal al Sund no sólo se mantuvo sino que fue en crecimiento.

EL COMERCIO DE LA SAL

AÑOS	TRAFI.TOTAL SUND	PROVEN HOLAN.	PROVEN PORT.	PROVEN FRAN.	PROVEN ESP.	% DE PRV.
1.735	35.009	1.645,3	10.143	17.811	2.363	91.29%
1.745	23.754	692,6	6.687	13.321	147	87.76%
1.755	32.706	339,6	8.141,1	15.202	2.465	79.94%
1.765	29.445	313,3	12.074	8.344,6	2.111	77.57%
1.775	34.486	1.951,3	7.668	5.377,4	6.429	59.51%

La participación española en el comercio báltico de la sal, con ser porcentualmente lo reducida que se ha señalado, al menos con registro propio, fue la tercera en importancia. Aunque el control del mercado que supusieron por los años 30 y 40 las --- aportaciones de portugueses, franceses y españoles fuera progresivamente deteriorándose.

En cuanto a la participación holandesa en tal comercio= hay que aclarar que en 1.753 Amsterdam importó 1.078,25 de sal,- de los cuales 690.25, alrededor de 64%, eran de origen español;- lo que trasladado al Sund, refuerza el papel de las salinas españolas en el Báltico, al tiempo que consolida su posición en el mercado, distanciándose junto con portugueses y franceses, del resto de los competidores. (25)

Sin embargo una regresión importante se observa en los= 50 años de este estudio que, hace pasar a estos tres países de 90 al 50% de participación en el mercado de la sal ¿dónde residen las causas? ¿cuál fué el comportamiento español durante ese tiempo? ¿qué sucedió después? son tres preguntas cuyas respuestas merece la pena indagar.

Una primera advertencia se impone. Se han tomado para= la comparación años concretos y, por ejemplo 1.745 es el momento más bajo de la sal española en el Sund a partir de 1.730, y, aunque los años tomados para la coyuntura del Sund en general no son muy especiales, su valor medio está bastante por debajo de la media del total; viene a ser un 54% del real, mientras el valor medio español es un 70% del real, por lo que hay que empezar reduciendo los porcentajes de participación.

Por otra parte hay que tener en cuenta la peculiar coyuntura francesa, que desde 1.748 estaba en una delicada situación que se agudizó grandemente a partir de 1.763. Esta evolución parece atribuible a la que tuvieron los precios, que aunque experimentaron un alza en 1.751-53 no afectaron sustancialmente

al comercio, pero cuando de nuevo, y muy espectacularmente se elevaron a partir de 1.763 prácticamente colapsaron el comercio internacional de sal francesa. Este comportamiento de los precios junto con unas malas cosechas y unas tasas fiscales elevadas parecen ser las causas de una crisis que se supone se inició hacia 1.745 (26). Así es en sustancia el retroceso de la participación francesa lo que explica la regresión conjunta.

Por su parte el comportamiento de la sal española a lo largo de los 53 años fué significativo; salvo los mínimos muy acusado de 1.745 y 1.758 puede decirse que se produce una concordancia total entre tráfico y transporte de sal, por lo tanto hay que hablar de una tendencia alcista. En resumen, por parte española se exporta tanta sal cuantos viajes se hagan y eso a pesar de que la sal como producto de especulación comercial carecía de especial atractivo dada la relativa estabilidad de sus precios.-

Por otra parte no hay más remedio que evidenciar una relación clara ante el comercio de la sal y la utilización de los holandeses en los fletes exportadores. Existe una práctica concordancia, salvo en el período 1.770-1.783, entre tráfico total, fletes holandeses y comercio de sal, concordancia que unida al hecho de la afluencia española en el mercado de la sal de Amsterdam implica toda una mecánica de relaciones mercantiles.

Con posterioridad a 1.783, dos informaciones pueden indicarnos la orientación de la actividad española en el mercado de la sal en el Atlántico norte. Por una parte, en la península entre 1.787 y 1.797, la significación fiscal de la producción -

salina se incrementó en un 30% y, como ya hemos señalado por tales fechas se exportaba el 40% de la producción (27). En Amsterdam por su parte la presencia española en el mercado de la sal - siguió siendo la mas importante, hasta el fin mismo del siglo, - pero las vicisitudes políticas alteraron notablemente su participación (28).

LA EXPORTACION DE LA SAL A AMSTERDAM

AÑOS	TOTAL	ESPAÑA	%	
1.753	1.078,26	690,25	64,01	Si tal comportamiento tuvo o no su reflejo en el Sund, no lo sabemos aunque cabe pensar que sí.
89	1.996,25	1.600	80,15	
1.790	1.181,5	869	73,55	
91	1.503,75	1.090,75	72,53	
92	1.961,5	816,75	41,63	
93	928	585,74	63,11	
96	1.030,5	557	54,05	
97	932,5	483,25	51,82	
98	484,25	307,5	63,50	
99	205,75	53,25	25,88	

los precios sobre la producción francesa hacían cada día más competitiva la producción española no hay razones que indiquen una suplantación del producto francés por el español.

El vino.

Las exportaciones de vino de diferentes tipos: Canarisek, Petersemin, Sek, Thint, Spansk, Braendevin, Málaga, Muskatel, Picardie, Hoglandsk, tipos difíciles de traducir algunos, pues no se trata de denominaciones de origen, fué bastante abundante.

Pero, por una parte la discrepancia en las unidades de medida, (29) por otra el hecho de que los editores de las tablas aglutinen: Pib y Stkr. al tiempo que eliminan Ank, sistema de medición poco usado, nos induce a obrar con mucha precaución pues no conozco la posible relación entre Stkr y Oxh. y se trata de un hecho que puede alterar sensiblemente una interpretación; además, en las tablas se incluyen partidas de vino medidas en fade, y en

los registros manejados no se incluyen partidas en tal orden.

Así, podría intentarse un estudio del vino exportado, - por tipos, pero tal análisis no condicionaría a nada importante si no podemos ni evaluar su significación en el Báltico, ni, tampoco en sus zonas productivas.

Las exportaciones de vino en Pib o en Stkr. fueron hasta 1.765 muy bajas. Dada la poca relevancia de los importes podemos hacer una simple evaluación, indicativa de los niveles que el vino español, directamente transportado desde España ocupó en el mercado báltico.

VINO ENTRADO EN EL SUND

AÑO	TOTAL SUND PIB O STKR	ESPAÑA PIB O STKR	%	Y estos son los valores en - Pib y Stkr. Si tenemos en - cuenta los valores en fade - son, como los de Oxh aún ma- yores, la importancia de los vinos españoles, directamen- te exportados se evidencia -
1.735	3.118	74	2,37	
40	3.961	16	0,40	
45	3.771	2	0,05	
50	5.013	12	0,23	
55	5.960	23	0,38	
60	8.521	112	1,31	
65	9.169	133	1,45	
70	7.521	511,5	6,8	
75	9.721	2.253,2	23,17	
80	14.649	1.895	12,93	

plenamente, tanto más cuando en los años finales la cantidad registrada en Oxh es muy baja, especialmente baja, salvo en 1.780= que llegó a 2610xh. Ésto es un 1,14%.

Las materias primas textiles.

Por su parte el tráfico total de materias textiles enviados al Sund, hecha salvedad de algunas, muy reducidas partidas de paños, supuso desde 1.734 en adelante el 12,67% del total de las materias primas del ramo que hicieron la ruta oeste este. Al respecto el principal problema que surge es que las tablas de

resúmenes no informan de las distintas materias, se limitan a roturar simplemente como "vaevestofler" y sería preciso un minucioso análisis por naciones para determinar lo que cada una de las cuatro partidas componentes, del total español, significaba en el conjunto de la actividad del ramo.

Por lo que a España respecta, y figurando como salido directamente de sus puertos, la prepotencia de la lana no supone ninguna sorpresa.

La cuestión se cen--

tra en averiguar si

tal 12,67% es un va-

lor real o no, si hay que considerar que en Amsterdam, o en cualquier otro puerto, se almacenaban materias primas hispanas, especialmente lanas, que luego al ser transportadas al Sund, dibujaban, como sucedía con la sal, la sinificación del tráfico hispano.

TOTAL LANA	1.030.664	PORCENTAJE	80,76%
ALGODON	211.396	"	16,56%
HILO	33.442	"	2,62%
SEDA	779	"	0,06%
TOTAL	1.276.281		

A partir de los valores disponibles, dos épocas resultan por su importancia de 1.745 a 1.752 y de 1.773 en adelante. Al principio la significación de las materias primas distintas de la lana era prácticamente nula, sin embargo en la segunda época el algodón toma una importancia progresiva hasta el punto de que en 1.781 y 82 desbanca por completo a la lana. Si se practicaba o no fraude en las declaraciones es algo que no sé, pero tampoco hay motivos para dudar del empuje algodonerero en el Báltico.

Los coloniales y los frutos.

Quedan por último los "productos coloniales", como se agrupan en las tablas de resúmenes anuales. Con ellos se inclu--

yen además los frutos, que tienen una cronología muy precisa; primero los críticos, para a partir de 1.740, ir apareciendo, cada vez, con mayor frecuencia, castañas y nueces e incluso, en alguna ocasión higos. De forma un tanto anárquica, se añade aceite, aceitunas, pasas y demás frutos. Pero toda la información así acumulada resulta prácticamente inútil pues los sistemas de medición no son uniformes y además, ya lo he señalado, cuando lo son no se proporcionan las correspondientes equivalencias, así medir en canastas, arcas o cofres, cajas y barriles resulta muy poco homogéneo.

Todas estas informaciones y las derivadas de lo propiamente colonial, en torno a lo cual nada dicen las tablas, se presentan en una sola columna final, sin hacer distinciones y por lo tanto evitando cualquier forma precisa de comparación y consiguiente evaluación. De cualquier forma, y sea cual fuere el sistema de agrupación utilizado: ¿se incluyen o no, todas las partidas, en especial las de fruta o, sólo las que figuren cubicadas o monetarizadas?. Lo real es que una somera comparación deja muy claro que el nivel de exportación es muy bajo, comparativamente para una potencia colonial, irrisorio. Pero no cabe duda de que los tiempos de esplendor colonial hispano habían pasado y la fuerza del comercio en el Imperio Británico, tan frecuentemente estudiada, permitía a Inglaterra una participación en el ramo, a través del Sund, lo suficientemente considerable para, junto con Francia, convertir la actividad hispana en mínima.

Vistos los resultados de la posición de España en sectores que le eran muy positivos a su sistema productivo, lana, -

vino y coloniales, y atendiendo a lo que sabemos sobre Amsterdam, cuyos productos objeto de comercio provenían, al menos con la -
sal tal ocurre, preferentemente en España, para desde allí en---
viarlos al Báltico, es posible que lanas, vinos y coloniales, -
quizás con la excepción de estos últimos, tuvieran una participaci
ción más importante en el Sund.

Además de estos cuatro grandes de la exportación apare-
cen circunstancialmente partidas de paños, hierros, azufre, plo-
mo y también maderas especiales, americanas. Pero la incidencia
de todos estos productos era nula ya que su presencia fué cir--
cunstancial.

Procedencia y destino de estos productos.

Teniendo en cuenta que conocemos los puertos de origen
y de destino, así como los agentes de transporte y los objetos -
exportados ¿en qué medida es posible determinar los puntos con-
cretos de exportación? mas exactamente: ¿qué se exportó por los
puertos cantábricos y a donde?

La pregunta que en teoría tiene respuesta, en la práctica
termina en una larga serie de vaguedades, porque las precisione
nes al respecto son imposibles. Por una parte los navíos salidos
de El Ferrol, frecuentemente matriculados en Danzing, unos 10 -
retornaban, no sabemos a que puerto y de vacío, en lastre, pues=
aunque constan en los registros de paso no lo hacen en las de -
mercancías; en los demás casos se constatan algún holandés 6 y 1
belga, 1 de Stettin y otro escocés, de ninguno de los cuales co-
nocemos el destino, sólo es posible precisar que quizás cierto -
navío inglés salido de El Ferrol, en 1.765 partiera hacia Riga -

con sal y otro danés en 1.754 fuera a Danzing con salmón y limones. En el resto de Galicia, el caso de Vigo, sabemos que en 1718 salió un navío español con destino a Danzing con carga de sal, vino y limones; otro en 1.752, salió de La Coruña, era danés y retornaba a Dinamarca, llevaba vino, limones y naranjos. Lo que parece indicar por los cuatro casos constatados que se enviaban sal, vino, naranjos, limones y partidas pequeñas e indefinidas de coloniales.

De Santander y San Sebastián no ha sido posible hacer concreciones pues con el vino (Spansk y Braendevin) lana y alguna otra materia prima textil, productos coloniales y sobre todo nueces y castañas; algunas pequeñas partidas de sal, paños y hierro completan el panorama.

Cuando los bilbainos utilizaban sus propias embarcaciones marchaban a Danzing y San Petersburgo; cuando lo hacían otros, generalmente suecos o daneses, parten a sus países de origen. Aunque también se mantuvieron contactos con Stettin, Riga y algún otro puerto alemán.

La conclusión general es la de una notable pobreza en la actividad exportadora española hacia el Báltico y la explicación es difícil de hallar; por una parte un abandono bastante considerable, por parte de la política española, del ámbito noroeste europeo; las delegaciones diplomáticas en Suecia y Dinamarca son esporádicas y tardías, en parte por la distancia y también por la desvinculación de los países y ciudades rebereñas de los centros de interés político español. Además hay que tener en cuenta

la limitación de la oferta potencial española, limitación mas ficticia que real, pero de cualquier forma considerable. Por último el desconocimiento por parte de los propios comerciantes del mercado báltico.

Cuando se habla de la limitación de la oferta española - hay que tener en cuenta varios factores. Es cierto que la capacidad productiva, manufacturera del país fué muy limitada, por tanto pocas exportaciones de manufacturas podían esperarse, pero especulaciones de mercado en el Báltico hacían prácticamente imposible la introducción de los fabricados propios en aquel mercado. En cuanto al vino las prácticas de descredito y especulación no tenían nada que envidiar a las que suponían las manufacturas textiles, y como para muestra basta un botón, el caso de Danzing, es suficientemente aleccionador.

Los paños y la sal española pagaban en aquel puerto un derecho más alto que el de los demás países, aún cuando se tenía por costumbre grabar las mercancías de todos los países por igual; esta situación se mantuvo así hasta 1.753 en que bastaron unas leves diligencias para obtener la justa paridad. Si antes no se hizo fué porque no había representante en tal puerto. Pero por una razón o por otra, el hecho es que se practicaba un trato discriminatorio con el comercio exportador español.

En la ciudad los comerciantes ingleses, holandeses y franceses se dedicaban a obstaculizar la comercialización de cualquier producto español, especialmente si no había sido transportado por ellos. Los ingleses acusaron a los paños españoles de perder pronto el color.

"Una parte de paños españoles, llegada desde Sevilla a Danzing en Junio de 1.783 fue comprada por un comerciante llamado Grever que después decía públicamente que los paños habían sido muy malos y que había perdido con ellos mucho dinero. Se suponía que estaba de acuerdo con los ingleses, pues a la vez un inglés, - Roberts declaró en la aduana que esperaba un envío de paños españoles y en verdad eran imitaciones y los vendió a uno o dos florines más baratos, con el fin de que los paños legítimos no encontrasen comprador.

Como por un procedimiento semejante los ingleses había desacreditado la pañería francesa, los franceses intentaron defender por todos los medios el comercio del vino, por el momento su única oferta con mercado. La competencia española, muy lesiva a sus intereses, fué profundamente desacreditada gracias a una maniobra similar. Por una parte vendieron sus vinos a bajo precio; - además comerciantes de Holanda y de Hamburgo utilizaban jerez para mejorar vinos franceses, o lo enviaban a Hungría, para mezclarlo con unos caldos húngaros revenderlos en Danzing como Tokai. - Los representantes españoles poco pudieron hacer para fomentar el comercio de vinos a pesar de que los que vendían los franceses era bastante flojos, ya que además de todas estas estratagemas - los grandes consumidores de vino, los Rusos tenían establecidos elevados derechos arencelarios, que tenían que pagarse en escudos holandeses, en manos de estos últimos y por tanto muy escasos para el comerciante español, o su factor, que en su defecto debía de pagar en otra moneda con un aumento del 10%, lo que situaba muy desventajosamente sus productos en el mercado Ruso.

Por la misma fuente, el consulado español de Danzing, sabemos que en el ducado de Prusia la importación de sal española - estaba prohibida aproximadamente desde 1.730, fecha en que los españoles y sus productos, por sí o por otros, aparecen por la zona, sin que nadie supiera la causa, y en beneficio de la sal francesa, beneficio tanto más importante cuanto que parece que se trataba - de un consumo considerable.

Si a esto se añade que uno de los productos básicos de exportación española, el hierro, resultaba ridículo en el área báltica, donde por el momento se ubicaba el gran mercado exportador del hierro con Suecia y Rusia, los dos grandes proveedores de la Europa del XVIII, y, si además consideramos que una parte importante del tráfico total estaba en manos de ingleses y holandeses, potencias coloniales, se comprenderá que la producción colonial tenía también una salida muy limitada. De modo que sistemáticamente las exportaciones españolas se encontraban en una posición de clara desventaja frente a otras producciones y a otros transportistas, en cuyas manos se encontraba.

Por la falta de tradición y por poca práctica que durante el XVIII supieron desarrollar, los comerciantes españoles no obtenían los provechos posibles del Báltico. El 15 de septiembre de - 1.752 entró en el puerto de Danzing el San Vicente, de Santander, una embarcación de cerca de 100 toneladas que por toda carga llevaba 160 de aceite lo que en opinión del cónsul fue asunto de -- burla; para colmo no cargó con destino a la península una serie de productos locales sino los que habían sido llevados al puerto de - Danzing por ingleses, con lo que el capitán al cargar, cumpliendo

órdenes de D. Eugenio J. La Cour, de Santander, pagaba graciosamente el porte desde Inglaterra y el beneficio del comercio local. Poco después llegó procedente de Sevilla un paquebote de la Real-Compañía que aún cuando transportaba mercancías de cierta consideración en la plaza, se marchó con un cargamento similar al S. Vicente.

En 1.754 Martín de Sopena con un navío propiedad de un francés residente en Bilbao, un paquebote de 90 toneladas, llegó cargado de sal, por lastre, producto de poco interés por la elevada competencia y por la estabilidad de sus precios y al marchar cargó lienzos pero "para comprar lienzos Danzing no era el puerto adecuado, sino Hamburgo, Stettin y los puertos de Rusia". Al año siguiente llegó de nuevo Sopena con el Nuestra Señora de Begoña, sin carga, llevando como lastre, no ya sal, sino aún peor, arena.

Para colmo el desconocimiento del mercado, y su poco arraigo en él, hacía que los comerciantes españoles cayeran en burdos detalles de gusto o en prácticas abusivas, al no temer deteriorar un mercado cuya solidez no les preocupaba; al tiempo que desatendían sus ritmos y comportamientos. En Riga dos barcos llegaron cargados de vino en pellejos "circunstancia para este país detestable" y además otros géneros menores como avellanas y por último chocolate que "además de no ser bueno vendieron a 15r^s de vellón la libra, ganando un 200%.

El desconocimiento del mercado se patentizaba en las ferias de Danzing. Cuando en España se prevenían escaseces de granos ni un navío español llegaba a la feria de los cereales y éstos -

tenían que transportarse en navíos ingleses. Cuando se abría la -
 feria en primavera, 50 naves inglesas y holandesas llegaban a ---
 puerto cubriendo la demanda; llegar después significaba no vender
 o hacerlo muy mal. De hecho, ya lo hemos visto. Si se comerciaba,
 y no era mucho, se hacía gracias a los navíos de otras nacionali-
 dades. Aunque se hizo todo lo posible por mejorar la situación, -
 los resultados fueron lentos y no muy espectaculares. En 1.764, -
 una fragata gaditana de "Uztariz y Cía" y de "Ustariz Hnos. y Cía"
 hacía sin afán de lucro investigaciones sobre el mercado de Dan-
 zing y es de suponer que las conclusiones sirvieran para modificar
 comportamientos.

De hecho hubo ciertos resultados positivos, tras algunos -
 años de tanteo, bastante incierto, como el de los comerciantes de
 Santander, Antonio del Río y Marcos Ponegra, que en 1.752-53 com-
 praron dos barcos en Riga donde se establecieron, con el pensa---
 miento de quedarse allí al tiempo que construían otros cuatro en
 Santander. Pero por las cuentas del Sund sabemos que tal experi-
 mento duró poco, de 1.752 a 1.755, contabilizándose en total 5 -
 travesías.

Los aspectos positivos sin embargo no afectaron sustan---
 cialmente a las exportaciones sino a las importaciones. Respecto
 a aquellas la situación a finales de siglo, superada la época pa-
 ra la que hay datos en las cuentas, utilizando los datos de las -
 balanzas comerciales, aún con la objeción de la Dinamarca Occiden-
 tal y Noruega, era tal cual sigue:

1.792

1.795

ALEMANIA DINAMARCA RUSIA SUECIA				ALEMANIA DINAMAR POLONIA PRUSIA RUSIA SUECIA					
ORO, PLATA, PIEDRAS, PERLAS									
SEDA 255040	63360	128000	35520	8160	29601	--	--	9300	44608
LANA Y PELO 11480	--	840	--	44871	131940	--	--		--
LINO Y CAÑAMO --	--	--	--	585630	416	--	--		240
ALGODON 258440	--	--	--	7602202	--	--	--		--
CUEROS Y PIEL 6649756	55044	--	1560						
COMESTIBLES									
ESPECIERIA									
LICORES 10502845	2391280	5203501	515740	10837735	8410490	--	80640	1329997	1429431
DROGAS 12431034	448694	1575458	28839	2329025	23274	--	--	225028	91492
MADERAS --	--	99880	--	100605	--	--	--	--	--
VARIAS CLASE 39348	--	3720	--	1003605	48054	--	--	51400	30832
TOTAL 30147943	2935338	7011399	581659	43388224	8643785		80640	1616725	1556463
BALANCE 143591109	6606634	9991742	9165748	155461117	4174511	450588	8650740	6686122	3194496

Lo que supuso exportar por valor de 40.680.339 r^s y de --- 55.285.837 r^s, respectivamente, al tiempo que el déficit se aumentó en 9.262.319 r^s un 5,4%, mientras que la balanza nacional disminuyó el déficit total en cerca de 100.000.000.

Sin embargo esta reconversión a valores refleja comparativamente con las cuentas del Sund bien poco, ya que los términos en que venimos hablando no son iguales; a más de la influencia de la evolución de los precios entre 1.783 y 1.795. Un resumen de los valores reales nos permite decir que las exportaciones al Báltico -- fueron de mayor cuantía que las que venimos manejando a través de las cuentas, aún cuando haya que incrementarlos, para una valoración más precisa, con las cantidades de las Provincias Exentas al tiempo que disminuirlos en lo que afectan a costas danesas, suecas y noruegas, externas al Sund.

A pesar de todo, diez años después de las cuentas del Sund en los registros de estas balanzas, las partidas siguen siendo las mismas: materias primas textiles: seda, lana, algodón, comestibles especies, licores y drogas; en el Sund tipificadas como vino, coloniales y el apartado no cuantificado de frutas. En varios se inclu

yen partidas de metal, cobre, mercurio ... etc. y poco más. Se hecha en falta una partida de sal, puesto que es un producto propiedad Real que no aparece en los registros aún cuando sabemos que - para esas fechas el país exportaba cantidades considerables próximas a los 1.168.166 fanegas, mencionadas por Canga Argüelles y citadadas más arriba.

Las importaciones hispanas.

En cuanto a las importaciones, cuyos destinos peninsulares desconocemos, aún cuando me atrevo a considerarlos muy similares a los orígenes de las exportaciones, su presencia no es más compleja que la del sector exportador. En resumen se importan cereales, maderas, materias primas textiles, vegetales, paños, lana, pez y sebo, algo de hierro, pieles y partidas menores de otros productos.

Los cereales.

Por lo que a los cereales respecta, y considerándoles globalmente como señala Jeanin y ya lo hemos comentado antes, su participación en el comercio español es con anterioridad a 1.750 prácticamente inexistente, después, hasta 1.770 intermitentes, para -- ser a continuación bastante considerable; ahora bien, esta consideración nunca es tal que se pueda decir que España fuera un cliente importante de los cereales bálticos; de hecho en sus mejores años no llega a suponer ni el 20% del comercio total de cereales. Esta posición española es comprensible, a pesar de las penurias nacionales, a partir del desconocimiento del mercado del norte; resultaba más cómodo comprar en Francia o Amsterdam, e incluso en Hamburgo, que hacerlo en Riga, Danzing o San Petersburgo. De hecho, ya se señala que en 1.753 se le pidió al cónsul de Danzing que hiciera gestiones

COMERCIO ESPAÑA Y SUND

AÑO	CEREALES		MADERAS		TEXTILES		LINO Y CARAMO	CORDELERIA	BREA Y PEZ	SEDO	PIEL Y CUEROS	Y HIERRO Y SUS MANUFACTURAS	VOX	STALL	NOTAS
	TRIGO TOTAL				PAÑOS L'VAS										
	Laest	Laest	Skpd	Skpd	Roller	Skpd									
1700				52118								651			TOTAL CER: 0.10 TOTAL MADERA: 67.870 Skpd. 53 Skpd.
1				1200											
2				1212											
3															
4				4000											
705			15	6420						15	34	184	13,3	156	
6			38	6120						4		1046	12	166	
7				6800							28	158	44	215	
8												105		120	
9							8					180			
1710															TOTAL CER: 106 TOTAL MADERA: 204. Skpd.
11	106	106										106		18	
12				204					10			375			
13															
14							79				50		13,7		
715									92						
16															
17															
18															
19															
1720									4			120			TOTAL CER: 5 TOTAL MADERA: 589.781: 3,7615 Skpd 1.860: 0,471
21				1688								269		234	
22			156	600											
23				3843											
24			325	8415				0,7							
725				5583	734	300	48	31	26			465,5	25		
26		5	4	4920				2				40			
27												162			
28				914	10296							78		6,4	
29				13518				5,7				29		122	
1730				470	36228			9						24	TOTAL CER: 5 TOTAL MADERA: 589.781: 3,7615 Skpd 3.903: 0,6415 Skpd
31				16137			61					1435			
32				80952			211					906			
33			400	72098			7					952			
34	190	190		75085								1089			
735				6390								231			
36	58	139	963	59986			32	208				234			
37	21	21	1243	92386	24		619,2	195				245			
38	0,5	0,5	642	46140		20		195				401		35	
39				534	63167		0,9					1032			
1740				138	77434		270	104				149			TOTAL CER: 645 TOTAL MADERA: 929.139: 6,041 52.663: 6,051
41				5722	27775		200	368	182						
42				4984	44454			670	1,7				11		
43				6892	42540										
44				5353	37696						216				
745				5177	89132	6					349	447	72		
46				2128	28772				0,5			685,7			
47				8142	38304						37		12		
48	6	6	6899	439738	923	328		8,8			8831	2227,7	19,9	768	
49	60	60	4675	23649	20	568		33,7			5167	2443	23,5	122	
1750	202	583	7877	157079	203	100	280,3	914	22,3		1057	898,5	27,3		TOTAL CER: 3.836 TOTAL MADERA: 2.591.050: 13,31 66.366: 6,681
51	215	445	2856	210206	963	200	411,3	271	38,6		950	161	121,2		
52	309	1060	22208	157013	10858	20	6111,2	586	19,4	143	906	1000	404,5		
53	1368	1823	9845	280866	5825	1136	9677,3	461	11,6			670	321	6,4	
54	8	8	3993	317332	7809	250	2939	125	75			724	43,8		
755			2295	210028	17864	100	3087,3	187	84,1			7977,3	88,5		
56			8168	252126	3813	246	5127		56,6		117	1191	166		
57	53	53	5199	184141	7360	220	10383		71,9			1355	3,5	37	
58			3429	237544	4354		6984	279,2	38	30		4946	28		
59		73	4159	333207	9630		4252	7,6				1297	3,9		
1760	225	374	4214	408587	1868	267	1266	40	56,4	105,2	2239	1015	67		TOTAL CER: 4.716,3 TOTAL MADERA: 2.810.616: 10,121 49-396: 5,471
61			3070	345578	4	168	5827	29,2				3420		13	
62			8537	181872	48		815	0,3					1,8		
63	181	181	8762	311182	2313		7162,6	305	19,1	15,3	1,8	2041	10	5	
64	177	694	5274	228959		590	1639	707	6,6			292			
765	994,5	994,5	3119	355992	9164	380	2646	249	29	58	147		90	22	
66	144	480	5024	364625	2384	20	118	4614	60,3		6068	3684	17	173	
67	187	383	6819	156688	160	1356	4016,8	310	88,8	354	1334	1049	18,4	453	
68		444	6952	357687	1523	1870	13537,6	948	242	1,3	202	5475	3	1024	
69	80,3	238,3	1158	308135	798	2809	10848,8		29,5		30	2236	5,4	120	
1770	855	1301,5	681	999898	95	207	7785,5		114	1,3	128	634	10,8	494	TOTAL CER: 17.831 TOTAL MADERA: 3.104.442: 8,371 36.381: 3,021
71	752,5	752,5	53663	320773	2172	1828	11832,8	493	1130,2	123	175	3556	17	136,8	
72			11782	72245	3426	360	14065	253,4	214,3		225	3871,8	49,3	189	
73	525,3	564,3	3112	763434	1180	1900	16078,2	300,7	202,5	10,3	274	6562,4	153	150,1	
74	882,9	887,9	3060	106425	11245	1438	14246,3	203,1	44,7	362,2	1061,8	7077,4	293,3	170,1	
775	821,9	960,4	2868	132355	6896	1100	10864,8	310,9	68,5	38,7	1008	5159,2	205,6	258,1	
76	394,1	422,7	1425	468108	1876	967	9555,1	434	288,2	197,3	2177,3	3893,5	405,4	345	
77	656,9	656,9	2584	392768	813	2649	16247,5	125	102,5	294,1	711,4	3857,2	297,5	23,8	
78	2301,5	2761	44953	21066	6889	902	17982,3	69,6	54,2	228,6	774	4256,4	231,9	405	
79	4136	4632	209067	90505	22291	1235	19589		22	48,4	297	2458,5	197,9		
1780	5765,6	61697	13841	37513	7561	3174	4595	70,6	36		240	2587			TOTAL CER: 18.673 TOTAL MADERA: 1.714.087: 13,91 8.415: 1,761
81	2574	2954	1485	95044	10926	8452	10904	345	83,5	40	740	7164	192,8	151	
82	3962	3973	3426	221362	15968	6845	13578	1135	40	70	965	6476	139	162	
83	11541	11656	3509	6027681	27326	757	10565	350	127	872	270	9499	126	58	

Según Jeanin (pág. 65) 1 laest=6 Skpd. quizás transformar trigo, cereales, pez y brea
1 laest=2 ton.

para proveer de trigo a la península, pero ni un sólo navío español se presentó a transportarlo; al final tuvieron que hacerlo los ingleses.

Los cereales mas consumidos eran lógicamente el trigo, declarado en un 75,87%, la cebada y el centeno y algunas partidas de harina sin especificar, aunque supongo de trigo. El problema en este reparto es un problema de fraude; no está claro que España fuera al Báltico a adquirir cereales de segunda y de hecho parece poco probable que hiciera tal. Por tanto, tendríamos que decir que prácticamente la diferencia entre el trigo y las partidas totales serían atribuibles al fraude, y así todo, se trataría de un porcentaje bajo, comparado con los valores globales de fraude que se conocen.

Este comercio del trigo debió seguir practicándose aunque, a lo que parece nunca con una importancia muy considerable. Concretamente en 1.795 sólo 26.663 y en 1.792 de las partidas totales de comestibles, especiería y licores, el Sund sólo aportaba el 10,23% de lo importado. Como un detalle muy preciso de la corta significación de este tráfico cabe aducir el caso gallego; en 1.769, cuando por el Sund pasaron un total de 238,3 laest de cereales, sólo Galicia importó de Francia 7.461 fanegas de trigo, y esta zona, tradicionalmente deficitaria en cereales, que entabló profundos contactos comerciales con el Báltico a finales de siglo, siguió sin importar los cereales que necesitaba de Rusia. De hecho el año 1.795, cuyas importaciones hemos visto, en Galicia hubo una tremenda penuria de grano y Vivero pidió permiso para importar granos de Francia (30) y, hay que tener en cuenta que 1.795 supuso el año que mayor número de navés entraron en Ribadeo, 120, parte considerable de ellas de Riga y

San Petersburgo , , además, hasta el mismo Vivero tenía ciertos - contactos con estos puertos, pues de ellos provenía casi el 80% de - los más de 3.000 quintales de lino y cáñamo que por promedio venían importándose por dicho puerto desde 1.770.

Así pues, a pesar de la importancia del trigo báltico en - Europa, hay que decir que los cereales no fueron objeto trascendente de comercio con España, ni siquiera a través de Holanda que en 1.795 año de escasez, como ya se ha señalado aportó, poco mas de 8.200 fanegas, frente a las ya citadas 328.000 que se adquirieron en el mercado exterior. De hecho, desde Carlos III (31) el aprovisionamiento de cereales, se realiza sustancialmente en el norte de Africa, casi la mitad de lo que se importó dicho año 1.795, provenía de Tunez, Argel y Marruecos, a lo que añadiendo el resto del mediterráneo llegaban a ser el 64,30% del total con 211.240 fanegas. De ellos se proveían Levante y el Sur; las 13.842 fanegas portuguesas se distribuían por Castilla y algo al sur de Galicia, mientras el norte de España - se provenía sustancialmente en Inglaterra, 65.227 fanegas, Francia... etc.

Queda por lo tanto clara la parca significación del tráfico báltico de cereales en el comercio importador de la península. Tanto desde el punto de vista peninsular como en el propio del Sund, y también se evidencia que tal irrelevancia no varió sensiblemente a lo largo del siglo; cierto que se evolucionó de no importar a importar, pero poco mas se avanzó durante el XVIII en este sentido.

La madera.

El sector mas importante de las importaciones fue el que, - a su vez, se considera también como uno de los más importantes del -

comercio general báltico, es el de la madera.

El estudio del comercio de la madera es difícil ya que si bien en los datos pormenorizados por navíos, del registro nº 4, de las tablas se especifican en el caso español, cuatro o cinco tipos de partidas de madera: mástiles, tablones, vigas, madera y otros conceptos, resulta difícil determinar, salvo en mástiles, lo que realmente significa cada cosa. Así parece ser que por "klapholz" se entendía ciertas partes de los troncos de algunos árboles, partes utilizadas preferentemente en determinados aspectos de la construcción naval. El hecho de que los términos que aparecen en las tablas tengan no una significación deducible por un diccionario, sino una muy propia y específica, vinculada a la finalidad o calidad de la madera, frecuentemente independiente de su peso, forma o volumen, hace prácticamente imposible, mientras no se llegue a un acuerdo claro de lo que significa cada rúbrica, un estudio medianamente serio de las maderas exportadas por el Báltico.

La madera se exportaba tanto para la construcción de viviendas como para la construcción naval, y no sólo para la construcción del casco sino también abundantes piezas de arboladura. Tanto para las nuevas construcciones como para repuestos y averías. Estas maderas las adquirían tanto el estado como los particulares, estos últimos especialmente las piezas de arboladura, en lo que eran verdaderos expertos los nórdicos.

España importaba cantidades considerables de madera, y aunque resultaba difícil hacer una valoración comparativa, sobre todo por la diversidad de unidades utilizadas, a finales del período cerca

del 10% de la madera exportada venía a España. Si bien se puede hacer una distinción de las diversas partidas, su utilidad es muy pequeña, - pues las tablas generales sólo dan un resumen agrupando por sistemas de unidades.

La importación que estas maderas tenían para España es gran de y evidente, pues si un país de corta construcción naval, recuérdese lo dicho al respecto al hablar de la flota mercante, importaba - una cantidad tan considerable de madera la dependencia que entre ambos factores se evidencia es muy alta. Por tales épocas la adquisición de madera en el Báltico para construcción naval estaba muy generalizada, la presencia inglesa, presencia de los grandes constructores del siglo, francesa y holandesa, ya en declive, y el volumen de sus compras reflejaba la importancia de las maderas del norte de Europa en el desarrollo de la marina, tanto civil como militar de la - Europa Atlántica.

La conciencia de esta dependencia hizo nacer en España diversos proyectos, e incluso desde fuera de ella se le hicieron a la monarquía propuestas de tipo monopolistas, amparados precisamente en la importancia que el sector tenía para el estado.

En 1.740 el barón de Dehu embajador danés enviado con el - propósito de formalizar un tratado de comercio entre los dos países, pretendió alcanzar un contrato de asiento, previo e independiente del tratado, basado en el hecho de que lo que España adquiría en el Norte se limitaba casi por completo a los materiales para la construcción, abastecimiento y armamento de los barcos, y que fuera de esto España no tenía gran interés en comerciar con el Norte (32) -

aceptando fácilmente limitaciones en sus áreas de actividad. El proyecto de Dehu proponía al rey que una compañía real danesa se encargara de proveer a España prácticamente la totalidad de los productos que ésta precisaba en el Norte, siendo Cádiz en centro de este tráfico en el sur y Copenhage en el norte. Pero en Dinamarca el proyecto - al ser sometido a estudio, fué rechazado pues se consideraba que podía sensibilizar negativamente a Inglaterra y se prefirió someterlo a una negociación conjunta con el tratado de comercio.

Diez años mas tarde, cuando las relaciones con España habían hecho mas frecuentes los viajes de los navíos daneses Cloppenburg, consul general reanuda el intento de un contrato de asiento:

"Personne ne pouvant fournir aux Arcenaux de ce Royaume, - les Mats et tous autres materiaux du cru de la mer baltique pour la construction et armements des Vaisseaux, a meilleur marché, que notre compagnie de commerce general..." (33)

Con lo que se evidenciaba el interés del asunto para los daneses y a la vez, la persistencia de unas condiciones mercantiles, en 1.750 mucho mas apremiantes, dado el esfuerzo marítimo de Ensenada.

Por aquellos años el Gobierno Español había contratado con la casa Meister de Lisboa la provisión de maderamen para los reales astilleros, los citados hermanos Schultz de Danzing tenían acordada con dicha casa Meister la provisión de Arboladura y este hecho sugirió a Luis Perrot en 1.753 un proyecto, de acuerdo con dicha casa comercial Schultz, como ya sabemos muy interesada en desarrollar el comercio con España, para proveer de maderamen directamente desde -

Danzing a los astilleros españoles.

En los años sucesivos cabe suponer que se renovaron los intentos, pero hasta que la real Hacienda no comisionó al Banco de San Carlos el aprovisionamiento de los petrechos navales de la Armada, - los diversos proyectos fueron fallidos. Poco después de la comisión referida el Ministerio de Marina en 1.786 formalizó un asiento con - el Banco de San Carlos, entidad que encargó el cumplimiento de sus - acopios a Antonio Colombi comerciante catalán y consul general de España en Rusia, residente en San Petersburgo. Desde entonces hasta finales de siglo, por medio de Colombi mientras la administración del asiento corrió directamente por cuenta del Banco y a partir de 1.789 por medio de los delegados Gahu y Cía mercaderes arrendatarios del - asiento al banco, con residencia comercial en Cádiz. En 1.794 esta - compañía obtuvo del Ministerio de Marina el asiento directamente (34).

Se había pasado de un proyecto muy ambicioso de canalizar - todo el tráfico de madera para los astilleros españoles a un asiento de provisión a la armada, pero ambas situaciones son un reflejo de - la importancia del Báltico en el mercado español de la madera.

Los paños.

Otro renglón del comercio a través del Sund es el de los paños, se trata de un aspecto de menor consideración, ya decía Perrot que no merecía la pena adquirirlos en Danzing, que era mejor comprar los en Hamburgo y parece ser que no se adquirirían con frecuencia paños nórdicos. Hay una partida en el registro de paños que comparativamente merece la pena considerarse, las lonas.

Aunque a nivel general no podemos saber la cantidad de lonas

que pasaban el Sund, pues las tablas generales no lo especifican, en los datos pormenorizados por puertos si hacen constar las partidas - de lonas, como los de cualquier otro tipo de paños; y fueron bastante considerables, proporcionalmente, a partir de 1.750 pero mas especialmente a partir de los años 70.

Las fábricas de lonas en España, no eran muchas y muy pocas de ellas estaban en condiciones de proveer a los grandes navíos del - velamen necesario. Una parte de la producción, la mayor, se vendía - a los pequeños transportistas pero los grandes, y muy especialmente la Armada o los correos marítimos, se venían precisados a fabricarlos o, por el contrario los importaban.

Entre las pequeñas empresas se pueden contar la Real Compañía de Granada (1.747), el Real Hospicio de Granada que comenzó en - 1.768, la confección de lonas y en 1.780 cierto fabricante de Calatayud que había intentado fabricar para los correos marítimos pero no pudo hacerlo por falta de medios. Industrias menores las hubo, aunque no abundaron las dedicadas a la fabricación de lona, entre las - mayores hay que contar la de Gomez y Moreno de Granada, fundada en - 1.773 o la de Cerrera del Rio de Alhama, fundada hacia 1.790, todas ellas en Andalucía. Hubo también empresas en otras zonas del país, - pero la producción particular nacional no era suficiente, en parte - por la falta de materias primas, pues había años que la armada dejaba sin materiales de fabricación a los particulares.

Además la producción nacional, incluso la propia de la armada, como la de Zorroza, era bastante deficiente, y constantemente se hacían comparaciones con los productos holandeses e incluso con las

lonas importadas de Rusia (35). La poca importancia relativa, de las importaciones de lonas se debe precisamente a un interés nacional por fomentar las manufacturas, de hecho se tuvieron que importar prácticamente todas las materias primas necesarias a la gran industria nacional, y las importaciones se hicieron precisamente, en una parte importante del Báltico. Así, a los paños especialmente al comercio de lonas del Báltico con España le hizo sombra en concreto el comercio de lino que los mismos países ribereños hacían con la península.

Materias primas textiles.

La posición española en cuanto a materias primas textiles es clara, excedentaria en lana y algodón, bases de una industria pañera de calidad y deficitaria en lino y cáñamo imprescindibles para la marina, para la fabricación de jarcia y velamen; a más de que -- los paños de lino fueron muy utilizados.

En España el cultivo de lino y cáñamo parece que se inició en el XVII pero hasta principios del XVIII no se contempló un interés oficial por impulsarlo y por montar las empresas textiles derivadas: concretamente se atribuye tal empuje a Patiño y a una finalidad concreta: la armada española. El déficit fue, a pesar del impulso crónico, y las compras fundamentales se hacían, primero en Holanda y luego en el Báltico. El Báltico fue el principal proveedor de lino y cáñamo a toda Europa desde el siglo XVII, especialmente desde Riga y San Petersburgo (36).

Un ejemplo bastante significativo de la situación española y especialmente interesante en este análisis de la situación comercial del norte es el caso gallego. En Galicia había una industria -

textil popular muy difundida a cuya demanda no satisfacía, ni con mucho, la producción local, lo que obligó a recurrir a mercados exteriores."A partir de 1.775, y con el deseo de fomentar las fábricas de lienzos que se promovían en Oviedo, Ribadeo y Santiago (plan Cester), el comercio de lino y cáñamo extranjeros gozó del máximo estímulo oficial, (37) hasta el punto de que fueron eximidos de --- ciertas tasas arancelarias.

Las importaciones se hacían fundamentalmente por El Ferrol, La Coruña y Ribadeo, en remesas provenientes de Riga y San Petersburgo, y que no descendían de los 20.000 quintales de lino y cáñamo, valorados en unos seis millones de reales. Sólo por Ribadeo se introdujo entre 1.775 y 1.800 un promedio anual de 40.000 C, aproximadamente el 25% del total importado por Galicia; de ellas 135.000 l^s aproximadamente de Rusia y 15.000 l^s de Holanda. Esta situación inició una tendencia regresiva años después de 1.800 como consecuencia del abandono del citado plan Cester, reduciéndose las importaciones a un -- cuarto de las efectuadas en el último cuarto del XVIII.

Si la producción de lino era corta la de cáñamo resultaba -- prácticamente nula, unas 150 C anuales por lo que hubo de importarse en cantidades considerables, llegando a adquirirse a finales de siglo hasta 50.000 l^s tanto en Rusia como en Holanda y Francia. Con un promedio anual durante el período de unos 3.000 l^s de los que el 80% procedía de Rusia (38).

Esta intensa actividad mercantil hizo que en Vivero y Ribadeo se establecieran agentes consulares acreditados de Prusia, Dinamarca y Suecia entre otros países, y que a sus puertos llegaron frecuentemente navíos. Así en el año 82 entraron en Ribadeo 2 provenientes de Riga, y otros 2 de San Petersburgo. En 1.781 dos holandeses, uno de ellos procedente de Riga, un danés y otro ruso: los tres

cargados de lino, en 1.789 dos Rusos; y el tráfico siguió en aumento. Y esto cuando en los años 81 y 82 no partieron de estos puertos ningún navío hacia el Sund, sólo se registraron tres el año siguiente, - 1.783, y precisamente procedentes de La Coruña y El Ferrol. En resumen, las importaciones de lino y cáñamo del báltico fueron, hasta finales de siglo en aumento.

Otros productos vinculados con la industria naval eran la cordelería, la brea, pez y sebo. De hecho las partidas de brea y pez, son más frecuentes incluso que las de lino y cáñamo, no así con las de cordelería que sólo se presentan con frecuencia a partir de 1.760. De esta forma, la adquisición de la práctica totalidad de las materias primas precisas para la construcción naval: madera, aislantes, velamen y jarcia señala una dependencia y explica una penuria; aunque no debe atribuirse demasiada trascendencia al puro hecho importador pues los ingleses importaban todo eso y más (hierro) y aún así fueron los constructores más importantes del siglo.

Como no era éste el caso español, se llegó a pensar en adquirir directamente los navíos, ya construídos, en el norte, pero lógicamente, entre otras cosas, por los niveles de dependencia que tal medida suponía, se desestimó tal planteamiento.

El hierro.

Un último objeto de comercio que merece la pena analizar es el hierro. España, a través, fundamentalmente, de las Provincias Exentas era escedentaria en hierro, y sin embargo en las cuentas del Sund las partidas de hierro son muy frecuentes. Es junto con la madera el que mas veces aparece 62 de 83, siendo la madera 70 de 83 y es precisamente esta fuerte relación de frecuencia clave importante, -

que hay que utilizar para comprender bien el significado de este metal en el comercio español.

La producción española de hierro, localizada fundamentalmente en las Provincias Exentas, se basaba también, y especialmente en el siglo XVIII, en la existencia de ferrerías y siderurgia un poco por todo el país, especialmente en el norte, en la montaña donde el número de ferrerías era abundante (39) Asturias y Galicia; pero también las había en Andalucía y en Cataluña y un poco por todas partes (40). Esta industria resultaba suficiente a la demanda nacional e incluso a las necesidades americanas por lo tanto parece carente de sentido hablar de importaciones de hierro desde el lejano Báltico, sin embargo tales importaciones se produjeron muy a pesar de las protestas vizcaínas que insistieron y por fin obtuvieron una condición de mercado cerrado para el hierro español, en su propia geografía y en el ámbito americano. (41)

De hecho la producción no sólo era suficiente sino incluso exedentaria, siendo España uno de los proveedores de Francia, cuya producción interna le resultaba bastante suficiente ; y de Inglaterra, gran importador de hierro, cuyo tercer proveedor, ciertamente a notable distancia de las primeras, era (42).

El hierro que pasaba el Sund hacia el Sur provenía o bien de Suecia o de Rusia, cada uno de estos puntos de producción tenía su propio sistema y tuvo una evolución distinta en el mercado internacional. La producción sueca, estable gracias a un sistema de "Monopolio", evolucionó a lo largo del XVIII muy poco, y sólo a finales de siglo, experimentó un ligero crecimiento, tras haberse mantenido

en torno a los 40.000 Tn. anuales desde 1.730 . Una parte, la -
 mas importante, de la que de esta producción se exportaba iba desti-
 nada a Inglaterra que acaparaba de 17 a 20 mil toneladas anuales de
 hierro sueco, lo que habida cuenta del consumo interior de suecia -
 suponía un porcentaje, como ya se ha dicho, muy elevado de las ex--
 portaciones. El resto se distribuía muy desigualmente en el mercado
 europeo, especialmente en Holanda. Este hierro fué durante el siglo
 XVIII el objeto fundamental de las exportaciones suecas, y a princi-
 pios de él fué el único país que tenía una presencia considerable -
 en el mercado internacional. Casi podría decirse que a principios -
 de siglo sólo podía importarse, por cualquier país hierro sueco o -
 español. Esta situación cambió con el siglo. (43)

La presencia del hierro ruso en el mercado internacional
 es un fenómeno del siglo XVIII; a principios de siglo el producto -
 ruso no contaba prácticamente en el mercado internacional pero a lo
 largo de la centuria los grandes consumidores de hierro, aunque de-
 sarrollaron notablemente su propia producción, se vieron precisados
 de incrementar sus importaciones, y como el sistema de control sue-
 co tendía a mantener estable la producción por una preocupación es-
 pecial de la evolución de los precios, nuevas producciones encontra-
 ron rentable acceso al mercado de la Europa Atlántica. Tal es el ca-
 so ruso que a partir de 1.764 toma la primera posición en el merca-
 do inglés para mantenerla hasta la gran renovación tecnológica de -
 principios de XIX. Esta producción rusa estuvo como la sueca muy -
 vinculada al mercado inglés, hasta el punto de que se la considera -
 aún más polarizada, mas exclusivamente británica que la escandinava. (44)

Con la competencia rusa el hierro sueco buscó otros --

mercados para un largo 50% de sus exportaciones en Francia, Portugal y el mismo mediterráneo, zonas que en vísperas de la revolución llegaron a superar en bastante el consumo inglés.

Ahora bien una circunstancia peculiar del comercio de ambos hierros, circunstancia bien diferenciada puede explicar, aparte del factor de la altísima calidad de hierro sueco, la abundante frecuencia de hierro en el comercio España-Suecia, siendo como era este país excedentario: el sistema de cargazones, la combinación adecuada e imprescindible entre cargamentos ligeros y pesados incidió profundamente en el comercio del hierro báltico. De hecho el hierro ruso ofrecía a los navíos que salían de Riga a San Petersburgo cargados de lino y cáñamo y precisados a tomar un lastre sin valor, piedras o arenas, una alternativa muy interesante, utilizar el hierro como lastre lo que disminuía sus derechos y además reducía sus fletes al estar éstos justificados en el transporte principal, y aunque esta situación cambió algo, responsabilizando a los cargazones de hierro de parte de los fletes, su posición siguió siendo ventajosa. Esta práctica que parece que también realizaban los vascos en el comercio de la lana permitió a los rusos disponer de una interesante punta de lanza en el mercado internacional del hierro. Donde fueran con sus fibras textiles podían llevar su hierro.

Siguiendo este planteamiento hay que señalar que entre 1.750 y 1.783 la participación rusa fué creciente, y aunque hay períodos anteriores con una participación relativamente considerable tiene que pensarse que antes de 1.730 los niveles de tráfico y comercio son, se ha señalado varias veces, mínimos y tal consideración, en términos absolutos no llega a suponer 350 laest para todo

un quinquenio.

Por el momento no sabemos si la tendencia se mantuvo, a pesar de que en la balanza de 1.795 se reseña hierro sueco en niveles considerablemente superiores a los rusos, tanto sin labrar como labrado, pero los indicios no son claros. Sobre todo si se tiene en cuenta que prácticamente todo el hierro ruso pasaba por Londres desde donde se controlaba el mercado atendiendo, lógicamente primero a las necesidades propias, cada vez más crecientes, con lo que incluso es posible que se produjera una cierta represión. Pero de hecho, a finales de siglo las protestas vizcaínas se centran en hierro sueco.

Si tenemos en cuenta la vinculación que había entre siderurgia y construcción naval y atentos al hecho de que las importaciones se centraban en maderas de construcción de navíos, lonas, cordelería, el lino y el cáñamo necesarios para la fabricación, entre otros casos de jarcía y velamen, más los aislantes clásicos de pez, breca y cebo. La vinculación de intereses queda clara, mientras España deseara tener una marina considerable debía de comerciar con el Báltico. A tal punto es considerable la dependencia de este sector que se llegó a pensar en establecer por medio de contrato un sistema de provisión de navíos a la armada, navíos fabricados en el mismo Báltico donde se daba por intensa acumulación de materiales insustituibles en la construcción naval.

Ahora bien, estas consideraciones sobre el comercio del Sund marginan dos aspectos de importancia, por una parte el Sund no afecta a parte del tráfico sueco, especialmente el realizado a través

de Gotemburgo; ni una parte del danés, parte no muy considerable, - ni, por supuesto nada del noruego; y por otra, se terminan en 1.783 ¿Qué sucedió después? . En alguna medida he intentado responder, en ciertos casos a esta pregunta pero falta una visión de conjunto, só lo disponemos de unos pocos indicios.

En cuanto al significado de Sund, cabe señalar que el tráfico de Suecia con España no era, ni mucho el que reflejan los materiales de Elsenor, no así el tráfico danés, cuya costa occidental era muy poco propicia para el tráfico marítimo. Concretamente en - 1.784, en total de Sund con el Mediterráneo se señalan 135 pasajes, más 120 que afectaban a las cotas españolas, y con el Mediterráneo francés 83, al tiempo que en otra información, la general de Suecia, se indica que en lugar de los 69 pasajes suecos que dicen las cuentas que pasaron el Sund, en realidad desde Suecia salieron para la misma zona 62 navíos al tiempo que llegaron 71, lo que corrigiendo las cifras del Sund hasta 133, y supuestos válidos los datos dane-- ses ante la poca incidencia de su costa oeste, convertiría a los - 338 pasajes en 402: es decir una corrección considerable. Más si tenemos en cuenta que 1.784 no es un año especialmente bueno, pues el período 1.771-1.782 registra una media sueca ligeramente superior, - a los citados 133 navíos, de 142, lo que indica el carácter bajo de la aproximación.

Concretando en España y sin salir de las cuentas del Sund se registraron en dicho año 84, 199 salidas con destino a España, - 57 con destino desde ésta a el Sund: lo que no supone sino una confirmación, ligeramente mejorada, de los valores del año precedente. y si por otra parte tenemos en cuenta que el comportamiento general -

del Sund hasta 1.792 puede resumirse en un período de auge del 83 - al 87 y luego una reducción en los seis años siguientes, reducción cuya duración no sabemos si se mantuvo o no, hasta finales de siglo, al tiempo que tampoco sabemos si la coyuntura general y la española son coincidentes. (45)

Como último dato una reconstrucción de la presencia en Málaga de navíos suecos, daneses, rusos antes de 1.784 y después de - esta fecha quizás sirva como indicativo de lo que sucedía en España pues se trata de uno de los puertos más importantes del tráfico español con el Sund. En cuanto a la información manejada hay que tener en cuenta varios detalles; por una parte a partir de la información malagueña, contamos con todos los navíos, suecos, no así con la información del Sund, y además hasta 1.783 hablamos de salidas - desde Málaga al Sund, desde tal año se habla de entradas de navíos de Suecia, Dinamarca y Rusia en Málaga, fueran de donde fueran. Para los años 1.796 y 1.797 conocemos el destino de las embarcaciones y comparadas con los precedentes resulta significativo (46):

Puerto de matrícula de entrada en Málaga					Málaga Sund: según fuentes - malagueñas
	Sue.	Din.	Rus.	Total	
1784	90	85	1	176	1778
85	67	67	-	134	79
88	74	72	-	146	1780
89	6	60	-	66	81
1791	34	75	-	109	82
92	33	64	-	97	83
93	59	71	-	130	media
94	62	58	-	120	
95	84	100	-	184	
1801	186	166	-	352	

I
Quinq. 1778-1783: no navíos
1796: no navíos 26% tot 14,8
1797: " " 47% tot 19,2

Si bien no se puede concluir definitivamente gran cosa hay indicios para suponer una expansión, cuando años antes el total de -

los navíos suecos daneses y rusos que trataban con España, en un período que fué de 1.771 a 1.783, llegaron a 528 y a principios del XIX, 154 buques españoles cruzaron el Sund (47).

En resumen, España no significaba gran cosa en el comercio báltico, que se proveía de cuanto precisaba, mayormente en otros mercados; sólo tuvo un interés especial para los daneses, que entre otras cosas, pretendieron monopolizar el tráfico español. Por su parte para España el Báltico no era un mercado excepcional salvo para un factor, eso sí, fundamental en la política española del XVIII, el sector naval.

HAMBURGO (48)

Hamburgo, por donde se hacía el principal tráfico marítimo de una gran parte de los estados prusianos, era una reducida república mercantil, una más entre los estados alemanes que vivió estrechamente ligada, aún en el siglo XVIII cuando la Hansa ya había desaparecido, a Bremen y Lubeck. Como puerto libre y dado su marcadismo - caracter mercantil tuvo para España una clara significación comercial centrada en tres peculiaridades de su plaza: por una parte su práctica dirección de las antiguas ciudades hanseáticas y su carácter de salida natural de una parte importante de las manufacturas alemanas. De hecho Silesia y Prusia utilizaban este puerto como punto de embarque de sus productos, especialmente cuando se destinaban al Sur, a España, Portugal o el Mediterráneo en general. Aunque por razones políticas y económicas internas Federico el Grande intentó atajar esta preeminente posición de Hamburgo en el comercio prusiano no consiguió, salvo en muy corto plazo, modificar sensiblemente la situación y así, aún en 1.786, Manuel Urquellu, consul español de

Hamburgo, Brenen Lubeck y Baja Sajonia, desde el año 84, llegó a decir que Hamburgo era el almacén general de toda Alemania y el Puerto principal por donde entraban y salían todos los géneros.

La clave de las relaciones bilaterales hispano-hamburguesas es por parte de la ciudad hanseática doble. Por un lado el aliado del propio mercado nacional español, y por otro su condición de peaje obligado, al menos en cierto tiempo, para el comercio "normal" con América. Así, agrupando estos dos aspectos realizaba con España el más rentable de los intercambios que generaban, la balanza comercial más favorable, al tiempo que los cuantiosos beneficios de la arriesgada aventura comercial americana fueron la cuna de las mas importantes fortunas mercantiles del lugar. El volumen total de las importaciones no llegaba, en su valor a principios de siglo, ni la quinta parte de los que valían los envíos hechos a la península.

Estos elevados niveles de beneficio no significan que el comercio español fuera el más importante en volumen y valor, sino que era el más rentable, pues hay que considerar que sólo las importaciones francesas eran, por término general, diez veces superiores a las españolas. De hecho lo verdaderamente significativo era el margen de beneficio, hasta, el punto de que la conservación del mercado español era un elemento primordial en la política local, elemento a situar incluso por encima de la seguridad de los ciudadanos, como quedó claramente demostrado en un conflicto argelino similar a los ya señalados en Danzing y Dinamarca.

El comercio americano, por su parte, se realizaba o bien vía Cádiz, o directamente, en claras prácticas contrabandistas,

desde las posesiones inglesas o desde la isla danesa de Sto. Tomás; prácticas cuyo flujo y reflujo estaba muy vinculado a las contien--das internacionales, a la práctica del comercio de metales y a mil circunstancias más, de prolija enumeración.

De hecho a finales de siglo, bien a cambio de negros, bien aprovechando delicadas situaciones del abasto hispano-americano o bien por puro y simple contrabando se produjo un incremento muy notable del tráfico colonial hamburgues. Hasta entonces, con mayor o menor rigor, y según evolucionaron las realciones entre ambos "países" la parte sustancial del comercio americano de Hamburgo se hizo a través de Cádiz, y aún antes, a principios de siglo, de Sevilla, vendiendo sus productos a comerciantes hispanos que los trasladarían a América o bien mas frecuentemente, utilizando un "hombre de paja", en lugar de realizar públicamente por cuenta propia, el comercio con América.

En ambos casos se respetaban, como se respetaron en alguna medida, durante mucho tiempo, las normas monopolistas del Gobierno Español. Otra cosa fueron los que por su cuenta y riesgo, en cualquier período, con mayor o menor fortuna o riesgo, intentaron la aventura del contrabando. Fué este comercio americano el que más hondamente preocupó a los comerciantes hamburgueses, y esa preocupación se tradujo en un esquisito cuidado en el mantenimiento de las mejores relaciones posibles con la monarquía hispana.

El punto de partida de la situación comercial hamburguesa, con respecto a España, en el siglo XVIII, se debe situar en el tratado de Westfalia, fecha en la que se otorga a la ciudad hanseática

una inigualable y grabosa preferencia comercial que se mantuvo hasta el siglo XIX, por lo que el reconocimiento de dicho tratado en el XVIII por ambas partes fué considerado en Hamburgo un hecho capital.

A) La evolución general

Ahora bien, a principios de siglo la guerra de sucesión - afectó seriamente al tráfico, y aunque hasta 1.708 los barcos mercantes hamburgueses siguieron arribado a Bilbao, la guerra interior y la presencia francesa en América, que hundió prácticamente por completo al mercado colonial, hicieron poco aconsejable y menos rentable la aventura española. Entre 1.709 y 1.713 prácticamente todo el tráfico quedó interrumpido, se abandonó el sistema de convoyes a Málaga, aumentaron las presas argelirias y se produjo una disociación definitiva en el comercio entre Hamburgo y España; disociación entre el aspecto del transporte y el del comercio. Los hanseáticos abandonaron en otras manos el transporte de sus mercancías, con los consiguientes perjuicios.

La decadencia entre 1.700 y 1.713 del tráfico fue total, - no así del comercio pues las importaciones aumentaron entre 1.702 y 1.703 y aunque prácticamente se anularon en 1.704 revivieron los dos años siguientes para, a partir de 1.707, proveerse el mercado Hamburques de productos hispanos vía Inglaterra u Holanda.

Al abandonar su tradicional neutralidad se vió expuesta - Hamburgo a las consiguientes represalias y en 1.717 Felipe V prohibió la importación de productos procedentes de su puerto y de los demás de la Hansa, así como de los alemanes, tanto si eran transportados por ellos mismos como si lo hacían los neutrales. Todas las -

ciudades Hanseáticas perdieron los privilegios obtenidos en Sevilla; pero como a partir de 1.720 al comercio de Hamburgo lo legalizaron, en 1.734 el Senado de la ciudad inició un acercamiento diplomático a la corte española. Por fin en 1.740 los consulados de Cádiz y Málaga se legalizan y la sede diplomática en Madrid toma entidad, al tiempo que España, nombra su primer cónsul con sede en Hamburgo. En ayuda de esta situación vino el enfrentamiento Anglo-Hispano del 39 que amenazaba cortar las relaciones españolas con el norte por lo que se imponía en aquel ámbito una base segura de operaciones.

Por esos mismos años, y consecuentemente con una seguridad de comercio con la península, iniciaron contactos diplomáticos que les permitieran utilizar los propios navíos en el comercio con Cádiz y con el Mediterráneo en general, pues el recurso a las naves afines, protegidas de los Argelinos por tratados bilaterales, reducía notablemente las ganancias. De hecho en 1.734 entraron en Cádiz 1.004 navíos, de ellos únicamente 1 era de Hamburgo; entre tanto entraron 596 Ingleses, 228 Franceses, 157 Holandeses, 14 Daneses 14 Suecos, 2 Portugueses, 2 genoveses y uno de Lübeck. Cuatro años después no entró ninguno. (49)

Las negociaciones con los piratas iniciadas el 40 siguieron adelante al tiempo que se practicaba el viejo sistema de convoyes a Málaga, pero el último partió en 1.746-47 pues fue atrapado en su parte más considerable. Como existían precedentes de tal negociación se iniciaron los contactos con el Rey de Argel y en 1.751 se firmó un tratado. La consabida cláusula, que hasta entonces no se había utilizado, de proveer de armamento a las plazas corsarias,

al ser conocida por la corte de Madrid, provocó la inmediata ruptura. El riesgo que la pérdida del mercado Español suponía hizo renunciar casi inmediatamente a Hamburgo a su pretendido tratado y así en 1.752 doce meses y medio después se retornó a la normalidad.

Desde entonces hasta finales de siglo en que la política revolucionaria y las actitudes Españolas variaron el esquema, las reacciones comerciales bilaterales estuvieron presididas por la más absoluta tranquilidad, a pesar de que la situación no resulta muy justa para un comercio Español al que no se le reconocía la reciprocidad; con lo que los súbditos Españoles eran peor tratados en Hamburgo, que lo de estos en la península: Y no sólo eso, sino que ni tan siquiera se les aplicaba la cláusula de país más favorecido con lo que además padecían una mayor discriminación. Los comerciantes consulares protestaron frecuentemente por tal situación pero esta no varió.

B) El tráfico

A principios de siglo la relación fundamental se hacía a través de los de los puertos de Cádiz, Málaga, Sevilla, Barcelona, Sanlúcar, Bilbao y Alicante, puestos por ~~orden~~ de importancia, lo que deja bien clara la preocupación americana de este comercio. Pero estos nombres no suponía que se excluyan otros con una presencia menos considerable, de hecho en el área de nuestro estudio. San Sebastián tenía agente de negocios Hamburgues desde finales del XVII, desde la fundación del consulado y La Coruña desde principios de siglo.

El desarrollo del tráfico lo conocemos mejor para la segunda mitad del siglo, y a lo largo de este, el número de viajes en

una dirección y otra, aunque generalmente desigual, es, en conjunto, equivalente. Sin que puede asegurarse, pues la información no es muy abundante, parece que los niveles de los años 40 fueron ampliamente superados en la década siguiente, soslayado el conflicto berberisco, pero durante los años 60 y parte de los 70 parece como si se produjera una cierta regresión, o, en el mejor de los casos, un estancamiento. Pero esto se deduce de simples valores globales en unos determinados años. Los análisis locales, como el caso bilbaíno, no confirman tal interpretación, sino que se trataría de un crecimiento constante, con algunos años discrepantes de la tendencia general, alguno de ellos podría corresponder a la decadencia general hasta finales de siglo, fechas que señalaron una cierta decadencia en la que a no dudar intervino, no sólo la guerra sino la espectacular relajación en la práctica el monopolio Americano.

La participación del norte de España fue menos equilibrada que el tráfico en general, y esto porque los niveles de participación en los envíos eran muy bajos, de hecho la media obtenida no llega al 10% por todos los años considerados entre 1.740 y 1.801.- Esta participación fue en aumento durante estos sesenta años, muy especialmente a partir de 1.780.

Respecto al trayecto inverso los datos son menos, 8 años para 60, pero la coincidencia es total, la participación es muy alta, especialmente a partir de 1.760 en que se llegó al cuarto del tráfico Hamburgo España; sin embargo la tendencia no fue uniforme aumentó entre 1.710-1.770 y disminuyó hasta 1.795 en la participación en el tráfico de Hamburgo con España, lo que no significa que se produjera una reducción de los niveles absolutos.

Esta discrepancia entre el carácter importador, considerable y el exportador desdeñable permite una interpretación de difícil comprobación, en el estado actual de las investigaciones españolas, pero muy probable: la diferencia se sustenta en un hecho simple, muchos de los navíos que pensaban llegarse hasta Cádiz a cargar los resultados del comercio americano hacían puerto en el norte por descargar todo o, más probablemente, parte de su cargamento, luego si debía transportarse a otro puerto Español no era asunto de los Hamburgueses.

Dentro de la zona de este estudio el comportamiento de los distintos puertos no fue uniforme. En primer lugar el tráfico gallego era de una dispersión considerable, parece como si el binomio La Coruña-Ferrol no consiguieran imponer su supremacía. Otro factor considerable: la práctica inexistencia de tráfico con Asturias. Por último en cuanto a las exportaciones señalar la frecuencia del tráfico de Galicia y Santander a finales de siglo, en una cronología que parece muy vinculada a Consulados y Comercio americano. Y en cuanto a las importaciones hay que señalar la importancia del puerto de San Sebastián.

Por lo demás en ambas circunstancias el puerto clave del norte en el comercio con Hamburgo es Bilbao, que centraba una parte muy considerable de ambos tráficos, mayormente como exportador, dada la frecuencia de niveles de tráfico, nada difícil, y en pugna con San Sebastián como importador; de ambas formas su posición fué debilitándose en el conjunto Cantábrico a finales de siglo.

El tráfico entre Hamburgo y Bilbao en su dirección norte

sur había manifestado un crecimiento permanente desde 1.740 para - iniciar un retroceso considerable en 1.795, situación que ya había tenido un apunte en el período 1.783-89. El tráfico con Hamburgo - fué en aumento no sólo en valores absolutos sino también en valores relativos, cada vez más importantes en el contexto del comercio - bilbaino, de forma que hacia 1.775, era el quinto puerto en importancia. A través de Hamburgo, Bilbao como el resto de España, centralizaba gran parte del comercio alemán. En el caso bilbaino Hamburgo era más considerable incluso que los puertos del Báltico, como Danzing o Koenisberger.

C) Los intercambios

Este tráfico que para los puertos españoles suponía porcentajes bajos, en el contexto hamburgués cobraba más relevancia, circunstancia tanto más importante cuanto que fué en aumento y superaba, ya desde un principio, la más elevada participación en - cualquier puerto español. Hacia los años 80 España importaba de - Hamburgo por un valor medio anual de 5.000.000 de pesos, valor que correspondía fundamentalmente a lencería de silexia y Sajonia, cobre de Mansfiel y cera del norte, las importaciones pañeras, una - de las ramas fundamentales del comercio hamburgués y americano, experimentaron un incremento constante. De estas partidas parecía - probable eliminar el tráfico de cobre y cera pero la dependencia - española al mercado de paños de Hamburgo resultaba abrumadora.

Las exportaciones españolas por las mismas fechas no llegaban a los 800.000 pesos consistiendo principalmente en:

- " los cargamentos de quince a veinte embarcaciones de los cuales la mayor parte previenen de Málaga con limones, vinos, pasas, almendras,-

y demás, uno o dos de Cádiz con añil, grana, cobre de Perú, quina y vinos, una de Bilbao con vinos y lanas, y uno o dos con castañas. - De estas embarcaciones tres o cuatro suelen ser españolas, y todas las demás extranjeras".

De los vinos españoles sólo se conocían, con generalidad "los generosos o al licor" y se hicieron, a finales de siglo diversos intentos para introducir caldos manchegos y navarros.

La situación de la balanza comercial mejoró para 1.795 - invirtiendo su relación, España dejó de importar cobre, incrementó notablemente las exportaciones de frutos, especies y líquidos y aun que siguió manteniendo unas importaciones muy fuertes de paños y sus manufacturas, el resultado final fué favorable en más de 15.000.000 de Reales a España, siendo esta una de las 5 partidas positivas de la balanza española, siendo otras dos Navarra y las Provincias Exentas en resumen una situación sólo equiparable a Genova o a Liorna.

Las importaciones hispanas.

Un análisis algo más detallado de los distintos sectores de intercambio permite tipificar puertos en las distintas partidas y hablar incluso de ritmos.

Los paños.

Las exportaciones pañeras, profundamente vinculadas a las importaciones de lana, eran muy considerables, y eso a pesar de la competencia de los países rusos, belgas, franceses, etc. Hamburgo - era además un gran almacén, no sólo comercializaba productos textiles provenientes de Westfalia, Lorena o Suiza sino que acumulaba, y luego enviaba a España, paños de Bremen, Lubeck, Maklenburgo e incluso paños rusos, incluso en tiempos de prohibición de comercio -

hispano británico, fueron utilizados como tapadera para mantener al menos una parte, del mercado español para la producción inglesa.

Ahora bien, este carácter predominante, que les permitió convertir, a través de su puerto, a España en la consumidora de las - dos terceras partes de la producción de paños de silesia no era excluyente; de hecho paños como los llamados lienzos de la Rosa o creguelos solían enviarse a España vía Bremen o Amsterdam, casi nunca por Hambrugo. A pesar de estas excepciones, cabe decirse que una - parte muy considerable de la industria textil alemana tenía como - puerto de embarque Hamburgo, y aunque se desconocen los volúmenes - reales de tráfico, las informaciones cualitativas y el peso de la - ciudad en el sector no dejan lugar a dudas. *por todo el siglo.*

La demanda española estuvo también especializada de - 1.740-60, Cádiz acaparaba la práctica totalidad de los navíos de - "san jalaten" Cartagena los de lonas y a Bilbao se enviaba la pañería general. Pero en la década siguiente la demanda bilbaina se polarizó en las manufacturas de la lana incluso calcetines; esta especialización se mantuvo a lo largo de siglo con distinto signo, pero dentro de una tónica general muy estable.

La tendencia importadora española fué creciente, tanto - en la zona objeto de nuestro estudio como en general. Bilbao, que ya importaba paños a principios de siglo se afianzó como mercado en - los años 40 a 60 y a partir esos su crecimiento fué ininterrumpido; San Sebastián, que al abrigo de la vía de Caracas importaba paños - para Venezuela fué desde temprano un mercado considerable y Galicia que por los 50 no importaba nada en 1.791 adquirió en Hamburgo, -

45.780 varas de paños. Fue tal el crecimiento general del consumo - de paños procedente de Hamburgo, de fabricación alemana o no, que - los primeros llegaron a ser insuficientes para satisfacer la demanda hasta el punto de que en 1.783-84, época de máximo crecimiento - de las necesidades españolas, la industria alemana hizo una declaración pública de su incapacidad para servir tanto cuanto se le pedía.

Los metales.

El tráfico de metales resultaba menos claro, por una parte se importaba cobre de España, que luego, enriquecido, se reexpedía a la península, Hamburgo y Holanda eran los mayores comerciantes de este cobre enriquecido, hasta tal punto era importante su comercio que de 1.740 a 1.760 el nivel de intercambio aumentó ocho veces, y esta tendencia aunque más moderna, se mantuvo todo el siglo.

De Hamburgo también se enviaba hierro a la península, - hierro procedente de Austria, pero también de Suecia y Rusia, de - ahí que una vez más tengamos que contemplar con precaución los valores del Sund. Además de exportar hierro, la ciudad hanseática lo importaba de Vizcaya y Guipúzcoa, lo que induce a pensar en las ya citadas necesidades de equilibrio en los cargazones. De cualquier manera, no debe darse excesiva importancia al tráfico de hierro; el - de cobre fué siempre considerablemente superior.

La madera.

En cuanto a la madera, fundamentalmente para la construcción naval, se enviaba a España, procedente del interior de Alemania, Noruega y el Báltico, parte de estas maderas habían sido adquiridos sin trabajar por los alemanes quienes las elaboran en Berlín, desde donde, vía Hamburgo se expedían a la península; pero estas maderas, de un precio bajo, menor que la mitad del precio en Riga, eran de -

peor calidad que las rusas, sus grandes competidoras, que, además, - solían ser piezas más largas. Con el tiempo la utilización de la - ciudad como puerto intermedio entre el Báltico y España, para el - comercio de la madera, fué abandonada en beneficio de las ciudades Hanseáticas del Norte o de las ciudades alemanas ribereñas del Bál- tico; lo que no está claro es en que medida los comerciantes hambur- gueses siguieron controlando tal actividad.

La cera.

Como objeto de comercio tuvo gran importancia la cera, - cera blanca o amarilla cuya producción máxima se daba en Alemania, - sin excluir por ello a Rusia. Rusia y los demás países nórdicos. El comercio de la cera que sufrió diversos caracteres parece que se po- larizaba en la ruta Hamburgo Bilbao, por la que pasaban mas de los 3/4 del total comercializado, el resto se enviaba a Donosti y Cádiz especialmente y en menor medida a Canarias, Cartagena, Cartagena, - Barcelona, La Coruña, Málaga y Santander.

Este comercio de cera, ~~inicialmente~~ muy floreciente, decre- ció en los años 50 por causa de las presiones holandesas, y si bien se recuperó notablemente en la guerra de los siete años, época en - que alcanzó los máximos de negociación, superada ésta volvió a de-- crecer llegando a una situación crítica hacia 1.785. Como razón fun- damental para este regresión final se adujo el considerable incremen- to de la producción cubana entre 1.773 y 74. Ahora bien, en 1.795, - de los 1.031.574 libras de cera que España importó provenían de Ham- burgo 72.318 l^s, lo que no es gran cosa.

Cereales.

En materia de cereales Hamburgo ocupó una función de inter- mediario. Este tráfico era escaso por los años 40, pero se incrementó

a partir de la Guerra de los siete años, tanto más a partir de 1.755, llegando a unos niveles muy considerables en 1.773.

Se importaron también otros productos alimenticios como la mantequilla, el queso, la carne, jamón, pescado y tocino; todo - ello destinado especialmente a los puertos de Cádiz y Málaga.

Al margen del sector alimenticio y como un factor muy - importante en el comercio hamburgués hay que contar con el vidrio, - cristal de Bohemia, que en cantidades muy variables se enviaba preferentemente a Bilbao y Cádiz, sin olvidar volúmenes menores a Cartagena, San Sebastián, Santander, Málaga y La Coruña. También se adquirían en Hamburgo pieles rusas con destino a Bilbao, Cádiz y Barcelona, actividad que fué en retroceso cuando los comerciantes de - estos productos cambiaron su punto de provisión por Amsterdam.

Las exportaciones españolas.

Respecto a las exportaciones españolas a Hamburgo hay - que tener en cuenta que, o bien se trataba de productos nacionales o se traficaba con los coloniales. De los nacionales destacan los - frutos meridionales frescos o secos, procedentes de Andalucía y embarcados en un 90% en Málaga, pues supusieron siempre, incluso a finales de siglo un factor en crecimiento, especialmente en lo relativo a las pasas. Se exportaban también almendras valencianas y desde el último tercio de siglo uva fresca, cargada en el mismo puerto malagueño. Del norte, cargadas casi siempre en Bilbao salían, nueces, avellanas, castañas, y cebollas.

Fruta y vinos.

Derivado de los frutos, pero a otro nivel, hay que situar a los vinos que siempre sufrieron, con desventaja, la competencia -

ESPAÑA - HAMBURGO

	1740	1753	1760	1770	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801
BILBAO	1	3	1	3	2	3	2	1	1	2	2	4	1	7	4	2	3	3	1	5	4	2	6	1	1	6	5	10	4	2
GALICIA																														
SAN SEBASTIAN																	1			1				1	1	5	7	3	1	1
SANTANDER	1						1	1	1			1	3			2														
OTROS		1														1		1	1	1	1	1	3	8	2	2	3	1	2	
TOTAL	1	4	3	3	2	3	2	2	2	2	2	4	2	10	4	5	4	3	2	7	6	3	9	11	4	14	18	15	7	3
% EXPOR.	4,17	8	5,66	6,25	4,65	14,29	6,67	5,9	8	10	6,4	12,9	7,14	12,2	16	13,8	10	8,1	6,4	12,28	10,34	8,82	15,25	11,70	6,9	16,47	17,14	15,15	12,96	6,2
TOTAL EXPOR.	24	50	53	48	43	21	30	34	25	20	31	31	28	82	25	36	41	37	32	57	58	34	59	94	56	85	105	99	54	49

ESPAÑA - HAMBURGO

** Galicia: La Coruña 1.792,1795,1796, 1798, 1799
Marín 1.797
Muros 1.797, 1.798
Pontevedra 1.788
Vigo 1.797, 1.798, 1.799, 1.800

TOTAL. Hay algunos no ubicables 1.760, 1.792, 1.795, 1.797

HAMBURGO - ESPAÑA

* Galicia: El Ferrol 1.753, 1.779, 1.795
La Coruña 1.785, 1.801
Ribadeo 1.770
Vigo 1.770

TOTAL. Hay algunos no ubicables 1.760, 1.792, 1.795, 1.797

HAMBURGO - ESPAÑA

	1740	1753	1760	1770	1776	1785	1795	1881
BILBAO	2	7	3	7	10	14	18	10
GALICIA	1			5	2	9	1	
SAN SEBASTIAN	4	3	3	7	4	7	1	1
SANTANDER						2	1	
TOTAL	6	11	11	21	18	23	38	13
% ESP.	17,14	20	25	47,7	33,9	29,8	25,5	59
TOT. ESP.	35	55	44	44	53	77	149	22

	ESPAÑA	ZONA
	EXP.	IMP.
1740	24	35
1753	50	55
1760	53	44
1770	48	44
1776	43	53
1785	82	77
1795	94	149
1801	49	22

	EXP.	IMP.
1	1	6
4	4	11
3	3	11
3	3	21
2	2	18
10	10	23
11	11	38
3	3	13

francesa; se trataba preferentemente de caldos canarios y andaluces aunque también se embarcaban ciertas partidas en Barcelona. A un nivel de comercio considerablemente menor estaban los zumos, el aceite oliva, las manufacturas del cacao (chocolate) las pocas anchoas exportadas, las especias, los tintes como la rubia y el zumaque - - comercializados generalmente por Cádiz y Bilbao y el regaliz medicinal que ya aparecía al final del siglo saliendo por Cádiz, Málaga, Bilbao, San Sebastián y Santander.

Otros dos sectores eran objeto de una actividad considerable el de los metales, y el de la lana. Respecto del primero hay que indicar que vía Málaga o Cádiz se enviaban a Hamburgo, cantidades considerables de plomo. En cuanto al hierro, fundamentalmente vizcaíno, no fué un objeto muy comercializado, aunque se indica que sus niveles de comercio en la balanza hispano-hamburguesa fueron en aumento a lo largo de este siglo.

La lana.

La lana, preferentemente lana segoviana, pero no exclusivamente pues los embarques andaluces tienen cierta significación, fué, el tercer sector importante de estas exportaciones. Su comercio, a principios de siglo en manos de comerciantes ajenos a los intereses de ambos países fué progresivamente quedando en manos de compañías alemanas o españolas con lo que los beneficios derivados de tal actividad mercantil fueron en aumento, llegando a suponer un promedio de 80.000.000 reales de vellón, valor de mas de 34.000 libras de lana que se venían a repartir en origen entre tres puertos:

Bilbao:	22.000 libras
Santander:	8.000 libras
Sevilla:	4.500 libras

La importancia vizcaína en el sector queda pues mas que patente y en la medida en que el comportamiento de sus envíos es mayoritario resulta más que suficientemente representativo. Así si inicialmente la lana que los bilbainos enviaban a Alemania pasaba por Amsterdam, de hecho hay que esperar hasta 1.760 para que cantidades continuadas y suficientemente representativas lleguen directamente a Hamburgo, pero la tendencia estaba iniciada y fué claramente en aumento hasta 1.780; desde esta fecha la tendencia alcista fué mas moderada. Esta situación no debió de ser muy duradera pues para 1.794-96 las exportaciones laneras españolas supusieron una fuerte contracción y cerca de diez años después las lanas sajonas iniciaron su gran expansión en Inglaterra lo que permite suponer que el mercado alemán resultaba aún más difícil para la producción española (50).

En resumen los puertos del norte figuran poco en las transacciones bilaterales, salvo Bilbao que aparece como importador de grandes cantidades de paños, derivados de lana: cera, vidrio y pieles y como exportador de castañas, nueces avellanas, cebollas, hierro y lana, los demás son señalados casi de pasada como compradores de paños, los guipuzcoanos para proveer a la Cía de Caracas, los gallegos a finales de siglo. Casi todos, con distintas significaciones importaban cera, lino y cáñamo al tiempo que San Sebastián y Santander exportaban regaliz y hierro, poco, el primero y la lana, tampoco mucha, el segundo, con lo que confirmando, incluso acentuando su significada polarización, la actividad comercial consagra el tráfico marítimo bilbaino con Hamburgo notablemente mas variado y fructífero que el practicado con los demás puertos de la costa norte de España.

HOLANDA

La bibliografía consultada no ha sido todo lo extensa que pudiera desearse pero aún con tal limitación puede intentarse una aproximación muy general; sobre todo habida cuenta de la importancia de los Países Bajos en la actividad comercial, y en la marítima, de las que ya se ha señalado algo en el Sund.

En general para los holandeses el siglo XVIII supuso un período de decadencia, el comercio, que excluido el tráfico colonial, se evaluaba hacia 1.700 en 275.000 a 300.000 florines inició un descenso hacia 1.729. llegando a mediados de siglo (1.750) a -- 250.000, 270.000, un valor en que con salvedades, como la época de la Guerra de Sucesión, se mantuvo hasta finales del siglo.

Ciertamente sus comerciantes no usaban en exclusiva los -- puertos holandeses, pues, como ya veremos más adelante, usaban con frecuencia, especialmente en tiempo de Guerras, Ostende e incluso Dunkerque; según la coyuntura política.

Por otra parte, a esta cierta decadencia se suma, una cuestión de especialización. Especialización ajena, pero también -- propia, pues los holandeses, en general y Amsterdam en particular, fueron desarrollando un progresivo rol financiero abandonando la -- genuina función comercial. Hay que tener en cuenta que, como ya se ha podido ver en el Sund y en Hamburgo, y aún más en otros puertos, como ya señalaré, la competencia especializada fue muy fuerte.

En otras palabras, que se produce una regresión de la pro

ducción industrial, de la pesca y de la flota mercante frente al desarrollo de las actividades financieras y el crecimiento agrícola - de finales de siglo. El comercio entró así en una fase de estancamiento entre 1.750 y 1.780 años en los que los intercambios mundiales aumentaron sus volúmenes en muy notables proporciones; esta situación se agravó por el fracaso del proyecto de puerto franco (1.763) y el hundimiento de los negocios en la década de los 80'

En términos locales hay que indicar que las relaciones con Francia debilitadas en tiempo de Luis XIV, se recuperaron poco después de la muerte del Rey, para, tras estancarse en los años 50, llegar a su máximo secular en los 70; todo esto, a lo que parece, en un marco de deterioro de la posición neerlandesa en el Báltico como intermediarios de los franceses.

Este fenómeno del Sund no sólo afectó a Francia pues en el estrecho el tonelaje decrece, disminuye el tráfico y, en síntesis, Amsterdam redujo su función como almacén de las mercancías en tránsito entre el Báltico y el Sund. Esto no significa que los holandeses fueran perdiendo toda su función en el proceso sino que redujeron paulatinamente ésta a la labor de financiación.

Los puertos que practicaban este comercio, eran varios pero dada la elevada polarización, el tráfico se centraba en Amsterdam, que acaparaba el 40% del total y Rotterdam que participaba en el 30%, lo que supone un 70% más que representativo, y que es, por otra parte posible evaluar en su presencia en la península, en parte, gracias a la bibliografía disponible.

A pesar de la regresión general de su comercio, las rela-

ciones con España fueron buenas, hasta el punto de que incluso, fueron en aumento, o cuando menos resultó estable. Si el tráfico es un indicador adecuado basta saber que en 1.681 200 navíos holandeses - partieron hacia España y en 1.794, con todos sus problemas, el número se elevó a 191, una proximidad sustancial. (51)

A) El comercio con España a finales del siglo XVII y principios del XVIII .

A principios de siglo, (1.697-1.712) este comercio era de los más importantes para los holandeses, quienes obtenían por él - los consabidos metales preciosos, pues, desde 1.667, venía siendo - fuertemente impulsado por los españoles.

Los holandeses, traficaban con casi todos los puertos importantes de la península, pero especialmente lo hacían con Cádiz, base de adquisición de los metales preciosos. Por parte holandesa se enviaban a la península tejidos, en especial lienzos, lanas, - sedería ... Estos envíos no deben ser puestos en relación con la - capacidad productiva propia de Holanda, salvo en el caso de los lien - zos, harto conocidos, porque el tráfico holandés se caracteriza des - de un principio, por la función preferentemente desarrollada, de - intermediarios en el comercio internacional.

Los lienzos podían, o bien ser finos, como los de Over- - Ysell, Doual o Vallenciennes, y telas bastas, buenas para embalaje o para atuendos de pobres, parecidos a los tejidos de lana, generalmente fabricados en la propia Holanda. También eran producción propia las sedas, cuyo comercio por parte holandesa suponía una --

fuerte competencia para los producidos franceses, situación equiva-
lente a la que se producía con los brocados de oro y plata, pues -
los galos eran también más caros. Esta competencia no impedía a --
los navíos de Amsterdam y Rotterdam negociar con paños franceses.

En materia de especies enviaban a España canela, clavo
y pimienta. La canela, para la fabricación del chocolate procedía
de las Indias Orientales, la mayor parte de cuyas remesas se reex-
pedían a los puertos de la península; aproximadamente dos terce--
ras partes del total.

Una función redistribuidora importante se practicaba -
con mercaderías procedentes de Nuremberg, Francfort y Lieja; --
así como con los ya conocidos aceros suecos y productos proceden-
tes del Báltico, como los cueros rusos, ceras, papel y naipes, en
resumen, de todo el tráfico que procedente del Sund y almacenado
en sus hangares, sirviera para el comercio americano o el propia-
mente hispano.

"En fin hay también que añadir los arenques, salmones,
la manteca, los quesos, los granos y madera de merrein, con la --
cual se fabrican las pipas y barriles necesarios para el comercio
de vinos" (52).

Al tiempo retornaban, lógicamente, como consecuencia -
del comercio americano, con metales preciosos y algunos productos
americanos como vainilla, quina, tabaco, palo de campeche, etc;
también adquirirían productos peninsulares, sustancialmente vinos -

frutas, lanas y aceites, además de partidas bastante considerables de hierro. Con respecto a las lanas, auténticamente imprescindibles para su industria pañera, generalmente las estancaban en Bilbao, y en menor medida en San Sebastián. Los vinos eran andaluces y algunas veces canarios; el aceite y los frutos de Mallorca y Andalucía lugares a los que en busca de agrios "todos los años fletaban 5 ó 6 navios".

Logicamente el puerto gaditano era por entonces, y lo siguió siendo, el más importante en estas relaciones, hasta el punto que anualmente se fletaban para tal puerto unos 30 navíos, y más aún, unos 10 ó 20 más a la llegada de la flota americana.

Esta situación no sabemos como se desarrolló a lo largo de la primera mitad del XVIII, pero disponemos de alguna información del tráfico en tal tiempo y un informe detallado de los intercambios a mediados de la centuria. Para la segunda mitad del siglo los datos tanto del tráfico como de los intercambios son más frecuentes.

B) El tráfico

En materia de tráfico la información es ciertamente superior a la que disponemos sobre los intercambios, de hecho para los 75 últimos años hay información referente a 20 de ellos. Y aunque la década de los 60 no esté representada, con los datos disponibles se puede obtener una visión bastante básica para el conjunto del siglo.

Como se ha señalado más arriba el número de navíos fletados a Cadiz a finales del XVII era de unos 45 a 50; valores semejantes a los que se dan entre 1.734 y 1.741; los primeros años de que disponemos información seriada; aunque hay que señalar que el primer dato corresponde a la dirección norte sur, y los últimos corresponden a la dirección inversa. Ahora bien, evidentemente los datos aislados no podemos considerarlos como suficientes, pero, por mera indicación, sirven para señalar que los niveles de tráfico no variaron demasiado desde finales del siglo hasta media dos de los treinta.

A lo largo del siglo la distribución de los puertos -- cambió ligeramente; al principio los puertos claves eran Cádiz y Bilbao, concretamente estos puertos tenían relaciones fijas con - Amsterdam, los demás, algunos con relaciones frecuentes, pero no fijas, como, Sanlucar, en la primera mitad, Malaga, Salou o Barcelona; el resto, tanto en el norte, como en los demás puertos de - las costas españolas, tenían sólo un tráfico esporádico.

En conjunto los puertos del norte aproximaban su participación a una media del 25% en tráfico total. Entre estos puertos del Norte, dejando aparte el vizcaino, se da, salvado, Pasajes y El Ferrol, un cierto equilibrio en su participación en el comercio con Países Bajos, equilibrio entendido en lo relativo a las frecuencias. En lo relativo al tráfico como tal hay que señalar, por un lado la influencia del decreto de liberalización del comercio americano, en Santander y La Coruña, especialmente en el primero. Hasta tal punto esto es así que a partir de 1.784, en el puerto montaños entraron 20 del total de 24 reseñados, y en Gali-

PUERTOS	1734	1739	1741	1742	1743	1744	1750	1752	1754	1755	1776	1778	1781	1783	1784	1788	1790	1791	1792	1793
PASAJES			3	1		2		1	2	16	10	1	2	13	1	18	2		1	1
SAN SEBASTIAN			25	11		21	19	20	14	16	10	16	14			18	15	20	17	16
BILBAO	20	20								1		3				6	2	5	3	
SANTANDER	2		3		1			2		1		3			1					
GIXON								2		1					1	3	2		4	2
EL FERROL							1	2	2	2		1			2		1			
LA CORUÑA					1															
VIGO																				
TOTAL NORTE	22	20	31	13	29	23	20	25	18	20	10	24	2	13	23	27	22	25	25	19
SAN LUCAR	8		3		2	1	4	2	3	4		7				7	5	10	1	3
SEVILLA	7				1		3	1	1	2		40	7		9	31	36	34	8	37
CADIZ	53	43	43	27	27	37	53	6	47	24	37	7	7	30	33	8	5	9	44	3
MÁLAGA	6	8	10	5	11	12	5	15	7	9		7	2		4				7	
VALENCIA					1															
CARTAGENA				1	1	2	4	1							2	1	1	1		4
ALICANTE			6	4	4	8	5	7	9	2	11	5			9	14	13	16	11	
CATALUÑA						2	9													
SALOU	7			10	10	8	9	11	14	4					1	1	3	2	6	1
BARCELONA			21	2	3	2	1	2	1			4			5	2	2	4	3	8
TENERIFE																		1		
TOTAL ESPAÑA	106	71	114	62	89	95	104	70	100	65	58	87	11	43	86	91	87	102	105	75

cia, 13 de un total de 15. Frete a esto San Sebastián mantuvo unas relaciones, también importantes, pero mas continuas.

En resumen Bilbao era, para los holandeses, el segundo puerto español; por el norte se traficaba, otra cosa serían las toneladas y el comercio real, en un cuarto del total; pero, hay que señalar, solo Cádiz superaba, por si solo, y únicamente considerando el tráfico, a todos los puertos del norte. Si en lugar del número de navíos, consideráramos el tonelaje, indudablemente la importancia de Cádiz, cobraría aún mayor relieve.

Habida cuenta que la desviación máxima se produce el año 1.752, y que ésta no llega al 11% podemos decir que la coincidencia entre la coyuntura general española y la de los puertos del norte es muy alta. Mas aún si tenemos en cuenta que tal año lo que viene a suceder es que Cádiz sólo envió al norte 6 navíos, cuando, generalmente solían ser bastantes más, y que esta actitud, al contrario de lo que sucedería en 1.781, no fue general.

Por lo demás puede simplificarse diciendo que desde mediados de siglo, a finales del mismo se produjo un retroceso muy acusado en el tráfico entre España y Amsterdam, y que tal retroceso no se vincula a unos puertos concretos, sino que es general. En esta evolución llama poderosamente la atención 1.781, pero hay que tener en cuenta que se trata de un momento muy delicado; se está en pleno momento de la guerra americana, es el año de la batalla de Yorktown, pero, sobre todo es el inicio del bloqueo español a Gibraltar, y un punto clave en el esfuerzo español en la campaña contra Inglaterra, y en Enero del 81 Holanda se había sumado a la

liga contra Inglaterra, en resumen, un mal momento para el tráfico marítimo.

Por su parte la situación interna en Holanda no fue a mejor y en 1.782, tras la guerra con Inglaterra surge un germen revolucionario que al año siguiente, cuando ya superada la guerra podía pensarse en una recuperación, desposeer a Guillermo de Orange del mando militar, lo que desencadena una ofensiva regresiva - que logró, por fin, dominar la revuelta. El tráfico parece recuperarse hasta 1.784, bastante antes del final del conflicto pues éste duró hasta 1.787, año en que 20.000 hombres sitiaron Amsterdam, y obligaron a cerca de 40.000 holandeses a emigrar a Francia. Pero, los datos que analizamos, al corresponder a los envíos españoles, están más vinculados a la política peninsular que a las vicisitudes de los Países Bajos.

De hecho los datos para Amsterdam entre 1.726 y 1.796, permiten decir, en contraposición con el tráfico local que nosotros manejamos que los valores anteriores a la guerra (1.779-1.780) no se recuperarán hasta 1.789-92, para después caer vertiginosamente, hasta casi anularse en 1.796. Creo que una comparación entre los totales por años puede ser fructífera.

De cualquier forma, y vistos los datos del Sund y los de Hamburgo no puede extrañar tal comportamiento. El mar, es sabido, resulta muy sensible, en lo que a tráfico se refiere, a los acontecimientos políticos, y esto con mayor fuerza en este siglo XVIII que, para muchos se caracterizó precisamente por eso, por la importancia que a través de los enfrentamientos ordinarios, del --

curso y del contrabando de pabellones, adquirió la guerra marítima y el comercio naval.

EL TRAFICO HOLANDES Y LA PARTICIPACION ESPAÑOLA

	AMSTERDAM	ROTTERDAM	ESPAÑA		AMSTERDAM	ROTTERDAM	ESPAÑA
1734	850.741	265.620	106	1776	800.209	228.232	58
39	800.098	234.168	71	78	807.466	216.954	87
40	959.153	217.369	114	81	443.612	115.559	11
42	693.614	191.721	62	83	736.474	204.233	43
43	828.125	297.183	89	84	706.355	222.995	86
44	813.249	267.938	95	88	614.543	198.328	91
50	904.956	220.159	104	90	751.134	237.728	88
52	817.588	212.513	70	91	730.301	247.969	102
54	812.289	197.519	100	92	881.253	287.000	105
55	691.535	246.283	65	93	560.990	226.693	75

Los datos usados para Amsterdam y Rotterdam corresponden a derechos de convoy. no he usado los de lastjeld porque, los de Amsterdam terminan para 1.788 y no los hay para Rotterdam.

Por su parte la tabla sólo pretende mostrar las coincidencias y los puntos de independencia; las condiciones generales, las condiciones propias de Países Bajos y las circunstancias hispanas.

C) Los intercambios

En cuanto al comercio la información disponible es menos -- abundante; además las posibilidades de crítica, y consiguientemente, de valoración de los datos, es bastante difícil. Contamos con datos para 1.753 y para el período 1.789-1.799 ; en la balanza comercial de Amsterdam para tales años, el número de partidas reseñadas, partidas de importación, eran un total de 189, de ellas, aparecen como partidas procedentes de España, en más de dos años, unas 45 partidas que de hecho son 44, ya que una de ellas, la lana, está duplicada, como consecuencia de las diferencias de unidades. En cuanto a las exportaciones holandesas el número de registros es de 203, y de ellos se pueden considerar como usuales en el comercio holandés unos 135. Así pues las diferencias entre importaciones y exportaciones holandesas de productos españoles son notables, confirmando la dispersión exportadora y la polarización de las compras,

una característica del comercio español. Ahora bien en lo que a en
vios a España se refiere, hay que tener en cuenta que el número de
años para los que hay información es notablemente más corto, sólo
5 frente a los 10 de exportaciones peninsulares, con lo que al restrin
gir los poductos a aquellos que aparecen más de dos años los resul
tados son, por tal selección previa, casi fijos. Por su parte, y
considerando el doble de años, puede decirse que el número de par
tidas de importación, en la balanza holandesa, que corresponden a
España, salvados los años 98 y 99 por muchos conceptos inusuales,

DISTRIBUCION ANUAL DE CONCEP
TOS SEGUN LA BALANZA HOLANDESA

AÑO	IMP.	EXP.
1753	32	123
1789	35	120
1790	40	123
1791	42	133
1792	44	127
1793	38	-
1796	35	-
1797	32	-
1798	18	-
1790	10	-

como puede verse en las evoluciones
generales del tráfico de Amsterdam

y Rotterdam, las exportaciones españo
las eran en número, bastante fijas

-La situación a mediados de siglo (54)

La citada información de See nos ha
aportado una visión poco pormenoriza
da pero útil del comercio hispano-ho
landés a finales del siglo XVII: aho

ra gracias a las balanzas comerciales y con la consideración de que
sólo podemos aventurarnos a hablar de comercio a través de Amsterdam,
podemos plantearnos la situación a mediados del siglo XVIII, concre
tamente en 1.753.

Según esto en dicho año Amsterdam adquirió productos en Espa
ña, productos que compraba con cierta frecuencia, no los meramente
esporádicos, de 32 tipos; ahora bien, no en todos ellos España signi
ficaba lo mismo para los comerciantes de Amsterdam. Concretamente
podemos, al respecto hacer tres grupos: aquellos productos en que
España acaparaba la demanda holandesa, los que eran importantes pe

ro no prácticamente exclusivos y los demás.

ACEITE DE OLIVA	82,5%
ACEITUNAS	90,85%
COCHINILLA	91,30%
LANA	78,10%
PASAS	78,74%
TABACO	95,21%

De los primeros, unos seis productos, --
cerca del 20% del número de ellos destacan;
por una parte coloniales, como cochinilla y

tabaco; productos típicamente andaluces como el aceite de oliva las
aceitunas y las pasas y, por último, la lana, que como ya se sabe -
podría salir o bien por la misma Andalucía o también por los puertos
del Norte, en tal época, en exclusiva, por Bilbao. Lamentablemente
los años del tráfico no coinciden con los de la balanza, y por lo -
tanto no son posibles mayores especificaciones. Sólo creo oportuno

AGUARDIENTE	20,78%
ALMENDRAS	14,75%
CORCHO	36,39%
FRUTA	24,64%
?	54,25%
INDIGO	38,93%
LIMONES	42,25%
MADERA PINTADA	10,99%
SAL	64,10%
SODA	65,13%

resaltar que es en los coloniales donde, -
dentro de unos niveles muy altos, se produ
ce una participación más acusada, casi ex-
clusiva.

A otro nivel se encuentran productos -
en los que ciertamente, casos como las almendras y las maderas pin-
tadas no son muy importantes, pero algunos tipos de frutas, la sal
y la soda resultan muy considerables. Por cierto que en lo que a la
sal respecta no puede sorprender a la vista de las reflexiones he--
chas para el mismo producto en el Sund.

Por lo que a las frutas afecta se distinguen por un lado, al
24,64% manzanas chinas, y por otro la fruta contabilizable en unida
des diversas, de modo que la fruta, por un concepto u otro alcanza
niveles muy considerables.

En cuanto a los posibles puertos de origen, la suposición se

presenta tan inconsistente que más valdría no hacerla; aunque pudieran ser todos ellos, menos algo de sal, procedentes de Andalucía, y el vino tanto andaluz como procedente del Norte, aunque en su mayor parte, por su definición como aguardiente fuera meridional. El resto de los productos, salvo probablemente los higos (al menos en parte) y también algunas partidas de jabón y provisiones para los navíos a los que hubiera que dotar en caso de arribada, - poco de lo que se intercambiaba, azafrán, droguería, etc, es previsible que procediera de puertos del norte.

Por lo que hace a las exportaciones holandesas ya se ha señalado que eran más abundantes pero, por contrapartida, el nivel de

HILLO BLANCO	69,97%	concentración era menor, de modo que
TRIGO	69,78%	
CAÑAMO	70,61%	el umbral del grupo máximo se sitúa
CANDELLAS	98,09%	
COBRE	86,95%	en el 70%; bien es verdad que cual--
LIENZOS DE ALGODON	75,19%	
CORDELERIA	94,14%	quier división estaría igual de funda
(WASCH)	69,94%	mentada, aún cuando fuera más estric-

ta, pero se trata de agrupar buscando una cierta representatividad. Así en el primer grupo entraría también, y respetando el orden de la balanza, productos que no resultan en absoluto novedosos. España era un notable cliente para Holanda en, prácticamente los mismos - elementos que en el Sund: cáñamo, cordelería, o que en Francia, como ya veremos: cereales, lienzos, hilo. En realidad se trata de las grandes necesidades del sistema español del XVIII: bastimentos, pertechos navales y manufacturas textiles.

En el siguiente grupo he recogido diez productos, son aquellos de un porcentaje superior al 40%; si éste lo redujéramos a un 25 serían unos 11 más.

HOJALATA	50,04%
BACALAO	44,57%
CRISTAL VARIO	41,37%
CEREALES VARIOS	43,03%
ALUBIA BLANCA	45,88%
MADERA VARIA	50,54%
CUERO	40,06%
MANUFACTURAS	52,37%
(ULAS gehekelt)	53,08%
(IJZEER staaf)	39,94%

Algunos de los valores recogidos, como el cristal, cereales, maderas o manufacturas, es decir, una parte importante de los agrupados, son parte general de productos que en las mismas tablas tienen otras rubricas más especializadas, como el trigo;

la madera que en general representaba el 29,48%, en otro concepto - éste 50,54% y en el de elaborada el 2,90%, o las maderas medicinales (?) para las que España representaba cliente del 2,74%; en manufacturas hay como poco seis grupos, en cada uno de los cuales se da el porcentaje más diverso, 2,52%, 52,37%, 21,74%; 17,35%; 1,73% y 6,71%. Es decir que incluidas todas las mercancías comprendidas entre el 25 y el 44, y los agregados se llegaría a unas 54 rúbricas de alguna consideración. Significa esto que a mediados del XVIII España era un cliente bastante apreciable para el 25% de los objetos que aquel puerto exportaba, o bien, más comúnmente, reexpedía.

Los productos de ese umbral entre el 25 y el 40 son la mantequilla, el hilo de cobre y de hierro (recuérdese el cobre con el -- 86,45) y los hilos (hay cuatro conceptos: de algodón, blanco, tafilete y varios) madera, pieles, lienzo de lino y otros varios. Pero en resumen los objetos son poco sorprendentes, muy coherentes con las más arriba referidas condiciones del mercado.

El valor de la información

El problema fundamental de esta información, para darle cierto valor, reside en su significación, esto es, en determinar si lo que de ella se deriva, por tratarse de un sólo año, es aplicable - a los mediados del ochocientos en general. Para poder fijar tal -- punto serían precisos algunos elementos que, ciertamente no he loca

lizado. Información para años próximos, o, en su defecto información cualitativa.

Los únicos matices utilizables, los datos sobre el tráfico son, en lo referente al comercio con España al menos de los años 52 y 54, pero en ellos la diferencia del tráfico es de un 30%, y dadas las variaciones del comercio poco puede asegurarse respecto del año intermedio.

Si atendemos al tráfico propio de Amsterdam, y lo comparamos con los datos disponibles del comercio español podremos ver - que, haciendo $1.750=100$ resulta, mirando los "lastgeld" del puer-

AÑO	ESPAÑA	AMSTERDAM	to holandés, derecho más próximo al tráfico
1750	100	100	co que los "convoyen" y por tanto más com
1752	67,3	95,4	
1753	--	87,6	parables con los que sobre España mejor -
1754	96	89,0	
1755	62,5	79	conocemos, los resultados son, igualmente

poco explícitos y enmarcan el año 53 en un proceso de retroceso, que, al menos, nos permite adoptar una postura, la de considerar lo que sobre el 53 conocemos, como algo muy inestable, transitorio, en un período de retroceso comercial.

Los intercambios al final del XVIII (55)

Para finales de siglo los datos son más abundantes, más precisos, empezando por la propia balanza comercial del año 95, que - tapa una laguna de la documentación holandesa; los años comunes de importaciones y exportaciones los 89 a 93, son los más útiles, tengase en cuenta que los envíos de España a Holanda a fines de siglo (97 a 99) prácticamente desaparecen, lo que no es de extrañar vista la situación política. Los derechos de Convoy en Amsterdam fueron el año 92, 881.253, para ser 312.279 el 95, y llegar a 55.693

al año siguiente, y en Rotterdam pasaron de 287.000 a 126.000 el 95, no habiendo datos para el 96, fecha en que se dan los últimos registros, en lo que puede considerarse todo un síntoma de la situación. Baste decir que el número de productos registrados, el 93 fue de 37 en la ruta España-Amsterdam, 34 el 96, 31 al año siguiente, 17 el 98 y 9 el último del siglo, toda una progresión.

Las exportaciones españolas en el 89-93, si seguimos básicamente, los criterios de agrupación mantenidos para mediados de la centuria, observamos que han aumentado, en decir que España resulta, cuarenta años despues un proveedor más importante, manteniendo la línea. El único de los seis productos iniciales que --- pierde el mercado es el aceite (22,84% el 90; 0,97 el 91 y 18,15 y 5,86 el 92 y 96 respectivamente). Pero elevando su categoría en productos en los que antes figuraba en segunda línea como es el caso del indigo, la soda y la sal, con todas las prevenciones en este último producto y con un salto realmente importante en el caso del vino y del azafrán.

Vistos los datos importa insistir en los efectos finiseculares, pues de la tabla común, de 11 productos, si la hicieramos en años aislados obtendríamos para el período 89-92, unos 8 o 9, un 30% por encima de los de mediados de siglo, pero el 93 y 96, - serían incluso menos, y si ampliáramos la encuesta nos daría el 97, la paradoja de que España había vendido en Amsterdam 1.770 toneladas, un 95,6%, de guisantes y un 82,41 de la lana importada por Holanda (dos productos en total) para el año siguiente el 100% de los guisantes sería lo único que se superara el 70% de participación pues la lana habría caído al 5,34; y en el 99 no habría -- ninguno. El retroceso hispano a partir del 92 es pues evidente.

A un segundo nivel se encuentran otros productos entre los que destaca la incorporación del cuero al grupo de los de una cierta importancia; y téngase en cuenta que el nivel adoptado es el del 25% frente al del 10% que se manejaba a mediados de siglo. Hay también que señalar la importancia del comercio de varios.

En conjunto, y considerando las partidas no sistematizables pero muy sintomáticas, resulta más que evidente que a finales del siglo XVIII la importancia como proveedora de España no sólo se había consolidado en sus productos intencionales sino que además había conquistado nuevos mercados incorporando otros productos o aumentando su transcendencia en el Norte.

En cuanto a los productos adquiridos en Amsterdam por los españoles su estudio es más complejo dada la notable abundancia de partidas a considerar.

En principio puede decirse que en los cuatro años, 23 productos representaban unos porcentajes altos, como norma superiores al 20%. Esto es, en, aproximadamente el 10% de la totalidad de productos exportados por Amsterdam a todo el mundo, el mercado español absorbía más de la quinta parte del comercio, y de hecho productos como el hilo de cobre, la alubia blanca, la madera, los lienzos de algodón y lino, y algún otro superaban todos los años el 50% del total. Se observará que los más representativos siguen siendo los mismos que cuarenta años atrás.

Si se ampliara algo más el margen, no mucho, llegaríamos a seleccionar 30 productos, aproximadamente un 30% de los totales, productos para los que el porcentaje era prácticamente ese quinto

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL MERCADO ESPAÑA-HOLANDA

PRODUCTOS	1789	1790	1791	1792	1793	1796
ANISAT	(20,70)	74,73	74,81	(48,62)	78,72	(29,23)
COCHINILLA	83,70	93,46	98,31	87,60	93,12	83,25
INDIGO	75,10	(67,93)	(53,20)	80,08	73,17	(65,18)
OLIVAS	84,50	76,19	--	92,86	(61,30)	100,0
PASAS	74,35	(68,12)	78,85	(57,14)	(48,89)	(20,73)
AZAFRAN	(67,35)	94,87	73,97	85,79	(59,18)	90,95
SEDA	97,67	90,65	85,36	79,22	(22,82)	--
TABACO	--	87,27	90,61	97,42	91,08	93,93
LANA	87,73	86,49	92,16	88,56	78,36	84,88
AGUARDIENTE	83,18	91,17	89,27	73,14	(64,29)	(26,37)
SAL	71,48	72,24	72,38	(64,71)	(62,30)	(54,08)
DROGUERIA	26,84	26,30	27,01	(21,30)	(23,35)	(14,34)
FRUTA	33,96	(24,12)	25,08	30,08	(8,00)	(10,95)
COMERCIO VARIO	68,65	66,22	73,21	55,85	66,48	40,28
CORCHO	36,48	43,27	48,31	54,25	25,75	80,74
CUERO	70,09	63,20	68,28	62,42	71,36	25,33
PIMIENTA	(12,43)	26,50	(18,85)	49,08	69,71	--

menos pero interesantes

ALMENDRAS	47,98 en 1.791
MADERA BIEN TRABAJADA	61,70 89
	16,61 90
	53,78 96
PINTADA	37,47 89
	29,02 90
	14,64 96
LIENZOS ESPECIALES	52,46 91
	42,84 92

del total. Por otra parte hay que señalar que, aproximadamente el 55% de los productos no llegaban a suponer el 10%. Pero para valorar esto con precisión hay que considerar no a España como el único mercado posible, sino como uno más, y realmente en tales condiciones, la posición española era vital para el comercio de Amsterdam, ya que su mercado estaba notablemente por encima de su significación objetiva, significación demográfica y económica, que no - colonial.

Los productos son sensiblemente los mismos que a mediados de siglo, con la peculiaridad del retroceso de los cereales, en concreto del trigo, que no llegó ningún año al 15%, muy en línea con lo visto en el Báltico; y con un notable incremento en partidas como la pólvora, hilo de cobre, y la madera, aparte de otros retrocesos como los de los cueros, que no así en las pieles, azúcar refinado y algún otro, que son, sin embargo casos aislados, - pues como sucediera con el sentido inverso, en la segunda mitad - del siglo el comercio aumentó en variedad y, sobre todo en importancia relativa para el mercado de Países Bajos.

Ciertamente al hacer toda la exposición en términos relativos se pueden perder muchos matices que un estudio de valores absolutos aporta pero en mi situación los problemas de metrología - eran tales que he aptado por los valores relativos.

Cabe, sin embargo una aproximación, única, más explícita, la balanza comercial española, con todos sus problemas de fiabilidad pero que tiene la ventaja de aparecer simultáneamente las dos columnas, importación y exportación.

	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	1.792	1795	1792	1795
	741.008			
TEJIDOS DE SEDA	84.368	87.078	555.840	550
LANA EN RAMA	555.854	45.550		2.301.255
LINO, CAÑAMO	14.634.792	2.744.722	25.300	
PIELES Y CUEROS	953.666	161.895	4.333.324	67.320
COMESTIBLES	30.458.482	12.150.844,9	16.253.796	1.205.993
DROGAS	2.084.414	772.766	13.252.170	261.925
MADERAS	1.246.640	791.848,33	208.128	
VARIOS	8.121.959	2.844.446	135.181	52.786/8
	58.948.504	19.595.151	34.764,027	3.889.829

El déficit es considerable más de 24.000.000 el 92 y unos 8,5 menos el 95; pero no por mejora de las relaciones, desde el punto de vista de la balanza, para España, sino por una importantísima contracción de los intercambios. Lo importante de esta información es que, por lo que hemos visto, el año 92 es el máximo del período, y la regresión para tres años después es ciertamente considerable. El año 93 la balanza holandesa no informa de exportaciones hacia España, y en las importaciones de los Países Bajos el retroceso es claro y ya lo hemos comentado, el 92 es el que más datos presenta, pero la caída, con todo, no parece que toque su fin en el 95, hasta el 98 el comercio continuo con cierto nivel, pequeño, pero existente; los dos últimos años del siglo, fueron, sin embargo, nulos a efectos del comercio.

Sea como fuere, en un buen año, o en uno malo, la situación comercial era clara, como a finales del XVII, netamente ventajoso para el norte europeo. Se establecía así un flujo de metales preciosos compensadores del déficit crónico de la balanza comercial hispana que proveía de recursos a la importantísima función financiera de Amsterdam, mercado, entre otras cosas de metales preciosos.

4) BELGICA (56)

Como consecuencia de la Guerra de Sucesión y la consiguiente desvinculación de los Países Bajos, desde el principio, de la dinastía borbónica, el comercio que tradicionalmente venían haciendo estos con España se resintió notablemente, sin llegar a la completa desaparición, pero siendo seriamente afectado. Si se consiguió sobrevivir fué gracias al contrabando a través de Dunkerque y a la utilización de transportistas extranjeros.

A) El comercio marítimo belga en el siglo XVIII

Desde finales del siglo XVII, la ruta Países Bajos-España se hacía vía Flandes Francés, sistema desarrollado para hacer la competencia a los transportistas holandeses, por lo que cuando estos ocuparon los Países Bajos pretendieron, para mantener el comercio con España, utilizar la misma ruta, Francia negó los permisos consiguientes; hasta el punto de que en Agosto de 1.706 se prohibió la introducción en Francia, tanto para enviarlos a España, como para el propio consumo nacional, de productos procedentes de los Países Bajos, lo que suponía el cierre absoluto de la vía de Dunkerque. En 1.711 al abrigo de situaciones menos tensas se intentó recuperar este tráfico, a pesar de que ya estaba abierto Ostende al comercio con España, pero la sospecha de ocultación del contrabando holandés no facilitó las relaciones.

Puestas así las cosas se optó por utilizar intermediarios, más exactamente transportistas y se eligió a los holandeses, aunque también se utilizaron, con menor frecuencia ingleses. Los holandeses hacían expediciones directas, partiendo de Ostende, con bandera falsa (neutral) y en Cádiz, utilizando sus considerables recursos con-

seguían hacer válidos los transportes. Consta que en 1.711 tres navíos partieron de Ostende vía Cádiz, los tres de construcción inglesa, con declaración irlandesa; cada uno con dos capitanes, uno de Holanda y otro de Ostende y siendo su propiedad compartida por holandeses y belgas, y el cargamento productos de Holanda, Países Bajos y los Flandes franceses invadidos, todo un ejemplo.

A partir del tratado de La Haya de 1.720 se restableció - la normalidad comercial, y se superó el grave problema que el curso había supuesto en el Mar del Norte y en la Mancha (57). Así el comercio belga tuvo un acceso cómodo y en condiciones arancelarias suficientes al mercado español. Restablecido el comercio en 1.722 se -- planteó la necesidad de formalizar un tratado comercial. Tres años después, por las circunstancias políticas españolas, en Viena, entonces aliada con Madrid, se firmó un acuerdo comercial por el que a - los productos belgas se les gravaba, de una sola vez, por un único concepto, y a razón de un 10% de su valor, aplicándose el arancel - de valores que se aplicaba al comercio inglés.

La especial característica de los tratados de Viena explica que estos no se cumplieron, lo que no impidió que ese 10% único fuera durante tiempo una meta de las negociaciones belgas en materia de comercio con España. En términos políticos, la denuncia del tratado de Viena supuso la ruptura de relaciones entre Austria y España, y el retorno a las condiciones inmediatas a la muerte de Carlos II, con un estado de hostilidad constante; más adelante en 1.733-34, la Guerra de Sucesión de Polonia y en 1.741-48 de la Sucesión austríaca, no ayudaron a mejorar las relaciones políticas entre ambas cortes. Había que esperar hasta el tratado de Aix la Chapelle.

Sin embargo, como ya hemos señalado, desde 1.720, el comercio siguió practicándose, y cada vez con más fuerza. Todos los años, cinco o seis fragatas abandonaban las costas del Norte rumbo a Cádiz, desde donde regresaban. Navíos a los que se dió en llamar el convoy de Flandes. Además de éste y otros envíos directos, hacia 1.737 se había recuperado la ruta de Dunkerque, y si no, los navíos franceses de tal puerto, utilizaban, falseando los conocimientos, - el puerto de Ostende para cargar y descargar mercancías españolas; cinco o seis navíos se dedicaban anualmente a esta práctica, nada - peligrosa pues España, a pesar de las relaciones políticas con Austria no puso ninguna objeción de consideración al comercio belga - y el único problema siempre habilmente ocultado eran las prácticas constra**bandistas** y la utilización de Ostende como puerto de embarque de productos ingleses, frecuentemente prohibidos en la península.

En tales condiciones el comercio belga experimentó un auge considerable; en el período 1.718-1.723, los ingresos aduaneros fueron considerados como menos, pero en 1.735-40, fueron superados en 30.000 florines y en 1.749, su valor era de 50.000 florines, por encima de los ingresos obtenidos en los años más prósperos de la - compañía de Ostende. En resumen, durante esta primera mitad del siglo, tras superar los problemas derivados de la Guerra de Sucesión española, el comercio belga experimentó un auge considerable al que no era ajeno, sino más bien, actor fundamental, el tráfico con España, comercio que se realizaba generalmente por medio de navíos holandeses, bajo su propio pabellón, o bajo uno falso, neutral, y por medio también de navíos franceses, matriculados en Dunkerque, navíos que a veces, tendían a introducir en la península contrabando in--glés.

Tras el tratado de Aix de Chapelle y como consecuencia del contexto político derivado, el comercio que hasta entonces se iba practicando, gozó de unas seguridades que le habían sido ajenas, condiciones que, considerada su importancia en los beneficios comerciales, disminución de primas y consiguiente abaratamiento de fletes, relanzaron aún más el comercio bilateral. Los intercambios diplomáticos subsiguientes a la situación acordada en 1.748 permitieron al comercio belga la condición de más favorecido, así como la protección directa de sus intereses, lo que en la práctica bien podía reducirse a una defensa de los derechos adquiridos, o, lo que es lo mismo, a la consecución de una igualdad comercial que diversas prácticas, antiguas e incontestadas, por falta de representante legal, hacían más ficticia que real.

En 1.762, como consecuencia de la participación española en la guerra marítima franco-británica, y siguiendo una actitud clásica del Gobierno español, se prohibió todo comercio con Inglaterra; la medida no podía ser más beneficiosa para el comercio de los Países Bajos, pues la similitud de sus productos con los ingleses les dejaba libre un amplio mercado. Por otra parte las dificultades de los puertos franceses del norte volcaron el comercio franco en Ostende, desde donde las mercancías se enviaban a Brujas, de allí a Lille, -- Roubaix y Tourcoing, viaje en el que tardaban considerablemente menos tiempo que si lo hicieran con origen en Dunkerque. Así, aunque en 1.762, el importe de los ingresos aduaneros disminuyó, el resultado fué francamente positivo pues se debió a una reducción de los ingresos derivados de las importaciones y al año siguiente, la situación aún fué mejor, a pesar de que la paz se firmó para principios de febrero. Parece pues, que hay que considerar este enfrentamiento

como uno de los momentos claves en el desenvolvimiento del comercio belga en general.

Pocos años después, una nueva guerra franco-británica supuso un nuevo impulso a este comercio, la Guerra de Independencia americana, durante la cual "del Mediterraneo al Báltico los únicos puertos neutrales fueron Ostende y Nieuwport" lo que al abrigo de las prácticas generalmente admitidas, salvo por los ingleses, de comercio de neutrales, supuso una época de prosperidad para el comercio tanto legal como ilegal a través del puerto de Ostende. Por una parte se prohibió, en España, la entrada de productos ingleses, lo que ya, de por sí, era bueno, pero además la situación permitía, a pesar de las medidas españolas de control, el contrabando de productos británicos que no supusieran competencia; beneficio sobre beneficio. En 1.783 la paz de Versalles acabó con la situación.

Poco antes en España se había procedido a la elaboración de un nuevo arancel, parecía que la elevación de tarifas podría afectar seriamente al comercio, pero no fué así, y éste fué desenvolviéndose con normalidad hasta que en 1.787, la gran crisis comercial que afectó a Lovaina, Amberes, Brujas, Bruselas y Ostende, le asentó un golpe duro pero transitorio, golpe al que en 1.788 se sumió la medida española de prohibir la entrada en América de paños extranjero. Esta medida que pudo ser fatal para los belgas careció sin embargo de tal efecto, fundamentalmente por dos causas, por una parte el gran contrabando practicado, y por otra por la imposibilidad española de satisfacer la considerable demanda del mercado americano; ya en 1.789 se vió precisada de permitir que un tercio de los paños enviados fueran extranjeros, poco a poco la proporción fué elevada -

al 50%. De hecho, dos años después de la promulgación restrictiva se podía enviar cuantos paños se quisieran, sólo que debían de pagar un arancel ligeramente más elevado.

Esta evolución se reflejó en todos los centros comerciales belgas, de hecho en Bruselas, en 1.761 no se registra de entre 75 comerciantes, ni uno que se considere comerciante con España. - En 1.771, los comerciantes matriculados llegan a 200 y el comercio con España ocupa el segundo lugar. En 1.783 se citan como plazas importantes por su giro: Bilbao, Cádiz, Sevilla y Barcelona. Al mismo tiempo el más importante comerciante local F. Romberg se preciaba de tener 5 navíos con pabellón español (58).

El saneamiento interno y las mejoras de la situación exterior permitieron recuperar muy pronto la situación perdida. En vísperas de la gran avalancha francesa, la situación comercial belga era tan buena como en cualquier otro momento del siglo, y sus resultados comparables a los mejores que se hubieran obtenido en todo él.

B) Las relaciones con España

En este contexto político y comercial, España significó siempre mucho para el comercio belga. Los belgas, como consecuencia de su comercio directo con la península, o a causa de su participación en el comercio americano, tenían intereses muy cuantiosos en la misma: intereses fundamentales textiles, de aprovisionamiento de materias primas y de mercado para sus manufacturas. Esta situación fué agravada a mediados de siglo, cuando, la crisis de la compañía de Ostende supuso para los Países Bajos la aceptación de unas tarifas aduaneras ruinosas para su industria de hilos y telas,

industria a la que no quedaba más salida que el mercado español. Esta dependencia y esta importancia fué acentuándose con el tiempo y así en 1.770, un industrial de Gante, asociado con varios mas presenta una memoria de lo mas ilustrativa de una dependencia que cada vez se fué haciendo mas fuerte:

"Quiconque connait l'exportation de nos fabriques sait - que c'est le commerce de l'Andalousie toutes ces marchandises se transportent a l'Amerique espagnole, que regle les prix de nos fabriques et en est le soutien. La moindre stelilité de ce commerce ou la moindre revolution - en fait hausser et baisser souvent le prix de 15 a 20% comme l'experience journaliere le montre. Les releves - des finances peuvent faire conster de la quantité des - toiles qui partent pour ces endroits, qui montent a plusieurs millions chaque année, nos dentelles aussi, qui - font vivre tant d'années, et surtout les grises, qui -- servent d'entrelieu, d'aliment et d'ocupation a de pauvres et vieilles femmes, n'ont absolument d'autres route et exportation que pour Cadix, Seville et toute l'Espagne, de sorte que si les Pays-Bas n'avaient pas ce commerce, on pourrait compter qu'ils perdraient bientot une - partie de leur subsistence et leurs principales ressources (59)."

Trece años después la situación no ha cambiado y el planteamiento sigue siendo el mismo. España es el país con el que los Países Bajos realizan el comercio mas rentable, pues las importaciones se reducen a materias primas cuando las exportaciones consistían en productos manufacturados, con la ventaja de que el saldo se cubría con moneda de valor.

Ahora bien, este comercio tan interesante para los belgas, como imprescindible para los españoles, según lo demuestra el período 88-89, se enfrentaba, entre otros muchos con tres problemas fundamentales, el problema barberisco, la falta de una flota comercial propia y la rivalidad de Dunkerque. Cada uno de estos factores, que son susceptibles de un planteamiento aislado, está fuertemente vinculado con los otros dos, aunque quizás el factor más aglutinante sean

externo: el corso del Norte de Africa, corso frente al que un país sin marina oficial, como era Austria, aunque con puertos en el Mediterraneo y el Atlántico Norte, podría oponer muy poco.

El corso norteafricano.

El problema del corso en el Norte de Africa no es problema nuevo, lo hemos visto en Danzing, Dinamarca, Hamburgo... es sustancialmente un problema general, una lacra que todo el comercio con el Mediterraneo tenía que soportar. Ahora bien, las distintas reacciones frente al proceso corsario, e incluso las diferentes actitudes de los beyes de las plazas del Norte de Africa frente a -- los Países Europeos, entran dentro de una lógica evidente. Por una están las grandes potencias náuticas y por otra los pequeños estados; estos no tienen fuerza naval suficiente, y si la tienen como en el caso danés, muy polarizada, incapaz de proteger sus, por otra parte limitados intereses, en el sur. Francia, Inglaterra, Holanda son enemigos de más consideración; en su política general, en los problemas importantes a su comercio, el corso norteafricano tiene importancia, pero también tiene una salida negociable, y un sistema de garantías y represalias que garantizan su cumplimiento. Pero, ¿cuales eran al respecto las posibilidades de Danzing y Hamburgo?, nulas, poco mas podía hacer Dinamarca, y no mucho más Bélgica, ni aún con la ayuda austríaca en el Mediterraneo.

Además como condición para un acuerdo los corsarios pedían en algunos casos, -Dinamarca, Hamburgo; armas, eso sí, en -- cláusulas secretas, por lo que no sabemos, si también se reclamaron de Bélgica, pero lo cierto es que ante la más mínima sospecha de tal base de acuerdo el Gobierno español, a los mismos países débiles (recuérdese el alegato danés: no somos Hamburgo), respon-

día con el bloqueo comercial, y la ruptura de todo tipo de relaciones. En este caso no hubo, o al menos no consta que hubiera, tal demanda de armamento, pero un factor alteraba el esquema, y éste es la presión austríaca directamente en el Este, donde el Sultán, de quien eran feudatarios los beyes norteafricanos.

Las recomendaciones del Sultán no fueron todo lo afectivas que pudiera suponerse y hasta finales de siglo, en un proceso que parece muy vinculado a la reorganización del espacio político norteafricano como consecuencia del tratado hispano-marroquí, no se llega a una seguridad considerable en este terreno.

La dependencia naval.

La consecuencia más inmediata de la imposibilidad de utilizar con garantías el pabellón flamenco en el comercio del sur, fué la crisis de la flota mercante.

"Tous ces obstacles font, qu'on ne peut sonner en ce pays a la construction de vaisseaux de mer en ont réduit a rien ceux dont nos citoyens étaient autrefois parvus, tante de ne prouver les employer (60)."

Realmente la situación no era tan radical, la marina belga contaba en 1.770 con algunos navíos que navegaban por el Atlántico y el Mediterraneo pero, para protegerse de los corsarios, utilizaban generalmente pasaportes extranjeros, lo que no era fácil, pero tampoco imposible, los más frecuentes eran los holandeses, con los que se llegó a una práctica regulada de contrabando de pabellón.

En 1.765, cuando los belgas eran propietarios de una treintena de navíos, los holandeses como represalia por las normas arancelarias proteccionistas de los flamencos, desarrollaron unos mecanismos que hacían prácticamente imposible a un belga obtener -

pasaporte holandés lo que se interpretó como un golpe de gracia a la ya escasa flota, pero las consecuencias no fueron tales que la anularan; al menos en 1.780 algunos comerciantes eran propietarios de navíos aunque eso sí, el capitán y la tripulación, así como un hombre interpuesto, el demandante de la patente de navegación, - eran holandeses. Estos navíos, en estas condiciones eran los únicos, por tales hechos, que comerciaban con España, el resto del - comercio lo hacían los holandeses, elegidos por su proximidad sus bajos costos y porque su ámplio conocimiento del mercado internacional les permitía buscar tornaviajes rentables, con la consiguiente incidencia en el balance final.

Esta situación de dependencia al transporte externo cambió, momentaneamente en el período 1.778-83, durante la Guerra de Independencia Americana, uno de los períodos más prósperos para el curso internacional, todos los países comerciantes, sin distinción de beligerantes o neutrales lo padecieron intensamente. Ahora bien, ninguna presa hecha a navíos belgas fué considerada válida, esta circunstancia que tanto favoreció al comercio, como ya se ha señalado más arriba, sirvió también para un efímero esplendor de la -- flota. Una idea de su significación puede darla el hecho de que en 1.778 había cuarenta y un navíos con bandera belga, y muchos de -- ellos hacían cuatro o cinco viajes por año, al año siguiente el número se elevó a trescientas cincuenta y ocho y en 1.780 fueron 886 para ser mil novecientas cincuenta y cinco al año siguiente. Acabada la Guerra la situación retornó a sus primitivos niveles lo que significa que no sirvió para modificar las estructuras de la flota pues, gran parte, la mayor parte de los matriculados correspondieron a navíos de otras nacionalidades que como antes hicieran los -

belgas en Holanda, hacían ahora en Bélgica.

La relativa, y más aparente que real, prosperidad de la flota no alteró el hecho de su precaución mediterránea, de hecho en 1.780 ningún navío con bandera belga partió hacia el sur, ni tan siquiera llegaron a Cádiz, no ya al Mediterraneo; y no podía por aquellas épocas encargarse esta labor a los holandeses pues serían presas inmediatas de los ingleses (en 1.781, 20 navíos holandeses en ruta a Ostende, muchos de ellos procedentes de España fueron apresados por corsarios ingleses). Esta situación de práctico cierre del comercio español obligó a renegociar con los corsarios y el resultado fué, por fin positivo. A partir de 1.783 la navegación belga en el Mediterraneo parecía asegurada, sin embargo la marina ya no se recuperó y la dependencia, especialmente en el comercio con España fué total, los navíos belgas sólo se internaban en el Cantábrico, y cuando el miedo al corso berberisco desapareció, la situación no -- cambió, y el resto del quehacer comercial siguió en manos de los holandeses.

C) Ostende y el tráfico con la península

De la misma forma que la mayor parte del transporte lo -- efectuaban los holandeses, casi la totalidad del tráfico se hacía -- a partir de Ostende, puerto que experimentó un desarrollo considerable en el siglo XVIII pues ante la pérdida irreversible de Amberes fué elegido para ocupar, con las consabidas diferencias, el lugar -- de aquel; la clave de ese desarrollo consistió en la realización de un plan de comunicaciones que convirtiera a este puerto en el centro de un hiterland amplio, tan amplio como todos los Países Bajos. Llegando incluso más allá, a las zonas próximas de Francia y Alemania. Fué un proyecto amplio y ambicioso cuya realización ocupó la segun-

da mitad del siglo pero cuyos frutos fueron tempranos. En este proceso expansivo, lógicamente tuvo que enfrentarse con Dunkerque pero la opción no admitía alternativa y el puerto francés tuvo que limitarse a la función que dentro del contexto franco, en el Atlántico, podía desarrollar.

De Ostende los navíos, matriculados en los más diversos lugares partían hacia la península, de este tráfico sólo conocemos unas muestras.

ESPAÑA-OSTENDE

	1766	1767	1780	1785	1790
CADIZ	9	16	5	13	16
ALICANTE	7	4	4	1	-
BILBAO	7	5	12	11	2
MALAGA	6	6	16	11	3
SEVILLA	4	4	12	7	2
BARCELONA	-	-	19	4	8
VALENCIA	-	-	1	-	1
VILLAVICIOSA	-	-	1	-	-
TOTAL	33	57	70	47	32

OSTENDE-ESPAÑA

	1780	1789	1790
	10	12	13
	-	1	-
	3	4	3
	3	2	4
	1	1	3
	7	2	1
	-	-	1 S.S.
	-	-	1 Vizcaya
	24	22	25(+1)sin det

La muestra es a todas luces insuficiente pero ilustrativa para los efectos de este trabajo. De los puertos del Norte el único expedidor era bilbaino, y lo hacía con regularidad, sus niveles de tráfico son prácticamente iguales a los de Málaga. Como importadores figuran además un puerto no determinado de Vizcaya (Portugalete?) y San Sebastian. El único puerto que contaba para el comercio de Ostende en el norte de la península parece ser que fué - Bilbao; al menos hasta 1.790 y si nos atenemos a estos pocos años y a la fuente flamenca.

D) El comercio bilateral

Los productos del intercambio desde los Países Bajos, a través casi exclusivamente de Ostende, a España, en sus únicos puer-

tos, Cádiz, Málaga, Sevilla y sucesivamente Alicante o Barcelona, pues los demás prácticamente no cuentan, fueron muy diversos, y su evolución la conocemos mejor que la del tráfico.

Las exportaciones peninsulares.

Desde la Edad Media las exportaciones españolas a los Países Bajos se centraban en frutos, aceites de oliva, vino, sal, hierro y lanas; salvo en el caso del hierro, cuya importancia prácticamente es nula en el XVIII, los términos del comercio exportador - español se mantuvieron estables.

Frutas.

En el siglo que nos ocupa los grandes proveedores de frutos a Europa, especialmente a los países del Norte eran España, -- Portugal e Italia, lo cual induce a pensar, conocido el tráfico de Ostende con los tres países, la gran importancia española en el sector, aún cuando no pueda comprobarse pues la información disponible es la agregada de los tres países.

	1.765	1.770	1.775	1.780	1.785	1.790
LATAS	2.951	3.355	3.591	3.529	6.150	4.692
NUMERO	1.196.195	2.197.111	567.150	156.790	258.025	253.970
LIBRAS	1.578.739	2.172.958	1.871.151	1.422.056	2.055.076	207.182

Los datos parecen indicar un máximo hacia 1.770, pero es difícil de avaluar, en primer lugar por las distintas unidades y en segundo porque se produjo un desplazamiento de los "figues" a las "armades" de distintos tipos y porque el incremento de las cajas, todas ellas de naranjas y limones podía ocultar el retroceso de los números, de los mismos frutos, también en exclusiva. Resumiendo, las exportaciones de frutos a Países Bajos fueron importantes pero no sabemos cuanto, ni tampoco, como evolucionó, lo que si sabemos es que hasta 1.767 la mayor parte del transporte de fruta lo hacían los holandeses, y

lo siguieron haciendo, aunque a partir de tal fecha, con menor incidencia, hasta finales de siglo.

Vino.

Se enviaban también cantidades considerables de vino, procedentes del sur de la península, eran vinos de alto consumo en Europa, hasta el punto de que ingleses y holandeses los utilizaban como objeto importante de intercambio comercial; sin embargo en los Países Bajos la posición de los caldos hispanos era precaria como consecuencia de la competencia francesa.

AÑOS	RINH				TOTAL
	FRANCIA	BAAR	MOSELA	ESPAÑA	
1760	68.609	13.092	8.888	1.924	92.516
1765	75.686	8.869	4.612	3.516	92.683
1770	18.856	7.799	5.984	4.886	34.515
1775	58.834	1.168	7.754	4.924	69.680
1780	72.026	10.199	16.000	5.887	107.112
1785	58.340	12.065	7.229	3.746	81.380
1790	33.502	9.651	6.181	4.741	50.725

Los resultados obtenidos en este comercio dejan bien a las claras la rezagada posición española, más aún si tenemos en cuenta que desde 1.776 se incluyen en un registro común, Italia y España.

Al igual que con los frutos sucedía con los vinos, las ciudades y las áreas interiores se aprovisionaban frecuentemente en Holanda pues los costos finales, derivados de una importante diferencia en el flete por tonelada, puesta en Ostende a Holanda. 4 fl. 17,5s. frente a 1 fl. 6s por tonel, eran mucho mas bajos.

En resumen y como se puede apreciar mas detalladamente, visto ya el claro dominio francés en este mercado, la coyuntura cre

ciento hasta los años 70 entró después en un período de casi veinte años manteniendo una cierta estabilidad. Todo ello no era ajeno a los hechos políticos del momento.

LA IMPORTACION DE VINO EN LOS PAISES BAJOS AUSTRIACOS (61)

Importación de vino en aimes:

- LA PARTICIPACION ESPAÑOLA -

AÑO	TOTAL	ESPAÑA	%	AÑO	TOTAL	ESPAÑA	%
1.754	84.197	1.711	2,03	76	84.561	5.172	6,12
55	66.953	397	0,59	77	78.536	2.802	3,57
56	67.192	1.704	2,54	78	46.982	3.408	7,25
57	45.404	1.703	3,75	79	84,883	5.104	6,01
				1.780	107.109	5.887	5,05
59	58.895	3.070	5,21	81	92.309	5.485	5,94
1.760	91.410	1.921	2,10	82	95.334	3.172	3,33
61	83.014	1.602	1,93	83	60.163	3.707	6,16
62	65.959	2.127	3,22	84	84.459	5.173	6,12
63	62.660	2.128	3,40	85	81.369	3.746	4,60
64	50.425	2.486	4,93	86	90.005	4.613	5,13
65	92.681	3.516	3,79	87	86.476	4.309	4,98
66	80.858	3.126	3,87	88	59.014	3.519	5,96
67	102.831	3.120	3,03	89	107.252	4.754	4,43
68	56.430	2.465	4,37	1.790	54.105	4.741	8,75
69	72.089	2.546	3,53	91	75.220	4.695	6,84
1.770	78.080	4.886	6,26				
71	71.466	8.159	11,42				
72	69.653	2.863	4,11				
73	84.303	5.900	7				
74	66.127	4.569	6,91				
75	69.679	4.923	7,07				

(62)

La sal.

Bélgica importaba cantidades considerables de sal desde - que el tratado de Munster estableciera unas condiciones de consumo - totalmente desfavorable a los refinados propios. Aunque la situación se modificó ligeramente en 1.754, aún la mitad de la sal consumida en los Países Bajos la aportaban los holandeses, se trataba generalmente de sal fina, elaborada entre otras partes en España; sin embargo, la sal fina no era "masivamente" elaborada en España, sino que - frecuentemente se adquiría basta en la península, se refinaba en Holanda y ya fina se vendía en Bélgica. Ahora bien, a partir de 1.760 un cambio de comportamiento, debido sin duda a una legislación proteccionista convirtió a los Países Bajos en refinadores de su propio

consumo, esto es en importadores, en grandes cantidades de sal gris.

Desde principios de siglo, la poca sal que los Países Bajos adquirían provenía de España y Portugal; a mediados de siglo prácticamente la totalidad de sal procedía de España. Pero desde que en 1.756 se iniciaron las importaciones de sal de roca inglesa, mucho mejores para su manufactura que las españolas, la sal peninsular decayó considerablemente en aquel mercado. Esta crisis preocupó a algunas comunidades del norte, pues eliminaba un buen objeto de intercambio y obligaba a retornar de vacío, con la consiguiente secuela del encarecimiento de los costos de exportación. Pero a pesar de todo -- ello, eran tales las ventajas de sal inglesa que se impuso en las refineries belgas.

PARTICIPACION EN LAS IMPORTACIONES BELGAS DE SAL

	Inglaterra	España y Portugal	Francia	Total en razieres
1.766	29.197	25.041	83	54.321
67	37.515	14.466	22	52.003
68	46.256	8.928	61	55.243
69	64.732	1.578	46	66.356
1.772	49.018	8.313	15	57.346
75	55.627	7.477	9	63.112
76	51.626	667	12	52.276
77	54.460	660	10	56.130
78	59.937	1.163	13	61.113
79	23.772	1.623	13	25.395

La lana.

El principal artículo de exportación, y el que mejor consiguió mantenerse en aquel mercado, sin sufrir competencias como la del hierro nórdico, los vinos franceses o la sal inglesa, fue la lana. La lana española, producto fundamental para la industria pañera local, industria que tras la crisis del XVII y su desaparición de la zona de Flandes, se fue localizando en Limbourg donde alcanzó un desarrollo considerable. Prácticamente toda la lana consumida por la industria textil belga se importaba, y dado que estaba prohibida su ex

portación en Inglaterra y Francia, el único gran productor disponible era España; contándose también lanas portuguesas, polacas o -- turcas.

Este comercio de la lana, pasó por dos fases bien definidas. Al principio, los pañeros de Limbourg en lugar de importar directamente sus paños desde España, vía Ostende, lo hacían utilizando como intermediarios a comerciantes de Rotterdam y Amsterdam. Hasta el punto de que en 1.764, que se importaron 798-450 l^s, sólo las adquisiciones de los pañeros de Gante se hicieron a través de Ostende, el resto, con mucho la mayoría, especialmente las de Limbourg, lo hacían utilizando el intermediario holandés. Esta situación forzó una ofensiva gubernamental tendente a eliminar a los vecinos del norte; para empezar se eximió de todo tributo a la ruta de Ostende, dos años después, y para evitar posibles problemas de stoks, se permitió, a estas mismas lanas su reexportación libre de cargas. En -- 1.770, se prohibió la entrada de lanas no procedentes de los países peninsulares, y además se especificó que ni aún estas podían entrar en el país si lo hacían procedentes de Holanda; las medidas se completaron habilitando a Ostende como puerto exclusivo del comercio -- lanero; las contadas excepciones a esta exclusiva, siempre atentas a la prohibición de importar lanas no peninsulares, se grabaron -- con un 20%. Hasta 1.789 la norma se mantuvo en todo su vigor, a pesar de las protestas de los industriales de Brujas, y en 1.794 fué -- derogada, pero para entonces el objetivo se había cumplido y gran parte del tráfico de la lana se hacía, por conveniencia, vía Ostende.

LANA ESPAÑOLA

1.760	65.616 1 ^s	1.776	585.223
61	--	77	602.962
62	726.073	78	610.752
63	105.383	79	776.760
764	488.450	1.780	697.489
65	1.002.497	81	667.096
66	437.949	82	631.977
67	780.635	83	--
68	155.442	84	433.337
69	389.874	785	733.050
1.770	838.430	86	765.438
71	806.325	87	758.438
72	734.086	88	870.886
73	616.917	89	--
74	575.116	1.790	770.735
775	689.525	91	110.660

Lana española intro-
ducida en Bélgica,
sea vía Ostende o -
por medio del inter-
mediario holandés.
En libras.

Las exportaciones belgas.

La mayor parte de las exportaciones belgas a España eran precisamente textiles, tanto en paños como en telas o hilos. La importación española de paños belgas era, a pesar de un pasado expléndido, escasa a principios de siglo, y aunque algo más considerable hacia 1.791, no recuperó su antigua relevancia. Más considerable fué el tráfico de telas desde los Países Bajos a España, telas de distintos tipos; comercio que fué considerado como el más importante - del país y que estaba centralizado en Gante, pero del que se desconocen los niveles concretos de envíos a España, aunque sabidas importantes, se les ve influir notablemente en la conocida evolución general, reduciendo de forma considerable sus importaciones a finales de sigo, concretamente a partir de 1.783.

Como las telas, el hilo, fué un objeto de comercio muy importante, cuyos valores concretos desconocemos pero del que hay indicios de que también afectaron las medidas proteccionistas españolas, y que a partir del mismo año 83, se resintió según los comerciantes belgas en sus niveles de comercialización; pero en la práctica no hubo tal, pues no se nota en los resultados globales del comercio del hilo.

Junto con las telas y el hilo los dentelles eran los tres objetos fundamentales de importación española, otros ocupaban un lugar menos relevante. Como los cereales, que nunca pudieron ser muchos, entre otras razones, porque sólo durante 18 o 19 años, en todo el siglo estuvo libre su comercio en los Países Bajos. Se adquirían también cueros de Malinas, cera blanca, de la que España era prácticamente el único comprador, en partidas de pequeña consideración. En cuanto a las porcelanas un objeto de considerable comercio por parte belga, España no adquiría más que partidas de menor consideración, a pesar de la calidad de la oferta.

Este repaso a las relaciones hispano-belgas excluye un factor de importancia, el comercio americano, o más exactamente, el comercio de productos americanos, comercio de consideración que conoció un incremento notable a finales de siglo, y que permitió aumentar los contactos con los puertos habilitados del Norte, como lo venía haciendo con San Sebastián, pero que modificaba en muy poco la situación general por causa de un factor decisivo en las relaciones comerciales bilaterales, la función holandesa.

Fué tal la participación holandesa que la balanza comer---cial hispano-belga no refleja ni una pequeña parte de lo que en realidad fueron sus relaciones comerciales y esto a pesar del crecimiento, protegido, de Ostende. Esta era una situación que difícilmente podía cambiar y aunque en determinados sectores -la lana- se hicieron progresos considerables la dependencia básica, la del transporte, hacía impensable un avance apreciable en el camino de eliminar intermediarios y, así desde la óptica española el comercio con los Países Bajos en el XVIII aparece como un factor menor, que quizás lo fué, -

pero no tanto como lo que resulta de la ocultación derivada por la participación de Holanda, y más concretamente Amsterdam.

FRANCIA

El caso francés exige un planteamiento distinto al que -
vengo practicando, exige, y a la vez, la bibliografía posibilita,
un análisis, tanto global como detallado del comercio y del tráfico
entre España y el país vecino a través de puertos concretos, El ca
so del Sund, con el registro de Elsenor no permite, salvo análisis
muy detallado, conocer más que los puntos de partida de los cargamen
tos, tanto en la península como en el Báltico, no se pueden recons
truir rutas, no cabe decir cuantos navíos año juntaban Cádiz con -
Danzing, o, como ya lo hemos señalado, con que puertos comerciaban, -
en tráfico de ida, los puertos españoles objeto de este trabajo; me
nos aún en el comercio de importación. Así se imponía un análisis -
global, que tratara de puntualizar lo más posible pero sin entrar -
en estudios portuarios concretos. En el caso de Hamburgo, puerto cla
ve para el comercio marítimo alemán no hay posibilidades de contras
te dada la bibliografía, además de que la polarización comercial en tor
no a la ciudad Hanseática del mar del Norte lo hace innecesario; lo
mismo pasa con Amsterdam, el gran almacén, estudiar otros puertos -
holandeses es interesante pero las limitaciones bibliográficas sobre
Róterdam se hacen menos graves vistas sus importancias relativas, -
así puede decirse que Amsterdam significa el comercio holandés por -
mar, al igual que Ostende significa en Bélgica. En el caso de Osten
de la cosa es tanto más clara cuanto por parte austríaca se dió una
voluntad concreta de que así fuera.

Ahora bien, en el caso francés, como en menor medida en el inglés, esto es imposible, pues cada puerto tenía una personalidad propia, más definida; si se produjeran carencias bibliográficas tendría que recurrirse a la balanza general, pero dado que las monografías portuarias son, no voy a decir que suficientes, pero sí, bastantes a nuestro intento de alcanzar desde el exterior una visión del comercio marítimo español, se impone, por ambas razones, de estructura y de medios, un análisis más detallado.

A) La coyuntura comercial hispano-francesa

Las relaciones comerciales hispano-francesa plasmadas en la balanza de comercio exterior francesa (63) fueron a lo largo del XVIII importantes para ambos países, pues Francia era junto con Inglaterra el principal abastecedor del comercio americano, vía Cádiz o Sevilla (64) así como proveedor importante de las demandas manufactureras peninsulares; al tiempo que España, era el cliente más importante de Francia, salvando, claro está, el comercio antillano. Este comercio español al abrigo, entre otras circunstancias, de los pactos familiares fué creciendo a lo largo del período 1.716-1.780, y aún después, con la sola excepción del quinquenio 1.740-1.7454, y de un período no muy largo a partir de 1.776. Lógicamente la situación política internacional, especialmente las guerras marítimas le afectaron muy seriamente, tanto la de Sucesión Española como la de la Independencia Americana.

Ahora bien, los factores momentáneos influyeron más sobre las exportaciones francesas que en las españolas pues éstas, aunque conocieron fases de un cierto estancamiento fueron, eso sí, lentamente en aumento; fueron las exportaciones francesas las que más bruscamente se comportaron; en ellas hay dos épocas, entre 1.722 y

1.741 y entre 1.750 y 1.775, dos períodos que suponen una duplicación, y aún más, de los niveles de comercio, y son precisamente estos períodos, con su situación especial los que delimitan, también dos épocas en el constante déficit hispano (65).

La situación general del comercio de Francia en tal época puede resumirse diciendo que a partir de 1.701 como consecuencia de la Guerra de Sucesión sufrió un duro quebranto, llegó prácticamente a desaparecer; el tratado de Utrecht permitió recuperar una situación perdida, gracias especialmente a la política del cardenal - Fleury. Pero el período posterior a 1.730, hasta 1.789 sufrió algunos percances: la Guerra de Sucesión de Austria, la de los Siete años y la de la Independencia Americana; pero en su conjunto se produjo una progresión regular e importante de los intercambios comerciales franceses, llegando prácticamente a multiplicarse por cuatro.

Las bases de este comercio, los objetos del intercambio - con España son sustancialmente los mismos que hemos ido señalando - en el resto de este trabajo, exceptuada la sal, de la que Francia - era considerable productora. Las importaciones francesas eran las - típicas, frutas, vinos (no mucho) algunos coloniales, lana y hierro, a veces pescado y otras carne, pero esta última generalmente por tierra. A cambio Francia enviaba paños, grandes cantidades de productos textiles, bacalao y grasas, papel y algunos coloniales, además de - toda clase de mercancías. La importancia de las manufacturas textiles en este comercio hizo a los comerciantes franceses muy sensibles a las medidas proteccionistas españolas, medidas ya comentadas en el caso belga; y esta situación movió a constantes protestas pues prácticamente todos los sectores que el estado español pretendiera pro-

teger en beneficio de la industria nacional suponían competencias transcendentales para los intereses franceses.

Toda esta actividad se canalizó primordialmente por la red portuaria francesa, desde Dunkerque hasta Marsella había que contar con El Havre, Rouan, Dueppe, St. Malo, Morlaix, Landernau, Brest, Vannes, L'Orient y los pequeños puertos bretones, Nantes, La Rochele, la Rochefocaud, Burdeos, Bayona, San Juan de Luz y los puertos del Mediterraneo. No todos fueron igual de importantes, y prácticamente cada uno tenía una o varias especializaciones, que, en algunos casos, como en el de Burdeos, les hacían poco dependientes del comercio español, en otros como en Dieppe, el comercio no fué muy considerable, y en algunos, como en San Juan de Luz, la proximidad de las costas guipuzcoanas y vizcainas generaron una actividad desproporcionada al puerto lucense.

B) Dunkerque (66)

El puerto de Dunkerque de una consideración menor en el contexto de los puertos franceses es uno de los peor documentados del país vecino por causa del celo con que defendió sus derechos, base fundamental de su actividad. Rara vez las autoridades locales informaron del comercio realizado a través del puerto, ni del comercio general de la zona, y esto porque se trataba sustancialmente de un puerto contrabandista, como ya lo he señalado al plantear el asunto del comercio belga y su polarización en Ostende.

El puerto normando fué durante mucho tiempo el puerto de embarque de mercancías procedentes de los Países Bajos austríacos,

NUMERO DE ENTRADAS Y SALIDAS DE NAVIOS
DEL PUERTO DE DUNKERQUE DE 1755 A 1805

AÑOS	NUMERO DE NAVIOS	AÑOS	NUMERO DE NAVIOS
1.755	506	1.779	921
56	684	780	1.163
57	624	81	1.134
58	780	82	1.445
59	594	83	1.833
760	649	84	1.695
61	704	785	1.844
62	715	86	1.670
63	1.153	87	1.802
64	1.291	88	1.970
765	1.505	89	2.472
66	1.423	790	2.325
67	1.421	91	2.026
68	1.557	92	2.083
69	1.467	93	442
770	1.380	94	355
71	1.690	795	978
72	1.566	96	950
73	1.716	97	984
74	1.640	98	688
775	1.233	99	485
76	1.747	1.800	479
77	1.759		
78	1.204		

y franceses, de Astrois, Haynaut, Cambraisis, la gran ventaja estribaba en que aún en tiempos de guerra podían arribar al puerto mercancias belgas a través del canal de Furnes, mucho más rápido incluso que la ruta terrestre de Ypres, con unos seguros muy bajos, bastante más bajos que los marítimos ordinarios que hacían muy rentable el trayecto a pesar de los altos derechos que debieran de pagarse en Barse-Ville.

Parte de esta actividad interna era ilegal, transportando productos, incluso ingleses, para el comercio con España.

Si a eso se añade que este puerto fué, frecuentemente un puerto de tránsito, o de transbordo, e incluso un puerto fuerte en actividades de cabotaje realizadas a partir de una consideración similar a la de puerto franco, es decir que los derechos aduaneros se pagaban en destino de cabotaje. Se comprenderá que las estadísticas de comercio le concedan una importancia menor en el contexto del co

AÑOS	% del TRAF. NAC.	TASA DE COBERTURA	comercio francés, lógicamente, -
1774		12%	en esta situación en la que no podían declararse una parte con
1775	0,96	35%	
1776	1,21	23%	
1777	0,96	20%	siderable de los productos sali
1778	1,73	40%	
1779	0,95	40%	
1780	1,91	88%	

dos por el puerto, el nivel de comercio resultaba claramente deficitario.

Fué precisamente en el período 75-80 cuando se produjo un cambio considerable de actitud, pasando de exportar el 12% de lo importado al 40%, ya que el 88% de 1.780, es un valor muy vinculado a la coyuntura política a la guerra marítima, pero atendiendo al tráfico portuario, se trata de una coyuntura transitoria. Durante la se

gunda mitad del XVIII este puerto experimentó un crecimiento notable del tráfico que, salvo al final, influido por la política interior - francesa, sólo conoció un período de retroceso.

•La dialéctica Dunkerque-Ostende.

La aplicación de este fenómeno está muy ligada al comercio español y conviene mirarla con algún detalle. La utilización de Dunkerque como puerto de embarque de productos belgas con destino a España ya lo hemos visto, es antigua, desde el siglo XVIII se venía utilizando como puerto de embarque de productos de contrabando especialmente holandeses e ingleses; a principios del XVIII se intentó controlar con el apoyo del Gobierno Central Francés esta actividad holandesa, y consecuentemente cuando los holandeses ocuparon Bélgica se bloqueó tal ruta, esto supuso un golpe considerable a los intereses del puerto normando. La reacción no se hizo esperar y la cámara de comercio de la ciudad declaró que los comerciantes de Lille, Gante y Brujas estaban dispuestos a pagar una tasa del 3% con tal de -- que les permitieran recuperar la ruta interior y alcanzar el puerto francés (67) pero en 1.715 la cuestión estaba todavía suspendida y -- ésto era especialmente gravoso para un puerto que mandaba, en los -- tiempos prósperos más de veinte fragatas a Cádiz, frente a las escasas 2 de las épocas de prohibición. Cinco años más tarde, tras cerca de 15 años de interrupción se recuperó el comercio interior, pero la situación no volvió a ser la precedente, la flota del Flandes ya no -- salía de su puerto, sino de Ostende, y muchas veces sus navíos debían de cargar y descargar en aquel puerto, lo que prácticamente vino a generalizarse a partir de los años 50, con el auge de Ostende potenciado por la política austríaca.

Ya en 1.758 la cámara de comercio de la ciudad envió un ob

servador para que informara de una situación cada vez más adversa a sus intereses. En 1.754 una memoria dice que la independencia comerical se había consumado y que el trato de Bélgica con España se hacía, gracias a la construcción del canal Brujas-Ostende y a la - reducción de los derechos de tránsito interiores, por Ostende. Dos años después, el temor a que el puerto rival se convirtiera en zona franca era máximo, y las conclusiones derivadas de tal posibilidad graves por los intereses franceses; se llegaba a suponer que incluso el comercio en los Países Bajos franceses emigraría; la Guerra - de los siete años, confirmó las sospechas al bloquear el puerto de Dunkerque y dejar libre Ostende.

La superación del período bélico no fué todo lo próspera que pudiera y a finales de 1.766, las protestas se renuevan pues -- las progresivas medidas proteccionistas del Gobierno austríaco tendían incluso a desviar el comercio francés a Ostende. De hecho hacia 1.770, se tardaba un día menos en aprovisionar a Lille vía Ostende que por Dunkerque. Lo que en 1.771 condujo a una desaparición -- prácticamente total del comercio con España (68).

En 1.771 es precisamente el momento en que se inicia el - ciclo regresivo que hemos señalado; hasta entonces y desde los más de veinte navíos de principios de siglo el tráfico fué, lógicamente disminuyendo en dos fases, desde 1.720 a 1.767, en que el comercio se realizaba utilizando unos 10 o 12 navíos anuales que unían Cádiz con el puerto francés; pero además había que contar con los que, -- siendo propios de armadores del puerto francés, utilizaban Ostende, hasta unos cinco anuales según las épocas. Al respecto la Cámara de Comercio de la ciudad alegó que los que unían Ostende con Cádiz de-

saparecían a partir de la estipulación de los elevados derechos consulares franceses, cerca de un 22%. Como la supresión de tal derecho no afectó a Cádiz, el principal puerto hispano para los comerciantes de Dunkerque el desvío a Ostende, que no tenía tales derechos, y que además percibía sólo un 0,25% de derecho de tránsito frente al 5% de la ciudad, fué definitivo. En 1.767 se pasó de 10 a 12 navíos a 3 0 4. En 1.771 aún disminuyó más y se llegó a decir que por suceder en 1.774. Al final de la guerra del comercio con España había terminado por completo y el que pervivía era sustancialmente negocio de -- los armadores extranjeros, especialmente los belgas, y de algunos -- pequeños cabotistas.

Desde Dunkerque hacia el sur el puerto de Dieppe tenía -- cierta importancia general pero no comerciaba con España, entre o-- tras cosas porque no estaba habilitado para el tráfico con America, así el siguiente en interés era el de El Havre y su puerto interior de Rouen.

C) El Havre-Rouen (69)

La jurisdicción de Rouen incluída además del puerto de Rouen, los de El Havre, Dieppe, Honffleur, Fecamp, Saint Valery, Hon-- fleur y otros mas cuyos valores se incluían en los informe generales de la jurisdicción.

De entre los 13 puertos de la jurisdicción nueve eran simples puertos pesqueros y de cabotaje, de los cuatro restantes Dieppe y Honfleur habían olvidado ya sus pasadas grandezas Rouen, cuyo orii

gen era considerablemente remoto y El Havre, un puerto reciente, eran quienes movían prácticamente el comercio. A pesar del crecimiento del puerto exterior la capital era aún en 1.776 centro de todo el comercio interior y exterior de la alta Normadía, e incluso de todo el noroeste francés y aunque algunos cargamentos se depositaban en El Havre por la difícil navegabilidad del Sena, más tarde eran transportados en gabarras. En 1.789 Rouen comerciaba, excluidas las Antillas, por valor de 39.962.000 libras tornesas. El Havre lo hizo por el de 30.386.000^l Dieppe y Honfleur por ----- 1.861.000 y 658.000^l respectivamente.

Descripción de los puertos.

El puerto de El Havre, próximo de mar y con unas mareas altas largas, de unas dos horas de duración permitía el abrigo de navíos de 500 y 600 toneladas sin ningún riesgo; sin embargo estaba bastante deteriorado y a muchos marinos no les gustaba porque en las mareas bajas quedaba prácticamente en seco, lo que estropeaba las embarcaciones al forzarlas a acostarse; la única alternativa consistía en utilizar naves fuertes y de poco arqueado, en caso contrario debía de recurrirse a los muelles de la armada, pero en ellos no podían trabajar sino 15 embarcaciones, lo que alargaba excesivamente las estadías. Además los muelles estaban muy deteriorados y a lo largo del siglo, la falta de las atenciones necesarias los fué estropeando aún más.

Cuando no había sitio ni en la darsena ni en el antepuerto los navíos los enviaban a Harfleur o a Honfleur donde tenían que permanecer hasta que las autorizaran el atraque. Desde principios del XVIII se sucedieron las críticas al estado del puerto, y las contadas obras que con anterioridad a 1.785-86 se hicieron fueron

muy deficientes, y el fondo del puerto y de la darsena fué progresivamente disminuyendo en detrimento de la utilización comercial - de los muelles. En 1.786 se iniciaron las obras de una nueva darsena, según un proyecto del año 83 que incluía dos darsenas comerciales y una militar.

Frente a la cortedad de los muelles de atraque de El Ha-vre Rouen ofrecía 233 metros de ribera y una profundidad considera-ble, al menos a principios de siglo. La Ribera, cubierta por mue-lles de carga y descarga permitía una faena rápida y sin excesivos contratiempos, aunque progresivamente el fondo del Sena fué disminuendo, hasta el punto de que a mediados de siglo, de la situa-ción de finales del XVII que mantenía a flote a todos los navíos - se pasó a unas mareas bajas que dejaban casi en seco las riberas, hasta el punto de que aún los navíos vacíos se acostaban.

El problema residía en la navegación por el Sena, ya que el curso practicable variaba con frecuencia y a veces era tan escaso en agua que resultaba casi inútil. Para mejorarlo se practica-ron numerosos trabajos, y salvo ciertas excepciones fué navegable con cierta comodidad pero con atención a sus modificaciones.

En tales condiciones, con un puerto exterior escaso y de poco calado, que obligaba a largas esperas, un puerto interior con muelles abundantes pero con problemas de calado y una vía de comu-nicación el Sena, cambiante y sin mucha agua, el comercio con El Havre, Rouen se hacía difícil, pero por sus numerosas posibilidades, la gran vía de provisión y penetración que era el Sena, insustitui-ble. (70)

Evolución general en la actividad comercial.

Durante el período 1.730-32 los puertos de la dirección de Rouen eran comercialmente los mas importantes de Francia; su superioridad se basaba en las importaciones masivas procedentes de Holanda, Italia y España. En los años siguientes se produjo un crecimiento considerable del comercio colonial, pero los puertos de Rouen y El Havre no participaron en los comienzos de tal incremento pues ya para mediados de siglo ocupaba un tercer lugar. Pero este retroceso en el comercio general no se corresponde con la significación de ambos puertos en el comercio europeo respecto al cual mantuvieron a lo largo del siglo una proporción casi constante, oscilando entre el 10 y el 12% de los intercambios totales de Francia. Sin llegar a experimentar el brusco crecimiento que se produjo a partir de 1.753 en los intercambios de Marsella y Burdeos con el resto de Europa.

Concretamente el comercio de Rouen evolucionó a lo largo del XVIII según las siguientes pautas: entre 1.700 y 1.728 poco podemos decir, salvo que los criterios de su evolución debieron de ser próximos a los comentados para la generalidad del país. A partir de 1.730, la información es mas abundante y gracias a ella podemos decir que se pasó de 23 millones de libras en 1.730 a 31 en 1.732 y 36 en 1.738; hasta 1.763 no existe una información comparable, aunque ciertos indicios permiten suponer un cierto crecimiento hasta la declaración de la Guerra de Sucesión de Austria que supuso un fuerte quebranto comercial, pronto superado tras la firma de la paz. Así en 1.753 la balanza de la dirección de Rouen llegaba a los 62 millones de libras. Entre 1.753 y 1.766, la Guerra de los siete años afecta fuertemente a estos puertos, pero para la última fecha se había alcanzado el nivel de los 72 millones. Desde -

este momento hasta 1.777 el comercio de Normandia osciló entre los 70 y los 83 millones con lo que en 47 años que van de 1.730 a 1.777 casi se habían cuatriplicado los valores de los intercambios.

A partir de 1.778 algunos malos años se sucedieron, debidos en parte a la Guerra de la Independencia americana; hasta que entre 1.784 y 88 se produjo una nueva expansión, al alcanzarse en 1.789 unos niveles no igualados, especialmente en las partidas europeas que fueron del nivel de 69 millones de libras, total de los intercambios realizados, cuando en 1.776 sólo habían llegado a 56 millones. Lo que cobra mayor significación si tenemos en cuenta que no es al comercio continental sino al americano a lo que estos puertos deben su prosperidad. Así los niveles suponibles en las vísperas de la revolución fueron notablemente mas considerables que los ya alcanzados en 1.776.

En Rouen y El Havre la progresión de los comercios europeos y americanos no fué igual, ya que este último creció, a partir de 1.736 de una forma espectacular al tiempo que el mercado europeo adoptó unos valores más moderados, incluso, a veces, regresivos, ya que pasó de los 22 millones de 1.730 a los 30 del año 32, 40 en el 53, 45 el 66 y 57 al año siguiente, para llegar a 59 el año 69 y pasar a oscilar entre los 46 millones y los 55 entre este último año y el 77. En el sector europeo el comercio fué disminuyendo lentamente hasta la revolución, y de hecho, el alto valor alcanzado por los intercambios el mismo año 1.789, los ya citados 69 millones, se deben, más a los valores de las importaciones circunstanciales, que a una evolución concreta de la actividad comercial, y esto es así porque una parte del importe de ese comercio se debía a la importante

compra de cereales realizada en el extranjero para hacer frente a la escasez.

La participación española.

La parte que en este comercio detentaba España era muy - considerable, no sólo por sus propios consumos sino, lógicamente, por la posición que ostentaba en el comercio americano. Estas importantes relaciones permitieron el asentamiento en el puerto francés de una considerable colonia de comerciantes españoles, a la vez que la de una nutrida representación normanda en la península, especialmente en Cádiz.

Las exportaciones lana y varios.

Las exportaciones españolas hacia El Havre-Rouen fueron - creciendo a lo largo prácticamente de todo el siglo, basadas fundamentalmente en la lana, la mayor parte de la cual, la de mejor calidad procedía de Bilbao. Al tiempo, se registraron entradas de lana procedentes de Sevilla, siendo estos puertos los que acapararon todas las compras francesas de lana procedente de Andalucía.

Importaba Rouen-El Havre lana de procedencia portuguesa, aunque parte de ella era también de corta española, al igual que sucedía con las ventas realizadas por los holandeses. Otros proveedores de lana eran ingleses, de procedencia escocesa, y las ciudades Hanseáticas que vendían productos de Alemania, Polonia y Dinamarca. El cese de los envíos ingleses en 1.764 y la decadencia de la participación holandesa permitieron a la producción española, acuciada por la demanda de las pañerías locales, y las aún más importantes - de El Vent, Louviers y Darnekal, crecer considerablemente; hasta el punto de que se puede hablar de una concordancia casi total entre - ritmo de exportaciones totales y de lana exportada.

El resto de las exportaciones se situaban en un lugar distante, aunque algunas como la sosa y el chocolate resultaran muy importantes para los puertos que nos ocupan; ya que España era el proveedor mayoritario, con mucho de sosa; uno de los más importantes, salvando las islas de cacao, y el mas importante, en una posición - considerable destacada, en el comercio del chocolate. Productos los tres de los que proveía con cierta regularidad a tales puertos, además de hacerlo con cantidades de indudable consideración.

EXPORTACIONES A EL HAVRE-ROUAN DESDE ESPAÑA

AÑOS	IMPORT.TOTAL EN L ^S TORN.	LANA L ^S DE PESO	ACEITE L ^S DE PESO	SOSA L ^S DE PESO	LIMONES NARANJAS EN N°
1728	-	-	243.025	-	-
30	3.697.219	910.134	402.682	4.225.650	450
31	-	618.700	23.765	-	-
32	5.038.253	1.213.510	243.025	7.579.300	11.425
33	-	1.104.190	333.325	-	-
38	3.551.845	920.743	66.985	435.600	5.750
1750	-	1.768.590	401.577	-	-
55	-	1.851.508	617.087	-	-
1763	-	1.666.147	219.835	-	-
64	-	1.262.900	198.175	-	-
66	5.185.877	508.334	52.724	-	-
67	10.048.838	1.224.057	1.018.119	6.271.055	290.055
68	-	1.155.642	800.337	-	-
69	11.089.256	1.567.380	1.800	5.645.970	647.880
1770	7.829.103	959.617	-	-	-
71	9.607.265	1.031.209	-	7.669.055	443.869
72	-	1.006.317	78.570	-	-
73	14.493.319	2.530.484	227.377	-	-
74	8.983.500	1.215.019	48.430	5.725.648	1.454.448
75	9.549.977	1.230.063	72.002	-	-
76	13.785.486	2.127.479	364.210	10.067.030	986.206

EXPORTACIONES PORTUGUESAS A ROUEN Y EL HAVRE

AÑOS	LANA		NARANJAS LIMONES
	PORTUGUESA	ESPAÑOLA	
1728	150	-	-
30	-	-	507.750
31	-	-	-
32	-	-	-
33	-	-	-
38	-	-	626.360
1750	58.827	4.300	-
55	7.540	-	-
1763	350	3.075	-
64	-	-	-
66	64.910	-	-
67	-	-	96.155
68	25.935	7.825	-
69	24.100	7.130	1.628.402
1770	23.100	15.465	-
71	11.325	3.500	4.240.625
72	13.750	-	-
73	60.490	4.320	-
74	73.220	38.605	4.756.638
75	62.130	16.005	-
76	40.635	4.400	3.221.525

IMPORTACIONES ESPAÑOLAS EN L^S DE PESO

	1.763	1.764	1.766	1.767
TRIGO	-	384.300	3.460.554	201.800
CERADA	-	90.000	-	352.006
HARINA	152.7001 ^S	3.152.600	2.189.369	1.042.104

PROCEDENCIA DE LA LANA ENTRADA EN ROUEN-EL HAVRE (en l^S de peso)

	E. 1.730-33	E.1.767-76
Inglaterra	92.000	-
España	895.000	1.405.000
Holanda	40.000	31.000
Norte	200.000	859.000
Varios	10.000	46.000

HIERRO IMPORTADO POR ROUEN, EL HAVRE(en l^s de peso)

PROCEDENCIA	E. 1.728-1.733	E. 1.767-1.776
PAISES DEL NORTE	114.000	78.000
HOLANDA	36.000	212.000
ESPAÑA	17.000	9.000
SUECIA	-	714.000
RUSIA	-	200.000
DINAMARCA	-	111.000
FLANDES	-	9.000

IMPORTACIONES DE CACAO Y CHOCOLATE(en l^s de peso)

	E. 1.728-35		E.1.736-40		E.1.741-45		E.1.746-56		E.1.767-76	
HOLANDA	806	57	237	8	382	15	47	134	164	4
ESPAÑA	397	251	338	544	56	294	471	222	1.006	701
PORTUGAL	229	2	-	112	40	74	257	209	-	96
LAS ISLAS	157	16	3.621	14	5.705	1	14.198	4	128.712	3

Relegadas a una posición aún menos importante se encontraban las exportaciones de vinos, naranjas, limones, pieles y cueros, y ya a un nivel casi anecdótico los aceites y los metales. La posición del vino, como lógica derivación de sus muchas especialidades no resultaba sencilla ya que, por una parte Francia, al igual que España eran países exportadores de vino, pero por otra se compraban caldos mutuamente; en este sentido España era el primer proveedor de las pocas significativas importaciones de vino que se hacía por Rouan, se trataba de vinos de Málaga, Alicante y Canarias, tanto de licores como de vinos corrientes; especialmente estos últimos, que por su demanda, suponía un apreciado objeto de comercio local. Por su parte España importaba vinos por la misma zona, aunque no fueran estos puertos de embarque de tales excedentes. En cuanto al aguardiente los navíos españoles eran los únicos en que se registrara; si bien pocos entre 1.730-38 a partir del año 1.769 se alcanzaron unos niveles de comercialización considerables, aunque, eso sí, sin la imprescindible regularidad anual.

Los frutos, generalmente objeto de exportación española, algunas veces, fueron importados, sobre todo las peras (entre 1.767 y 1.776, se adquirieron una media anual de 41 barriles); pero las ventas españolas de naranjas y limones en alza constante a partir de 1.767, estaban relegadas a un segundo lugar por la competencia portuguesa. En la misma posición con respecto a una actividad dominada por los rusos, se encontraban las exportaciones de pieles y cueros al pelo, que siendo considerables no suponían la mayor parte del consumo local. En cuanto al aceite, fuera de oliva o de pescado, alguna producción española se vendía en Rouan, especialmente del primero, pero la competencia italiana, que acaparaba el importante mercado local, muy necesitado de él para sus fabricados de jabón, reservaba para esta península la mayor parte de las ventas.

Por lo que a los metales se refiere, España que había sido, especialmente a través de Bilbao, una proveedora considerable de hierro a Francia, tenía polarizada su actividad en Bayona, Burdeos y Nantes, por lo que las partidas que llegaban a Rouan-El Havre no eran de consideración, e incluso fueron disminuyendo. Las partidas de plomo, estaño y cobre no permitían al comercio español ocupar sino los últimos lugares, pero hay que señalar como en todos estos sectores metalúrgicos se hizo un esfuerzo considerable que permitió pasar de la impresencia a una realidad comercial modesta pero, eso sí, significativa.

Las importaciones, las manufacturas textiles y los cereales

Frente al crecimiento exportador las importaciones españolas ofrecieron una tónica más estable, con muy ligeras variaciones, fundamentalmente en telas normandas, algunas de las cuales sólo podían adquirirse en Rouan y, tras las telas, algunos paños de Elbeuf, e hilo de lino, algodón o lana.

El comercio de las manufacturas textiles era muy irregular, algunos tisues de lana entre 1.767 y 1.776, españoletas, bouracaus, de los que se enviaban cantidades importantes entre 1.728 y 1.732 - para terminar siendo prácticamente inexistentes, y aunque las importaciones españolas de telas fueron mas importantes que las de paños, sólo las denominadas Blancards, frabricadas en Saint Georges de Vievre, llegaron a tener cierta importancia ya que se enviaban masivamente a Cádiz al objeto de reexpedir las a America, sólo unas pequeñas partidas quedaban para otros clientes. En cuanto a las demás telas tenían unos mercados muy fijos en los que no participa España. Por último pañuelos, estemeñías y peluches eran adquiridos también por los españoles, aunque sus valores finales no fueran comparables a los de las blancards.

Un último factor de alguna consideración en el comercio que venimos comentando era el de los cereales; generalmente la jurisdicción de Rouan importaba cereales y harina; eran poco frecuentes -- los casos de exportación, pero precisamente esos casos se debían, - con frecuencia a importaciones españolas. Menos importantes en el - caso del trigo, con respecto al que la demanda de Italia y Sicilia era mas considerable, que en el de la cebada y la harina, sector este último de clara presencia hispana.

Se compraban también confituras y otros productos manufacturados pero en ningún momento las exportaciones francesas consiguieron liberarse de la dependencia al sector textil en un claro paralelismo con la dependencia española a las lanas exportadas.

El tráfico, dirección: Sur-Norte y Norte-Sur.

Ahora bien, como venimos haciéndolo, cuando ha sido posible,

todo este comercio, exige analizar un tráfico, unas relaciones marítimas, puerto a puerto y unas utilizaciones de elementos de trans--
porte que conviene analizar.

En cuanto al tráfico cabe decir poco, ya que la información carece de la deseable continuidad, y las notas sobre tonelaje no son nada abundantes con lo que poco puede concluirse de unos valores que sólo citan viajes.

Los viajes procedentes de España, con destino a Rouan y El -
Havre se inscriben en un contexto muy preciso, ya que si bien el --
puerto interior practicaba un tráfico de entradas muy considerables,
superior al de El Havre, la mayor parte de los navíos europeos de -
comercio preferían el primer puerto. Esto se complica si se tiene -
en cuenta que algunos de estos entraban en los dos registros, al des
cargar parte de su carga en la desembocadura del Sena, para una vez
aligeradas remontar hasta Rouan y descargar el resto, o, también car
gar.

A pesar de que en El Havre se registren más entradas proce--
dentes de puertos europeos que en Rouan, el número de navíos con mer
cancías españolas es difícil determinar si fué mayor o menor en un -
puerto u otro porque rara vez coinciden noticias de ambos puertos. -
Quizás sea válido un resumen que señale un paso de una situación pre
ferente a principios de siglo para El Havre, a un período entre ----
1.760-1.778 en que, con menores diferencias, se diera un predominio
del puerto interior, que a partir de esa fecha fué perdido, y recupe
rado de nuevo por El Havre, pero este resumen se apoya en muy pocos
datos, y las referencias bilbainas, aunque algo podrán aclararnos, -

más adelante, no dejarán de ser un caso concreto, poco generalizable.

La posición de los puertos del norte en este tráfico España-Rouan El Havre, cabe decir que fué muy considerable; en Rouan, representaban una parte próxima al 50% de la presencia española, circunstancia que se repartió sustancialmente entre Bilbao y Santander, sin excluir la presencia de otros puertos como San Sebastián y Deva, La Coruña, El Ferrol y Vigo, pero una vez más, sin que haya sido posible contratar una sola presencia asturiana. Hasta 1.763-64 en que Santander obtiene el privilegio fiscal lanero la presencia vasca fué exclusiva, luego, y al abrigo de la libertad restringida de comercio americano, o de comercio lanero del 63-65, y la posterior, más amplia el comercio Santander-Rouen fué desplazando a un segundo lugar la posición bilbaina. A partir de 1.776 la presencia gallega especialmente de navíos procedentes de La Coruña, compitió con Bilbao, sin que los bajos niveles de presencia, prácticamente un navío anual, permitían hablar de prioridades.

En caso de El Havre es distinto, por una parte la participación de los puertos del norte en el tráfico España-Francia, era menor, de hecho fué disminuyendo a lo largo del siglo, y por otra parte la importancia bilbaina, con no ser, por lo tanto mucha, fué -- siempre considerable. Al principio, con un número importante de viajes, sólo los comerciantes de la villa del Nervión enviaban a El Havre más del 40% de los navíos totales, esta situación fué en retroceso, pero casi siempre significó cerca de la mitad del tráfico del norte con dicha villa. A partir de 1.763 se constata una considerable presencia montañesa, pero después de 1.776 ésta, al igual que la

vizcaina, como ya lo he señalado, pierde casi toda su significación.

En lo que se refiere a la otra dirección del tráfico la posición de El Havre era ciertamente superior a la de Rouan; cerca del doble, y esto no sólo en cuanto a las relaciones con España, sino - en cuanto a Europa en general. Si la situación fué creciente o nó - resulta difícil de aclarar, porque casi toda la información publicada se centra en torno a los años 80. Tres datos de El Havre, no aclaran más la cuestión: en 1.723 y 24 ningún navío sale de aquel puerto hacia España, 40 años después, lo hacen 52, cifra que en los citados años 80 no se alcanzará pero, ¿qué significan estos datos aislados?. Ciertamente nada.

Por su parte la participación de tal tráfico en el comercio del norte peninsular, en lo que sabemos, significó en estos puertos franceses más o menos lo que suponía su participación en el de exportación; quizás en valores absolutos fuera ligeramente creciente, pero en términos relativos era, cierto es, inferior; tanto en Rouan -- como en El Havre. Este tráfico se repartía desde 1.765 entre Bilbao y Santander siendo en ambos puertos y, prácticamente siempre, por - tal orden su presencia. A finales de siglo en los 88 y 90 se amplían los puertos de destino, pero el número de viajes realizados es mínimo.

A lo largo del siglo los puertos del norte, con mayor o me-- nor intensidad tuvieron así, una presencia constante en Rouan-El Havre, quizás menos firme en la primera mitad de la centuria pero, -- ciertamente considerable a partir de 1.752, y en esta presencia eran factores inevitables Santander y Bilbao, mas pujante el segundo, pero ambos constantes. A partir de 1.763 a Santander se le concede privilegio arancelario en la exportación de lanas y esto se notó.

Parte de este tráfico se realizaba por cuenta de armadores de Rouan, o de El Havre; pero tanto unos como otros orientaban su actividad hacia Cádiz, especialmente los segundos, para los que hay información anual a partir de 1.764, según la cual, desde ese año - a 1.793 se armaron 210 navíos para Cádiz frente a 26 para el resto de España. En Rouan entre 1.782 y 1.792, 42 fueron a Cádiz, 17 a -- Bilbao, 3 a Santander, 4 a Barcelona, El Ferrol y La Coruña, y otros 4 más a Alicante, esto es que la apetencia del mercado gaditano, mercado americano, es también fuerte en Rouan, pero menor que en El Havre.

Para estos viajes se utilizaban unas embarcaciones de unas 110-160 toneladas de arqueo, algunas de los cuales realizaban múltiples escalas, realmente era raro el navío que tocara un solo puerto español. Según los materiales publicados, en 22 viajes españoles, - procedentes de La Coruña (1) Bilbao (5) Cádiz (12) San Sebastián (1) Santoña (1) y Alicante (2) se pueden contabilizar 11 arribados en - Cádiz, seis en Bilbao, 3 a Málaga, 2 a Alicante y 1 a El Ferrol, Sevilla, S. Lucar, Santoña y Cartagena. Lo que supone un total de 27 registros, a los que tienen que añadirse otros 28 correspondientes a viajes procedentes de Lisboa, Brest, Burdeos, Marsella o Hamburgo -al menos registrados como tales en el puerto de Rouan-. Todo esto significa que la presencia del comercio español en Rouan, El Havre y viceversa, fué mayor de lo que los valores que hemos venido utilizando indican.

D) Caen (71)

Hacia el sur, siguiendo la ruta marcada, está la costa de -

Calvados, de entre todos sus puertos sólo Caen practicaba algo más que un simple cabotaje; pero era un tráfico internacional poco regulado, casi caótico en sus comportamientos. Mas los comerciantes de Caen parecían tener hacia el sur un límite muy preciso, Burdeos y por el norte uno menos rígido Amsterdam, de hecho parece como si no desearan alejarse de la costa, por el poco comercio realizado con Inglaterra.

Aunque ciertos datos bilbainos permitan dulcificar, algo, un planteamiento un tanto drástico, parece evidente, y los años 1.783-85 así nos lo muestran, que Caen no tuvo una importancia, ni mínimamente considerable en el comercio español, ni para el comercio español, y eso a pesar de que, caótico o no, se trataba de un puerto con un movimiento superior a los de la mayoría de la zona española que estamos analizando.

E) Bretaña (78)

La importancia de Bretaña en el comercio francés, y especialmente en sus relaciones mercantiles con España, no precisa de realces pues es de sobra conocida, especialmente por las actividades de sus dos puertos mayores, Nantes y S. Malo. Con la particularidad de que el primero, especialmente, mantuvo desde muy temprano unos contactos permanentes con Bilbao, villa que llegó a tener en el puerto francés a su propia representación mercantil.

Pero no sólo estos dos puertos se hallaban presentes en el comercio español, Morlaix, Landernau, Vannes, Calais, L'Orient, Port Louis y alguno mas, también contaron, aunque poco, en las relaciones

bilaterales.

El comercio bretón se basaba en la propia producción polarizada en el sector textil. Sus grandes centros de producción eran, a principios del XVIII Rennes, Vitré, Quintin, Saint Pol de Leon, - Morlaix, Landernau, Desneven, y Locreanau. Se trataba de una industria casi exclusivamente rural, cuya producción se concentraba en las manos de los comerciantes del ramo, establecidos en las villas. Este carácter rural liberaba a la producción de las ordenaciones gremiales, lo que, según ciertos observadores, fue la causa de un deterioro de la calidad y consiguientemente de la decadencia de las manu-facturas de telas; otra causa de la decadencia fue la competencia - de las manufacturas extranjeras, especialmente de las inglesas, así como la ruina del comercio que los puertos bretones realizaban con América. Esta situación cambió de signo a partir de 1.795, fecha en que parece que se inició un proceso de considerable recuperación, - de la mano principalmente de las producciones de Vite y de Rennes.

En cuanto al comercio marítimo en general Nantes ocupaba, con mucho, el primer rango entre los puertos bretones dado el volumen - de sus intercambios con las islas de América; sus navíos transportaban manufacturas francesas al tiempo que practicaban la trata de negros guineanos. Como retorno transportaban algodón, indigo y azúcar; los dos primeros en cuanto no se consumían completamente en el mercado francés se reexportaban a Inglaterra, Hamburgo, los Países Nórdicos e incluso España. En este tráfico encontraron ciertas competencias, especialmente por parte de los ingleses, favorecidos por la neutralidad de Saint Loucie. Quanto al comercio del Norte (Flandes, Holanda, Hamburgo y los países escandinavos) estaba prácticamente por completo en manos holandesas, lo que perjudicó -

notablemente los intercambios de principios de siglo dada la baja calidad, ya comentada, de los paños bretones, por aquella época. Aunque con anterioridad Nantes había participado activamente en la pesca del bacalao en Terranova, la pérdida de los caladeros -- tras Utrucht supuso otro duro golpe.

La decadencia de Saint Malo, a principios de siglo, fué aún más considerable; por causa de la competencia en America o por la decadencia de la pesca del bacalao. A pesar de todo seguían saliendo de 20 a 25 navíos con destino a Terranova. Como contrapartida el tráfico moulines incrementó sus relaciones con España, para ser más preciso con el comercio americano, con Inglaterra y con Holanda, - con lo que su colapso no le sobrevino hasta finales del siglo.

Morlaix perdió también mucho a principios de siglo, aunque siguió comerciando y muy considerablemente con España, con América y las Antillas francesas. Landernau que comerciaba casi lo mismo - que Morlaix, siguió una línea comparable. Por el contrario Roscoff, se eclipsó por completo dada la ruina de sus intercambios con Inglaterra, España y Holanda.

En los demás puertos no se podía esperar gran cosa, en la jurisdicción de Saint Brieuc, se dedicaban al cabotaje, llegando - inclusive a transportar sus productos textiles a Saint Malo para - su posterior envío a España; los puertos de Quimper no comerciaban sino con cereales, al igual que los de Vannes, y ambos se resistieron fuertemente de las limitaciones a las exportaciones de granos, que fueron muy importantes, especialmente las dirigidas a la península. Port Louis y Belle-Ile, fueron, sobre todo este último, muy

activos en el Mediterráneo, aún sin excluir ciertos puertos del norte de España, como San Sebastián y Bilbao; pero una vez más, la competencia inglesa supuso un golpe considerable.

Así, en el primer tercio del siglo Bretaña conoció una decadencia en su comercio, consecuencia no sólo de la política francesa, sino también derivada de su situación interna en la que se había -- producido un deterioro muy considerable en la calidad de su producción textil.

Hacia 1.745 (73) un memorial señala los efectos de la Guerra de Sucesión de Austria; los navíos apresados supusieron una pérdida de diez y seis millones de libras; el comercio con las colonias, que en lo que había pasado de siglo evolucionó de 20 millones a 150 en los preliminares de la guerra, por efecto de ésta, había perdido cerca del 50% de su actividad y la necesidad de utilizar navíos neutrales supuso, en fletes, cerca de dos millones de libras; en cuanto a la pesca de bacalao se redujo al armamento de unos diez navíos; el comercio de Canadá, Guinea, Senegal y el corso se había vuelto impracticable y el comercio levantino, por efectos de corso inglés, - estaba también prácticamente colapsado; y por último, en cuanto al - comercio español la situación no fué mejor.

Superada de guerra; a mediados del siglo, Bretaña representaba creca del 25% de las exportaciones totales de Francia y casi el - 10% de sus importaciones en sus relaciones con Flandes, Holanda, la Hansa, Portugal y España. Pero, por otra parte su comercio no superaba, hacia el sur la frontera de Cádiz, y si bien comerciaba, y bastante, con el norte, este comercio era muy selectivo, ya que no se exportaba prácticamente nada a Dinamarca ni a Rusia, por otra parte

importantes proveedores del mercado bretón. En resumen, la situación se había recuperado, el comercio de paños y demás manufacturas relanzadas y con un horizonte que fué próspero hasta la revolución.

En este marco dos puertos se imponen por su significación - en el comercio español, Saint-Malo y Nantes, de norte a sur, siguiendo la ruta ya trazada, pasamos del menos importante al gran puerto español de Francia.

Saint Malo (74)

El puerto.

Saint-Malo tal como se presentaba a los marinos en el XVIII era, y aún hoy lo es, un hermoso puerto, que había comenzado su vida tiempo atrás pero cuyos muelles tienen una fecha de nacimiento - no tan lejana. El puerto sufrió a lo largo del tiempo múltiples --- transformaciones, el último plan, el vigente a principios del XVIII, se formó en el último cuarto de la centuria anterior y ya para 1.676 los primeros muelles estaban terminados, se trataba de unos 130 metros de longitud por seis de anchura que hicieron durante largo tiempo un magnífico servicio de atraque. Pero a principios de siglo, con las reformas de Vauban y el crecimiento de la villa, parte de ellos fueron demolidos, reestructurados los antiguos muelles, ampliada su capacidad, y sobre todo facilitados sus accesos al proporcionarles una anchura de veintidos metros; para 1.714, los trabajos estaban terminados. Tras más de 10 años de labor, Saint-Malo había cambiado de aspecto. Pero los proyectos abundaban; a partir de 1.717 se siguió construyendo muelles a lo largo de las murallas del castillo - y así se añadieron 179 metros, con la misma anchura que los anteriores.

res, y entre 1.772 y 1.724 se construyeron otros 250 metros aunque mas estrechos, bordeando lo que restaba del puerto y parte del antepuerto. Aunque temporales sucesivos deterioraban bastante las obras, el mantenimiento fué efectuado y puede decirse que desde 1.725 hasta finales de siglo los marineros vieron un puerto bastante semejante y ciertamente muy bien guardado, a la par que abrigado y seguro, aún en las peores condiciones del mar (75).

Las relaciones comerciales de este puerto con España fueron muy importantes, aunque esta importancia se fundamentaba mas en el valor de las transacciones que en el tráfico derivado de ellas. Estas relaciones que se iniciaron con cierto retraso llegaron a ser la base del capitalismo comercial maloino.

Hasta el siglo XVI y más concretamente hacia los años sesenta de él no puede decirse que se produjeran unas relaciones continuadas entre la península y S. Malo, coincidiendo éstas primeras pues, con el comercio americano a través de España; y también, con el desplazamiento que sufrieron los bretones, en sus áreas tradicionales de influencia, por las presiones holandesas.

Si se desechan algunos viajes practicados por técnicos de cabotaje o los envíos ocasionales de cereales en las graves crisis de la agricultura española, podemos decir que desde el siglo XVI hasta ya entrado el siglo XVIII las relaciones económicas entre Saint Malo y España se organizaban en torno a dos circuitos marítimos.

Los circuitos comerciales

Por una parte estaba el circuito indirecto del bacalao, ya que los bacaladeros malosinos en su mayoría, cercana al 70%, una vez

terminada su campaña retornaban a distintos puertos europeos con el fin de comercializar directa e personalmente los resultados de sus capturas; hecha la venta retornaban a su puerto de atraque con los cargamentos de retorno, generalmente obtenidos en el sur. De entre ellos, a finales del XVII principios del XVIII, un promedio de 16 - bacaladeros hacían escala en uno o mas puertos españoles, cada año. Ahora bien, todos ellos no realizaban, ni el mismo tráfico ni seguían, lógicamente, la misma ruta. Había pues, cuanto menos dos tipos de tráfico triangulares. Existía un circuito corto atlántico que - era el practicado por una parte de los bacaladeros, los que salían de Bretaña en febrero y retornaban a Europa hacia octubre, tratando de vender sus productos en los puertos cantábricos españoles. San Sebastián, y sobre todo Bilbao, Descargado el bacalao, compraban lana y sobre todo hierro, vital para sus contrucciones navales, con lo - que retornaban directamente a Bretaña. Se trataba pues de un circuito rápido ya que estaban en Saint Malo en Diciembre; pero era una - práctica que no afectaba sino a una minoría, aproximadamente unos - cinco al año. El resto, el grupo principal, practicaba un circuito largo, mediterráneo, que afectaba a los navíos mayores, que partían en abril, y una vez acabada la campaña retornaban a Europa. En su - mayoría hacían el sur; de entre ellos una parte atracaba en Cádiz, pero la mayoría cruzaba el estrecho, a la búsqueda de los puertos mediterráneos entre los que frecuentemente Málaga, Barcelona y muy especialmente Alicante, que llegó a ser el principal puerto de descarga de los bacaladeros malinos. Cargados con los productos tradicionales del comercio del sur retornaban en invierno hacia el norte, generalmente no descargaban en Saint-Malo sino que se llegaban hasta El Havre, con el fin de acceder mejor al mercado parisino; de allí volvían ya definitivamente a Saint Malo, a la espera de la campaña siguiente.

Frente a este circuito indirecto del bacalao hay que contar con el llamado circuito de la "tela y la plata" circuito directo, - en el que los navíos solían funcionar en compañía, bien armados, y utilizando embarcaciones de alto tonelaje, todo ello movidos por el alto valor de la mercancía transportada. Se trataba de las llamadas "flotas de los paños" paños recogidos en Morlaix y Saint-Malo que - junto con diversas manufacturas suponían la mayor parte de las exportaciones manufactureras de Francia hacia España; posibilitadas - por la privilegiada posición del puerto que le convertía en almacén natural de la Alta Bretaña, el Bajo Maine y los mercados de Rennes, Fougères, Dinan, Laval y sobre todo Vitré. A partir de estas condiciones los maloinos se fueron imponiendo primero como transportistas, ya que su sistema de fletes les permitía garantizar a todos los fabricantes la seguridad de sus envíos, y más adelante, consolidados sus medios financieros y su posición en España, en su condición de - intermediarios privilegiados de los intereses de Tours, Amiens e incluso Paris, en los puertos españoles.

El hecho de que estos fletes de paños no hicieran mas rutas que la de Cádiz, nos informa perfectamente de las características de sus tornoviajes, cargados de plata, cochinilla, indigo y cacao resultaban tan importantes como transportando paños, y por lo tanto eran igualmente precisas toda clase de precauciones.

Aunque la competencia fué dura, ingleses, holandeses, flamencos y hamburgueses buscaban también un lugar en el mercado textil americano, los bretones siguieron ocupando una posición importante en él y la estructura de sus actividades pudo mantenerse incluso durante la Guerra de Sucesión, afectada, eso si y muy profundamente, pero

intentando conservar unas condiciones que se había demostrado eran más que interesantes.

Sin embargo no fué posible; inicialmente, a partir de 1.698, y hasta 1.715, gracias a la alianza franco-española. La flota que - antaño arribaba a Cádiz, partía directamente al Caribe, cuando el - cambio de la coyuntura internacional 1.712-1.713 y la reacción del estado español hicieron tal práctica imposible, retornaron a utilizar al intermedio gaditano, pero entre tanto otros trozos de su comercio se habían deteriorado irremisiblemente, y así se señala que a partir de 1.713 el circuito del bacalao, tanto el corto como el - largo, quedó seriamente resentido por la competencia inglesa.

Limitados al comercio gaditano intentaron inicialmente recuperar el sistema de flotas pero tuvieron que desistir, optaron por fin, por navíos mas pequeños, que practicaban viajes aislados, y sobre todo por dejar de transportar dinero, a partir de 1.718 y más - radicalmente de 1.748 se optó por cobrar por medio de letras, lo -- que reducía los riesgos del transporte.

Paulatinamente, en el XVIII, se fué produciendo una mayor - especialización en la monoexportación, la de la tela, de las "bretañas" una actividad en la que no se produjo precisamente una reducción sino un incremento continuado hasta los 70. En 1.775 el importe de estas exportaciones fué dos veces mayor que en 1.686. La hora de la decadencia se produjo con la Guerra de la Independencia americana, se produjo una crisis de liquidación extremadamente compleja donde se entremezclaban y se sumaban factores políticos y factores econó - micos, propios de Saint Malo o de España, de Europa y de America,

al liquidarse prácticamente por completo el sistema de flotas, del reforzamiento del sistema español; la revolución en Saint Malo y la crisis del tráfico con América tras Trafalgar y por último la independencia de la América Hispánica supusieron la liquidación definitiva de las relaciones del puerto bretón con España.

Se trató en resumen de un comercio claramente disimétrico - en el que el mercado era el dominante en tanto en cuanto constituía un polo de atracción permanente. Pero por otra parte el rol de Saint Malo era el verdaderamente definitorio ya que fijaba el flujo de los navíos, mercancías, capitales y hombres que por su inserción en el mecanismo del monopolio español pagaba comercialmente el papel activo.

El tráfico (76)

Gracias a los múltiples trabajos que se han realizado al -- respecto, es factible reconstruir con bastante precisión la evolución del tráfico que hizo posible este comercio, y en la mayoría de los casos, no sólo el tráfico, sino también el tonelaje puesto en movimiento. Ahora bien, no hay que olvidar que comercio, tráfico y tonelaje no significan lo mismo esto es, que cabe una evolución del tráfico, e incluso del tonelaje en aparente contradicción con la evolución comercial propuesta.

Ciertamente, a finales del reinado de Luis XIV, la parte - mas considerable del tráfico se dirigía a Terranova y España, pero la crisis de la pesca, profundamente vinculada al devenir político de la época, afectó seriamente al sistema, y de hecho en 1.780 no se habían logrado los niveles de pesca de Terranova que ya habían sido alcanzados en 1.681-88. Durante la Guerra de Sucesión el gran

LA COMPOSICION DEL TRAFICO ESPAÑOL (en número de navíos)

AÑO	BILBAO		SAN SEBASTIAN		SANTANDER		REST NORTE		TOTAL NORTE		TOTAL ESPAÑA	
	ENTRA.	SALI.	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA
1699	1	1							1	1	28	31
1700	5	11							5	11	25	50
1	3	6							3	8	22	66
2	-	2	2						2	2	14	32
3	-	2							-	3	5	37
4	2	-		10			1		2	1	9	9
705	-	2		10					-	3	-	12
6	-	-							-	-	1	5
7	2	4							2	-	5	7
8	-	4					1		-	5	5	5
9	-	2		10			2		2	7	5	15
710	2	3					-		3	2	3	5
11	-	3					2		2	5	6	11
12	-	-								3	7	11
13	-	1								6	6	1
14	5	13		3						1	14	3
715	-	4		1			2		5	18	13	46
16	-	3		2			4			9	3	34
17	2	1	1	4					3	5	4	19
18	1	2	1	2					2	7	16	21
19	1	1		5			3		1	8	15	25
720	1	1		5			2		1	6	1	38
21									1	6	13	26
22											6	32
23	8	7							8	7	9	10
24	2	7	1		1				3	9	22	33
725	6	3	3				5	11	17	3	10	34
26											17	22
27	1	4					1		2	4	2	17
28	2	2	2						4	2	7	23
29												
730												
31												
32	9	3	9	7					18	10	13	32
33	7	1	3						10	3	35	17
34	5	3		1					5	4	11	61
735									6			
36	2		2	4					4	4	14	29
37	-		-	2						3		
38	-	2	-	2			1			6		
39	-						2					
740	14	15	1	2					15	17	3	8
41	3	2	1	12					4	14	26	31
42	1			4					1	6	16	20
43	1						2		1		7	
44									1		9	
745	4	1							4	1	5	
46												
47							4					
48												
49												
750				3			1		1	3	6	5
51		1		4			3		1	5	6	16
52											5	5
53			1	2	1				2	3	5	11
54			1	1	1				1	1	4	
755	1		3	1					4	1	6	
56												
57												
58												
59		2									1	
760			3	1					3	3	15	
61											5	9
62	4	2	1	3					5	5	3	
63		2							2	8	5	4
64		1		1								
765			1	1					2	1	8	6
66			2	1					1		7	13
67			1						1		5	5

comercio se hundió, las comunicaciones con Terranova resultaron difíciles y las relaciones con Inglaterra y las Provincias Unidas estaban rotas, así, la única posibilidad de comerciar se centraba en el comercio con España. Por esto los valores porcentuales del tráfico hispano-moulines muestran a principios de siglo una participación en tonelaje muy considerable, como el 58.56% del año 1.703; - pero hecha la paz, Saint-Malo no pudo recuperarse y su tráfico fué muy oscilante: en la década de los 40 la Guerra de Sucesión de Austria y en la segunda mitad de los 50 la Guerra franco-británica fueron deteriorando progresivamente un tráfico cada día más difícil. De tal fecha en adelante no sabemos gran cosa salvo que durante la Guerra de Sucesión americana no mejoraron las cosas del tráfico aun que si lo hicieran por otra y, gracias del corso, los negocios.

En este contexto la situación española, a pesar de los sucesivos pactos de familia, fué en progresiva decadencia y así pasó - de significar valores próximos al 20% del tráfico total europeo y - americano (Terranova) por los años 1.720-1.735 a quedarse en las -- proximidades del 5% entre 1.750-1.767. Con la peculiaridad de que, como ya se ha señalado al comentar los intercambios comerciales, - el tráfico se bipolarizó claramente pudiendo decir que las relaciones hispano-moulineses eran la resultante de tráfico Cádiz Saint-Malo.

Respecto a los puertos del norte sólo cabe decir que su función exportadora fué mas considerable y constante que la contraria aún cuando no lo fuera tanto que pueda decirse superara el 25% del tráfico hacia el puerto bretón. Las entradas eran aún menos numerosas y unas y otras fueron, como el tráfico en general disminuyendo hasta conver

tirse en puros apareceres esporádicos a partir de 1.755. En cuanto al reparto por puerto estos fueron casi exclusivamente los vascos, salvo una entrada y otra salida en Santander y unas quince travesías más a Galicia. Ciertamente esta imagen pudo modificarse en el último cuarto de siglo pero al respecto no he localizado en Saint Malo ninguna información. En lo relativo a los puertos vascos la primacía fué para Vizcaya, hasta 1.745 pero al final, y sobre todo a partir de 1.750 San Sebastián sustituyó a Bilbao en el debil tráfico - sobreviviente (76)

Nantes

El siglo XVIII pasó por ser el siglo espléndido del comercio bretón pero ésta es una afirmación poco generalizable; como ya hemos visto Saint Malo no lo superó muy bien, y dadas las peculiares vinculaciones de Brest a la armada y de Lorient a la compañía de Indias, el auge de la actividad marítima no tuvo más alternativa que centrar se en Nantes.

El puerto.

Nantes era un puerto interior cuyo canal de acceso al mar -- tuvo en el XVI entre 3.5m y 6.5m de calado lo que permitía su uso a navíos de un tonelaje inferior a 600Tn. Sin embargo a lo largo del XVII este canal, el Loira, fué deteriorándose de forma que el puerto llegó a no tener en baja mar sino 6 pies de agua (1.694) y que - en su parte mas profunda "La Fosa" 10 pies; los navíos con mas de - 200Tn. tenían que parar en Paimboeuf, en la desembocadura y los medianos hacerlo en Coüeron o Pellerin a cuatro leguas de Nantes, a donde unos y otros transportaban sus mercancías en unas gabarras de

LA BALANZA COMERCIAL DE NAVIOS CON EL EXTRANJERO Y LA PARTICIPACION ESPAÑOLA EN LA MISMA

SALIDAS DESDE NANTES

ENTRADAS EN NANTES

TOTALES

	TOTAL			TOTAL			TOTAL		
	EXTRANJERO	ESPAÑA	%	EXTRANJERO	ESPAÑA	%	EXTRANJERO	ESPAÑA	% TOTAL
1.714	2.203.348	307.878	13.97	-----	500.000	-----	-----	-----	-----
1.729	9.248.997	2.856.851	30.88	2.379.414	402.108	16.89	11.628.411	3.258.959	28.02
1.730	12.338.879	2.671.803	21.65	3.290.601	317.725	9.65	15.629.480	3.174.576	20.31
31	11.892.530	1.610.286	13.54	3.647.486	309.507	8.48	15.540.016	1.919.793	12.31
32	11.884.850	1.452.480	12.22	2.143.058	330.517	15.42	14.027.908	1.782.997	12.71
33	13.736.459	2.030.839	14.78	2.787.504	425.744	15.27	16.523.963	2.456.583	14.86
34	17.056.689	3.870.557	22.69	2.374.593	193.785	8.16	19.431.282	4.064.342	20.91
735	18.681.215	2.614.971	13.99	2.369.286	366.318	15.46	21.050.501	2.981.289	14.16
36	13.830.539	2.296.800	16.6	4.286.726	1.466.205	34.20	18.117.265	3.763.005	20.73
37	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
38	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
39	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1.742	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
43	11.166.675	740.750	6.62	8.455.041	1.162.122	13.78	19.621.716	1.902.872	9.69
47	-----	-----	-----	4.708.068	264.559	5.61	-----	-----	-----
1.752	11.726.797	2.273.321	19.38	6.948.928	644.000	9.26	18.675.725	2.957.321	15.62
1.770	12.627.181	1.669.928	13.21	12.963.397	741.333	5.71	25.590.978	2.411.261	9.42
73	16.666.815	2.174.005	13.04	6.974.732	1.076.328	15.43	23.641.547	3.250.333	13.74
75	17.559.348	2.656.144	15.12	5.358.187	726.536	13.55	22.917.535	3.392.680	14.76
76	17.321.429	3.262.313	18.83	8.221.859	1.075.055	13.07	25.543.288	4.337.368	16.98
77	20.064.349	3.925.435	19.56	10.007.774	1.448.050	14.46	30.721.123	5.373.485	17.86
78	14.110.561	3.333.890	23.62	7.637.662	1.165.416	15.25	21.748.223	4.499.306	20.68
79	9.233.999	1.041.646	11.28	4.786.931	457.028	9.54	14.020.930	1.498.674	10.68
780	9.357.138	531.102	5.67	6.026.001	192.606	3.19	15.383.139	723.708	4.7

NANTES - ESP. O PORTU.

	SAL.	AZUCAR	VINO	AGUARD.
743	1.915	24,5	298	
40	646.7	31	5	
590	1.468,3	13	34	
58	384,3	1,25	307	
---	325,6	---	---	
79	148,8	1,5	14	

SAL en MIDS O CHARGUES
AZUCAR en Miles de l^s
VINO en TONELAS O BARRICAS
AGUARDIENTE EN BARRICAS

fondo plano que remontaban el curso hasta los muelles de la ciudad. La situación fué, a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII en progresivo deterioro. En 1.753 se iniciaron los trabajos para recuperar el Loira como vía de navegación pero aún en 1.770 no podían llegarse hasta Nantes sino los navíos menores de 180Tn. De nuevo - en 1.787 se produjo una reacción, había miedo a que Nantes fuera - bloqueada por la arena, pero la situación no mejoró, y en los albores de la revolución ya no podían llegar sino los menores de 150Tn(77).

La actividad comercial.

A través de este puerto, y con estas limitaciones los bretones realizaron a lo largo del siglo una actividad creciente pues sus valores globales de intercambio entre 1.714 y 1.780 sólo conocieron algunas fases regresivas, en los períodos bélicos; de hecho difícilmente pudo superar en toda la centuria los mas de 64 millones de libras a que ascendieron sus intercambios en 1.777. La importancia de este comercio era aún mas considerable de lo que a simple vista cabe deducir, pues una parte importante de tal volumen se debía al comercio colonial, con lo que la significación económica de las importaciones tomaba un aire especial. Así en todo el siglo, no puede decirse que una sola vez, la balanza comercial del puerto haya sido - negativa, antes bien, y habida cuenta la función colonial, le resultó casi siempre altamente positiva (78).

Nantes, en términos de comercio con Europa, mantenía relaciones preferentes con Inglaterra, Bélgica, Holanda, el Norte, Dinamarca, Suecia, España, Portugal y Rusia. En tan amplio abanico de mercado la posición española fué ciertamente considerable, aunque no preponderante. Puede extimarse que el valor total importaciones mas exportaciones españolas a Nantes se mantuvo próximo al 15%.

COMERCIO ESPAÑA - NANTES

	ACEITES	HIERRO	LANA	UNIDADES
1.741	1.325,6	4.786	426	ACEITE miles de libras (aceite de oliva y pescado)
1.730	50,1	1.585	198,8	
1.733	261,0	2.013	229,8	
1.738	22,5	1.245	521	HIERRO miles de libras (en barras, aceros)
1.740	-	294	162,3	
1.742	23	3.032	196,2	
1.743	206,3	4.610	355,2	LANA miles de libras
1.749	3,6	2.243	494,4	
1.750	175,9	1.768	383,2	
1.752	4,9	2.326	399,1	
1.756	115,6	1.581	133,6	
1.760	298,4	633	34,4	
1.763	169,5	1.259	66,3	
1.764	184,1	1.162	119,9	
1.770	275,0	2.788	80,7	
1.774	119,2	2.395	148,3	
1.778	1.259,7	2.663	243,1	
1.779	815,5	1.381	139,9	

Ciertamente ambos aspectos no fueron uniformes en su participación. España importaba bastante mas de lo que vendía en Nantes y, de la misma manera su significación como comprador para los nanteses era superior a su significación como país exportador, la media de exportaciones se aproximaba al 16% mientras que su valor en el contexto de las importaciones nantesas oscilaban por el 12,5%. Sólo en --- 1.743 el valor de las exportaciones españolas fué superior a lo importado: 1.162.122 libras frente a 740.750; en todos los demás casos, 17 a lo largo del siglo, la diferencia fué notable. En conjunto la situación del comercio español fué mejor en la segunda mitad de siglo que en la primera, aunque situaciones como la de 1.780 fueron catastróficas pues España no negoció ni el 5% del comercio europeo de Nantes ya que el volumen de lo intercambiado no superó las ----- 750.000^l (79).

España, que en las tablas aparece junto con Portugal, importaba de Nantes sal, azucar, vino y aguardiente; de la primera no ca

be duda de que todos los valores que se den corresponden a España, pues no hay que olvidar que el mayor competidor de la sal francesa fué la portuguesa, en cuanto a los vinos no eran muchos pues España enviaba caldos, dulces y licores canarios a Bretaña. En lo que España resulta un mercado importante era en los paños, especialmente en manufacturas de lino, cuyas compras oscilaban entre los 140 y ----- 300.000 libras. Se importaban también cereales bretones, libros, paños, cartas de baraja; en resumen, y atendiendo a su valor, cereales y manufacturas. Por su parte las exportaciones españolas fueron las clásicas, hierro en anclas y en tochos, lana, frutos secos y cítricos, algunos vinos, aceites y poco más, salvando, claro está, la exportación del oro o la plata que merecen consideración aparte.

La lana española fué durante mucho tiempo la única que se negociaba en Nantes pero a principios del XVIII se empezaron a notar ligeras presencias de otro origen. Sin embargo puede decirse que los valores totales reflejaban con exactitud el comportamiento del producto español en aquel mercado, y este comportamiento puede resumirse en una primera fase hasta mediados de siglo con niveles ciertamente altos, oscilando entre las 200 y 400 mil libras, un hundimiento, que relegó al mercado a niveles de intercambio inferiores a las 100 mil libras y a partir de 1.774 una recuperación que apunta entre los 140 y 240 mil libras pero que no sabemos donde pudo llegar.

De los demás productos la concurrencia en la plaza de Bretaña de productos de origen diverso, hierros suecos, rusos, procedentes de Holanda junto con los hispanos hace difícil la valoración, -

al tiempo que el hecho de que las tablas de Jeulin agreguen aceites de oliva, generalmente hispanos a los de pescado, nórdicos, no permiten análisis ni mediamente detallados.

Hay sin embargo un apartado que merece, ya lo he dicho, una atención especial, el de los metales preciosos. Ligeramente anterior a los orígenes del XVIII el tráfico de metales a través de Nantes - llegó a conocer, gracias a las buenas relaciones hispano-francesas, un esplendor irrepetible pues el rigor con que España planteó su monopolio, a partir de 1.725 no podía permitir las pasadas alegrías. Sin embargo siguió al puerto bretón dinero en cantidades importantes pero aisladas lo que plantea dudas sobre los niveles de la información.

1.736	255.000 piastras = 994.450 l ^s
1.741	103.100 piastras a 5 l ^s 4s la piastra
	145 marcos a 46 l ^s el marco
1.742	460.000
1.743	200.361
1.771	1.000 a 5 l ^s 7s.

El tráfico de navíos.

Todo este comercio se efectuaba gracias a una actividad portuaria ciertamente considerable, en 1.743 entraron en el Loira 712 navíos lo que suponía unas 65.810 Tn, de ellas 42.640 es decir un - 65% correspondiente a navíos franceses, 483. El mismo año Nantes armó 174 navíos con 23.063 toneladas lo que da una idea de la importancia, no sólo comercial sino también marítima del puerto. Aunque no hay una información continuada sobre la actividad del puerto sí la - hay acerca del armamento Nantes dedicado al comercio europeo, según esta información, correspondiente a la segunda mitad del siglo, entre 1.750 a 1.762 se produjo un retroceso importante del número de - navíos armados, hasta el punto de que el tonelaje puesto en servicio los años 61 y 62 fué prácticamente nulo; a partir de dichos años se produjo un auge que duró hasta el año 76, el 77 inició ya el declive

de nuevo hasta el 83, nueva recuperación, incluso superación de los niveles de los años 65 a 75 y después, la guerra. La evolución, dados los años disponibles, no permite muchas comparaciones, pero algunas caben, y en tal sentido es importante la coincidencia que en -- los puertos bretones se observa en cuanto a las repercusiones de la guerra franco-británica hasta 1.763, lo mismo hemos señalado en Rouan, y aunque la información de Dunkerque comience en 1.755 su auge a partir de 1.763 permite suponer niveles anteriores de mayor consideración. En el mismo puerto normando la independencia americana se manifiesta al igual que en el Loira, y la recuperación es en ambos tan espectacular que superó los niveles precedentes; partiendo de tales coincidencias y del hecho de que ya para el 94 Nantes apunte una regresión, cabe suponer que este no es uno mas de los movimientos que van configurando los picos de la Sierra sino un apunte de un proceso de deterioro como consecuencia de la situación interna de Francia, - tanto más lógica cuanto que Nantes fué especialmente tratada por el fenómeno revolucionario.

Dentro del largo proceso secular conocemos con cierto detalle los períodos de 1.749 al 53, del 53 al 61 y del 67 al 77 esto es unos veinte años entre 1.750 y 1.775 (80). Años en los que la actividad comercial no fué desdeñable. Sólo en tráfico europeo salieron de Nantes entre 1.749-1.753 un promedio de 251 navíos año, en el período siguiente la media fué de 192, retroceso que no podemos por menor de vincular a la sucesión austríaca (?).

En un contexto de tal envergadura la actividad española, dado la poca información disponible es difícil de precisar pero fué, - tras el comercio con el Norte, la segunda ruta en importancia. En el

1749: desde Marzo
1761: 1 desde Luarca con 607m

período 1.749-1.753 su tráfico venía a ser el 10% del total, lo que no se traducía en tonelaje, sin duda, como ya lo veremos, por causa de la fuerte influencia del comercio con el norte de España. En el período siguiente España era el cuarto país en tonelaje enviado y - el segundo en recibido, pero esta situación tan favorable, que suponía un crecimiento tan espectacular del comercio español, se vió -- frenada a partir de 1.767, no sólo en términos relativos sino también en valores absolutos. Sólo en 1.770 se lograron superar los niveles del 61 en cuanto a tonelaje de importación, que de ninguna manera en tráfico.

Las relaciones hispano-nantesas reflejan a través de su tráfico marítimo una situación bastante peculiar, de la que en primer lugar hay que excluir el período 58-60, durante la guerra en el que los navíos y los puertos españoles jugaron un papel que no se repetiría, especialmente en lo relativo a los navíos vizcainos que por aquellas fechas fueron los transportistas favoritos de los nanteses. Período que dada la falta de información es difícil de valorar comercialmente pero que, aún cuando sólo fuera de fletes, hubo de ser de consideración. Salvando esta corta fase, el tráfico exportador tendió en número y tonelaje a situarse por debajo de las importaciones.

Otro factor de singularización es la posición que los puertos del norte detentan en este comercio, posición más considerable en las exportaciones que en las importaciones y mas evidente en el tráfico que en el tonelaje pero que, dadas las características de este comercio, resulta evidente. El norte representa más del 90% del tráfico español hacia Nantes, y un porcentaje también considerable, pero notoriamente inferior del inverso. Esto porque España importaba

por Cádiz, para el fabuloso mundo americano grandes cantidades de paños, de ahí que el comercio gaditano de importación merme imagen a la posición del norte, quien, a su vez, era el único proveedor - salvando el dinero y algunos otros productos como el vino o el aceite, de la ciudad del Loira, pues frutos secos, hierro y lana se almacenaban en sus puertos principales. Esto mismo explica la diferencía de tonelaje, los pequeños arqueos usados en el norte y los mas considerables enviados a Cádiz.

De entre los puertos del Norte hay que señalar, por primera vez, unos navíos procedentes de Asturias, concretamente de Rivadesella y de Luarca. El tráfico gallego, repartido entre El Ferrol y La Coruña, con clara predominancia de los primeros, tráfico irregular pero considerable en el primer período, interesante, a nivel exportador, en el segundo; función en la que desaparece en el último período para aparecer como un comercio especialmente importador. Santander con sus envíos continuados, generalmente desde su propio puerto, aunque algunas referencias se hacen a Santoña. El caso guipuzcoano - es ya diferente, se trata de una función importadora constante, - el principio corta, floreciente entre el 58-61 para, de nuevo, como todo el tráfico en general, retornar a sus niveles anteriores; la actividad exportadora fué menor y de hecho en los extremos, principio y final del proceso, prácticamente nula, pero el año 58 supuso el 46,5% del tráfico total España Nantes.

Con mucho los puertos mas importantes eran los vizcainos, - con referencias no sólo a Bilbao sino también a Plencia, Bermeo, Ondarroa, Mundaca, Somorrostro, Ciervana, Santurce y Lequeitio, prácticamente toda la costa; pero salvo en el caso de Plencia las presen

cias son esporádicas, ciertamente se producen tanto en la transición de los 50 como diez años después, pero no puede exagerarse su significación. Se trata en su amplitud de un hecho muy concreto, los navíos vizcainos al igual que los ya citados guipuzcoanos de San Sebastian, Pasajes o Deva, fueron en ciertos períodos transportistas no sólo de la mayor parte del comercio hispano-francés que se hacía a través de Nantes sino también del cabotaje que desde el Loira al resto de Bretaña tenían que hacer los lugareños y estos encomendaban a los vascos.

De hecho en el período 1.758-1.760 los navíos españoles entrados en Nantes suponían el quinto grupo detrás de los holandeses, navíos franceses del Sur de Bretaña, de las costas atlánticas francesas y de la costa de la Vandée, es decir, en términos de extranjería los segundos tras las Provincias Unidas (ciertamente faltaba la competencia inglesa). En cuanto a los que en el mismo tiempo abandonaron Nantes la situación era muy distinta. Franceses del Oeste de Bretaña, del sur, de las costas atlánticas, de la Vandée, de Charente y de Bordelais superaban ampliamente a los 4.930 toneladas de las 84 embarcaciones españolas que salieron con carga y además también lo hacían los holandeses, y se situaban, por encima en tonelaje y cerca en número, los belgas y los alemanes.

Un estudio mas detallado del fenómeno permite observar que una vez abandonado Nantes los navíos españoles se dedicaban a recorrer con detalle Bretaña y luego, muchos de ellos ni tan siquiera volvían a sus puertos de origen.

PUERTOS DE MATRICULAS DE NAVIOS EN PUERTOS BRETONES

S. GILLES	52	Ribadeo 1; Ribadesella 2; S.S. 15; Ibarrangelua 1; Ea 1; Mundaca 7; Plencia 23; Bilbao 3.
MORLAIX	10	Ribadesella 2; S.S. 1; Plencia 3; Bilbao 4.
CHARENTEE	9	Ribadesella 1; Lequeitio 1; Mundaca 1; Plencia 1; Bermeo 1; -- Bilbao 4.
LANDERNAU	16	S.S. 1; Somorrostro 1; Lequeitio 1; Plencia 6; Bilbao 7.
S. de OLONNE	4	S.S. 10; Santoña 2; Luarca 1; Plencia 26; Bilbao 14.
I. de OLFRON	2	S.S. 2.
VANNES	3	Lequeitio 1; Bilbao 2
BREST	1	Plencia.
CHATEAULIN	4	Plencia 3; Bilbao 2.
QUIMPER	6	Plencia 4; Bilbao 2.
PONT L'ABBE	1	Plencia.
PORT LOUIS	13	S.S. 3; Lequeitio 3; Bilbao 7
LORIENT	15	S.S. 1; Lequeitio 2; Bilbao 11
POULINGUEN	1	Plencia.

Si se tiene en cuenta que salvo los retornos a la península o a Porgual los demás se reducen 6 a Burdeos, 3 a Brujas y otros tantos a la Rochelle, alguno a Cork, Morlveis, Rocheport y Dramptown se entenderá que se diga que durante el período 1.758-1.761, los vascongados practicaron una función de transporte muy considerable en el ámbito bretón. Esta situación fué disminuyendo con el tiempo, y aunque entre 1.767-1.778 se produzcan arribados en Nantes de navíos españoles procedentes de otros puertos franceses o salidas hacia los mismos, estos fueron bastante menos frecuentes a la Crovisic, Penew, Cherbourg, S. Brieu, Dampol, L'Orient, Quiberon, etc, pero todo ello, - disperso en el tiempo y rara vez mas de uno, a lo sumo dos al año.

Así los barcos como comerciantes y transportistas tuvieron una presencia permanente en Nantes, especialmente importante alrededor del 60 pero que a fin de siglo estaba ya seriamente deteriorada, los niveles de los años 70 no eran los mismos de los inicios del siglo, y esto, especialmente porque las relaciones entre el consulado de Bilbao y Nantes pasaron por múltiples vicisitudes.

A partir de 1.511 una serie de alianzas entre la "contratación" y el "consulado" permitieron la formación junto al Loira de la "Compañía de los Señores del Salvoconducto", agrupación de armadores franceses y comerciantes vizcainos cuyas funciones principales se mantuvieron vigentes hasta 1.777, en unas condiciones superiores a los que llegaba, por tratos particulares Bilbao a Brujas, La Rochelle, - Bayona o Rouan.

En 1.717 los estatutos de la asociación fueron variados limitando los beneficios de la condición de asociados a 90, los límites mismos de comercio bilateral y las dimisiones sucesivas condujeron a la supresión de la contratación en 1.733. Esta circunstancia no supuso la ruptura de las largas relaciones que se habían mantenido sino el replanteamiento de estas en un plano común, de hecho las grandes familias nantesas siguieron enviando a sus hijos al sur (81). El caso mas conocido está, sin embargo vinculado a San Sebastián, donde en 1.772 murió sin descendencia René Bertand, miembro último de una de las más apulentas familias de Nantes (82). Por otra parte a las prácticas comerciales que Nantes adoptó, especialmente en la segunda mitad del siglo, el comercio negrero, triangular, Bilbao le venía muy bien como puerto de aprovisionamiento.

En resumen, Bretaña, a través de sus dos grandes puertos, estuvo fuertemente vinculada a España, no sólo comercialmente, sino también en términos humanos (83). Esta vinculación a lo largo del XVIII fué deteriorándose y polarizándose; Saint Malo, desbancado del comercio de bacalao abandonaba prácticamente sus vínculos con el Norte, y Nantes, que había visto desaparecer la contratación, al tiempo que se especializaba en el tráfico negrero, disminuyó sus relaciones

aunque estas siguieron siendo mas importantes que las moulinessas, y conservaron una polarización grande en los puertos del golfo de Vizcaya. Sin embargo el mercado gaditano fué para los comerciantes bretones de ambos lugares el gran atractivo por la salida que suponía para sus paños, y la fuente de metales que consiguientemente era. - Así, tanto unos como otros incrementaron su presencia en la capital del Sur. (84)

F) La Rochelle

El puerto y su comercio.

Sustancialmente el puerto de La Rochelle tal cual lo conocieron los marinos españoles del XVIII era el que surgió en el XIII, época en la que se iniciaron los trabajos de fortificación de las desembocaduras de unos riachuellos en una rada de entrada angosta, - protegida del mar por las islas de Re y Olerón y las menores de Aix y Lerardin. En 1.222 Enrique III dió orden de proteger la obra con murallas para salvaguardar a la villa de un asalto por mar, los trabajos, que se prolongaron mas de cien años, terminaron por proporcionar una muralla alta, flanqueada por dos torres unidas, sobre el canal de entrada, por un arco que salvaba los 22 metros que las separaban. Contra la muralla, bordeando el mar, los muelles inicialmente débiles. En el siglo XV, se construyó una torre nueva y se derribó el arco, se amplió el canal de acceso y a la nueva torre se le proporcionó una -- guía para la navegación. El puerto siguió así hasta principios del XVIII.

Con el tiempo las arenas se fueron depositando en el canal y la lucha contra la naturaleza por mantenerlo abierto fué constante, pero estos problemas no sólo afectaban al canal sino a la misma bahía de suerte que en 1.710 gracias a la fundación de la Cámara de Comer-

cio se emprendió la tarea de recuperar un puerto que, con la competencia de Rochefort y su protección Real, amenazaba con perder casi todo su interés comercial. El proyecto clave, una dársena amplia, fue formulado, pero la crítica situación del comercio local no permitió pasar de la fase de proyecto, hubo que esperar a Luis XIV para ver el inicio de las obras. En 1.780 fueron de nuevo interrumpidas.

Para finales de siglo, a pesar de los trabajos que se habían hecho con el fin de mejorar el puerto desde 1.769, este tendía a cegarse, por lo que los grandes veleros tenían que permanecer en el antepuerto, la utilización del puerto estaba, además, entorpecida por el hecho de que, salvo la parte de la aduana, la práctica totalidad de los muelles era de propiedad privada. Sólo se reiniciaron las obras bajo el imperio, y vieron su fin en diciembre de --- 1.808 (85). Así, podemos decir que el puerto de La Rochelle no era para los marinos de su tiempo un destino cómodo, de hecho los mismos lugareños fueron conscientes de que resultaba más interesante -llegarse al de Rochefort, donde las condiciones eran mejores y además, estaba más cerca, pero como veremos ni uno ni otro (con Nantes al Norte y Burdeos, al Sur), fueron muy concurridos por los españoles, y los hábitos comerciales jugaron claramente a favor del más antiguo de entre ellos, La Rochelle.

El comercio de La Rochelle presentaba casi siempre una balanza positiva en la exportación de productos coloniales al tiempo que casi exclusivamente importaba productos manufacturados destinados al mercado colonial o a la lucrativa trata de negros. En estas condiciones el mejor cliente fue Holanda, aunque poco a poco su posición se vió seriamente afectada por los niveles de negocio desarrollados por las ciudades hanseáticas a través de las que se proveía todo ----

el interior de Alemania. Hacia el sur las relaciones eran menos frecuentes, con la península Ibérica e Italia.

Las relaciones con España.

La participación española fue pequeña, porcentualmente - muy baja y como norma, con algunas excepciones, notablemente inferiores las exportaciones peninsulares a los recheleses. Dos períodos se caracterizaron por una inversión del saldo; del 57 al 60 y del 70 al 77; estos últimos años por la adquisición francesa de cantidades muy considerables de lana. Por otra parte, la peculiaridad de los años - 57 al 61 no puede extrañar lo más mínimo cuando venimos observándola en otros lugares (86).

Más allá de lo que se pueda deducir de esta balanza comercial poco se puede decir del comercio mantenido con La Rochelle ya que sólo poseemos cierta información de productos para finales de siglo. Según esto España exportaba pescado, madera, hierro y algodón - al tiempo que adquiría sal, vino, aguardiente y vinagre; pero sobre todo, los productos adquiridos por los españoles parecen responder - a una información muy especial, aunque sólo sea por el momento en que se producen 1.796-1.800 (87).

La causa diríamos fundamental de una situación tan precaria, comercialmente hablando, cuando las relaciones con España son tan importantes para los puertos bretones y normandos, no hay que situarla en una especialización de la plaza, como sucederá en Burdeos y como - sucede, en detrimento del comercio con España a finales de siglo, en Nantes, ya que en La Rochelle no se dió tal especialización; más bien hay que atribuirle a dos circunstancias de consideración; por una parte los recheleses tenían poco que ofrecer, ni paños, ni manufacturas ni productos americanos; y por otra que no resultaba un punto interesante para comercializar las materias primas españolas lana y hierro,

pues no había industrias dispuestas a su consumo en los alrededores, ni vinos y frutos pues la Rochelle misma era uno de los puertos franceses especializados en su exportación.

Si a todo esto se añade el serio conflicto motivado por el aguardiente se comprenderá que no hubiera relaciones muy intensas.

Las pocas referencias precisas que se encuentran se refieren al comercio de granos. Así los hermanos Robert enviaron 65.000 l^s a Valencia, a Santander, Vigo, Bilbao; 110 Tn. a Cádiz; 1.203 sacas (12 sacos=1Tn; 1sac=83kg) de trigo y 398 sacos y 42.700 l^s de (orge). El comerciante Grignon envió también granos a Cádiz, Alicante y Barcelona. De hecho, los mejores clientes de los cereales excedentarios en La Rochelle eran hispanos y lusos, pero el puerto francés rara vez exportaba, de ahí la relativamente poca importancia del fenómeno.

El conflicto del aguardiente.

La exportación de aguardiente era para La Rochelle algo vital, sobre todo tras la protección fiscal a los vinos bordeleses. Ante la competencia los rochelleses optaron por los destilados ya que ocupaban menos volúmenes que los vinos, y además resultaban de una conservación más fácil. Ciertamente el consumo de cognacs, por ejemplo, no era alta, y no fué importante hasta finales de siglo, pero para los años 60, familias como la Martell ya eran florecientes. Este aguardiente se exportaba hacia Normandía y Picardía y hacia los países marginales de la Mancha, el mar del Norte y el Báltico; se utilizaba frecuentemente en la trata. En conjunto holandeses y hanseáticos eran los mejores clientes, especialmente de los productos destilados en Saintongue y el anís, cuya exportación, como la de la sal, prácticamente monopolizaban los comerciantes de La Rochelle.

Una fuerte competencia a estos destilados procedía de las producciones españolas; como consecuencia los comerciantes del puerto francés intentaron en 1.773 acabar con tan importante contrincante, - especialmente en su propio territorio, en Francia; para ello proponí an grabar fuertemente las importaciones de aguardiente españoles, pro venientes en su mayoría de Barcelona; pero las reacciones que se produjeron ante tal petición no permitieron que prosperara.

Aix de Provence, tras consultar con Marsella se negó a los grabámenes alegando que los comerciantes sabían siempre elegir lo que era bueno y si efectivamente eran buenos los caldos rochelleses los - adquirirían, que no era conveniente poner tabas al comercio libre y por último que la competencia moderaba los precios. Agen no se mostró tampoco conforme. Saintes, formuló diversas objeciones entre las que cabe destacar dos aspectos, por un lado a que el Pacto de Familia tendía a fomentar la unión entre las dos coronas por lo que ciertas medidas como el in cremento de gravámenes al comercio bilateral podía contradecir tales fines, a mas de que una medida unilateral de tal índole podía acarrear una desbandada general de los aranceles. Por otra parte los 20 so les de derecho suplementarios no serían suficientes, pues si había abundancia de aguardientes españoles se debía a que el viñedo francés estaba, de bastante tiempo a aquellas fechas, muy castigado, al tiempo que el español se había preservado de casi todas las calamidades. Si se prohibían las importaciones los comerciantes perderían mas mercado, lo que suponía unas consecuencias tales que resultaba difícil imaginarlas. Angers argumentó de manera similar en lo relativo a los viñedos franceses llegando a decir a los Rochelleses:

"Encore un fait, c'est que les euax-de-vie de Catalogue - sont d'une preuve bien plus forte que les votres. Elles doi vent d'ailleurs un benefice certain au depotage au lieu --

que chez vous le barrisage est toujours frauduleux parce qu'on a jamais voulu y introduire l'usage de dejotér et qu'on a toujours souffert les bouilleurs a frauder impubement...". "Les eaux-de-vie espagnoles son douces, celles d'Aunis son rudes, acres avec un gout de terroir." "Tous ces inconvenients ne nous permettent pas de nous reunir a vous. Nous apprendrons neamois avec plaisir -- que vous aurez reussi dans vos demandes".

Orleans se declaró de acuerdo con el impuesto. Burdeos estaba en contra, ya que el punto de vista del comerciante dominaba sobre el del agricultor, Montpellier aprobó diciendo que debía preservarse y proteger al mercado nacional para los cultivos, los salarios y el cabotaje, pero Nantes se opuso fuertemente alegando que la situación del comercio hispano-francés era suficientemente beneficioso a los intereses de Francia como para arriesgarlo en algo, que podía derivarse de un irresponsable juego aduanero. Bayona se oponía igualmente al proyecto por lo que se suspendió y los rochellese siguieron padeciendo la competencia de los aguardientes hispanos. (88)

El tráfico.

Este comercio se había basado en una flota muy limitada - por lo que debía recurrirse con frecuencia a transportistas extranjeros, muy rara vez españoles, pues estos, como consecuencia de su corto nivel de intercambios, acudían poco a dicho puerto. Además no disponemos de una información pormenorizada por puertos ni de origen ni destino, con lo que tampoco podemos determinar la importancia que el comercio de los puertos del norte tenían en el asunto.

Los pocos datos disponibles indican en primer lugar la poca importancia del tráfico con Europa, entre el 20 y 30% del total, incluido cabotaje, lo que en términos de tonelaje hace variar sensiblemente los valores, permitiendo una aproximación mayor a la significación comercial. Por otra parte los datos relativos al tráfico es

pañoles, de mediados de siglo, y que engloban los valores de España y Portugal hablan de un total (entradas y salidas) de 22 y 27 navíos para 1.764-65, cuando el tráfico europeo andaba por los 164, 197 registros, lo que da una idea ciertamente clara de la poca frecuencia con que los navíos españoles visitaban el puerto, de hecho ésta fué reduciéndose y así, entre 1.790-1.800 sólo se anotan 12 registros relativos al comercio con España. (89)

Re y Olerón.

Si ampliamos el ámbito rochelles a las salinas de Re, Oleron, Poitou, Annis y Saintogne, se pueden obtener para el período -- 1.718-1.780 unos informes que muestran otras presencias, no demasiado considerables, pero a tener de cuenta, en la zona. En tales años se compró sal en la zona, aparecen registros durante 31 años, aunque la mayoría de las veces prácticamente insignificantes. En total suponen, 12.001 muids, cifra realmente mínima atendiendo a los valores del tráfico. Sólo entre 1.757 y 1.767 puede hablarse de valores de consideración, en esos 10 años, se importa sal 9 veces, y el volumen total los 10 o 12 muids, es mas del 50% de lo adquirido en el resto de las 22 partidas durante 62 años (90). Lamentablemente no se informa de cuales son los puertos que comercian con tal sal.

Ahora bien, para el período citado, del que además poseemos indicios del número de navíos, los cerca de 25, ya citados, y los informes aduaneros sobre la significación del comercio español, (una carta enviada desde la Rochelle al Ministerio de Marina el 27 de enero de 1.765 por Francisco Guerra, español allí residente), nos da algunos indicios (91), según Guerra el comercio con la Rochelle, o su departamento había aumentado y el tráfico también, y además considerablemente, los españoles iban allí a cargar sal, granos, harinas y vi

nos. No habla de muchos de estos capitanes pero los únicos que cita son a Domingo Antonio de Sertucha de Bilbao, capitán del San Antonio de Padila que fué a Marans a cargar trigo con destino a Santander; - mas adelante habla de "ciertos judíos establecidos en esta villa, y muy estrechos amigos de algunos capitanes de Santoña y de Ribadese--lla, que de ordinario vienen a vender a este puerto limón y naranjas, y desde él pasan a la isla de Re a cargar vinos por su cuenta" de --ellos cita a dos; Simón de la Casa y José de Naprales. A lo que parece eran los capitanes y los puertos del norte los mas afectados por este comercio, y en estas fechas concretamente Santander, a donde marchaban los dos últimos. En los 70, los de los envíos considerables - de lana, la presencia bilbaina o santanderina tuvo que ser también importante por lo que me inclino a considerar que la mayor parte de los objetos intercambiados, y cuya balanza si conocemos, afectaban al comercio del norte de España (92).

Más al sur de la Rochelle, pero en su mismo departamento, aunque de jurisdicción Real se econtraba el puerto de Rocheffort, en él el comercio, a pesar de las constantes protestas de la cámara de comercio Rochelle, no era el factor fundamental, y de hecho no hay información al respecto, sólo en unas relaciones de navíos desarmados en aquel puerto se citan algunos que habían comerciado con España(93) lo que da a entender que de los 5 registros que mas o menos se anotaban para el comercio con España para el período 1.780-1.789 (94), con un tonelaje de 40 a 60Tn, algunos eran del departamento, si no del - propio puerto.

Así en 1.778 se desarma la "Hereuse Elisabeth" procedente de San Sebastián, al años siguiente el "Don de Dieu" procedente de -

Málaga, al siguiente, otros procedentes de Cádiz, lo mismo que en -- 1.786. Al tiempo que en 1.790 se desarma uno procedente de Barcelona. Estos datos nos aportan alguna indicación sobre las procedencias; acerca de los destinos generalmente la información se admite como buena a partir de 1.775, y sólo se registran hacia España en 1.783 dos navíos, uno a Barcelona, otro a Alicante y entre 1.797 y 1.800, 5 navíos, 3 a San Sebastiañ y 2 a Bilbao (95).

A pesar de que la información sobre tráfico es, como se - ve mas detallada que la Rochelle, poco podemos concluir, sobre todo - habida cuenta que los valores de la balanza de comercio presentados - corresponden no sólo a los datos propios de aquel puerto, sino también a los de este y a los de todas las villas del comercio de la sal.

G) Burdeos

El puerto y su comercio.

Habia dos pasos para entrar en el Garona, el "Pas de Aines" y al oeste el "Pas de Graves", el primero muy peligroso, con rocas en el fondo, y abundantes bancos de arena que entorpecían el paso a naví os de mas de 200 toneladas, y aún los menores lo conseguían con mucha dificultad. El "Pas de Graves" era fácil, poco peligroso salvo en tiempos muy fuertes en los que se corría el riesgo de estrellarse contra ciertas rocas.

La navegación en el Estuario no suponía problemas, porque en principio se utilizaban pilotos lemanes. A pesar de la mejoría que suponía el uso del paso del Oeste y la utilización de tales prácticas, el arqueo factible para los navíos no podía superar en ningún caso - 500 Tn. con lo que se ganaban 300 toneladas. De hecho, con el tiempo

los navíos de 400 toneladas no podían llegar a Burdeos sino con la marea, aunque si oscilaban los 300 podían remontar al Garona con cualquier marea. Las dificultades provenían de la mediocridad del balizaje y de la imprecisión de las costas, así como del descuido en el mantenimiento del curso del río; los puntos de referencia a lo largo de la ribera eran mínimos y de noche la sonda se hacía imprescindible para navegar.

Tierra adentro, a casi 100 Km. de la costa, Burdeos era el punto de confluencia de los ríos navegables de Aquitania, ríos y canales no siempre en perfectas condiciones pero, al fin y a la postre, útiles para la función de vías de transporte a que estaban destinados. Así el comercio bordelés podía servir y servirse de un mundo económico tan amplio como ningún puerto español, ni siquiera Sevilla podría proporcionar, pues la navegación era muy activa hasta Toulouse y más allá, el canal de Beux-Mars ofrecía la posibilidad de llegar hasta el Mediterráneo.

Los muelles bordeleses no eran muy extensos, a los dos lados del río, frente a la villa, y en ellos los navíos se amarraban, paralelamente a la costa, de tres en tres, la línea más próxima a tierra, la línea del muelle estaba reservada a los navíos mayores. Todas las demás embarcaciones permanecían ancladas, y cantidades considerables de gabarras garantizaban su carga y descarga. Así el puerto, con los navíos anclados, unos a prudente distancia de los otros para evitar los problemas derivados del efecto de las mareas y la corriente del río, se esparcía a lo largo del río.

En otoño mas de 600 navíos entraban en la rada y en septiem

bre de 1.785 entraron en el puerto 119 navíos extranjeros, de hecho, a principios de siglo, una vez superada la Guerra de Sucesión española, la situación fué similar, hasta el punto de que algunas embarcaciones tuvieron que esperar en otra rada, río abajo, a que se descongestionaran el puerto de Burdeos. Lo cierto era que resultaba difícil arbitrar medidas, por mas que ya se intentó, que facilitaran las labores de carga y descarga al tiempo que aumentaran la seguridad de los navíos, lo que inevitablemente pasaba por aumentar los muelles. De hecho cuando en 1.787 se propuso la instalación de gruas en las zonas de carga y descarga, la cámara de comercio se negó alegando que tal medida reduciría a muchos brazeros a la miseria; en resumen, que a pesar de sus fenomenales condiciones naturales, el puerto de Burdeos no se presentaba a nuestros marinos todo lo cómodo que pudiera. (96)

A comienzos del siglo XVIII, Burdeos que tenía unos 55.000 habitantes era junto con el resto de los puertos girondinos el mayor conjunto portuario de Francia, pues ninguno de los puertos franceses llegaba a las 2.000 salidas, de las que la capital absorbía mas del 90%. A lo largo del siglo, su posición, que demográficamente se tradujo en una duplicación de la población, fué creciendo, no sólo en cuanto al tráfico, sino también y muy especialmente en la significación comercial que detentaba en el conjunto francés.

Burdeos, pasó de suponer un 12% de las transacciones tales de Francia en 1.717-21 a un 15% entre 1.741-1.755 y un 25 en 1.775-77 lo que supone un ascenso muy considerable; por estas épocas Marsella ocupaba una posición similar pero para la época de la Revolución, Burdeos con sus 100.000 habitantes era el primer puerto francés.

% COMERCIO EXTERIOR (97)

	1.730	1.731-38	1.753	1.766	1.776
FRANCIA	174.726	214.688	390.357	450.455	508.826
ROUEN	12%	12%	10%	10%	11%
NANTES	8%	8%	5%	4%	5%
BURDEOS	8%	8%	13%	22%	16%

Esta posición dominante en lo relativo al comercio en general fué alcanzada antes en lo que al europeo se refiere, a pesar - de que el factor clave en el desarrollo del comercio bordelés fuera el sector colonial. Lo que vino a suceder fué que como consecuencia del crecimiento de los intercambios coloniales, situación que se tenía que lograr en fuerte competencia con el resto de los puertos, se incrementaron también las reexpediciones de dichos coloniales, especialmente al norte, con lo que la significación continental fué aumentando.

En tales condiciones la estructura tradicional del comercio del Garona cambió notablemente ya que la posición predominante - que los holandeses detentaban a principios de siglo fué cambiando, - sin ser abandonadas del todo, por un mercado mas especializado, ya conocido de antemano, en el Norte. Al principio las Provincias Unidas, suponían mas del 60% del tráfico bordelés hacia el extranjero, pero - el notable retroceso de las ventas de vinos a Europa afectó profundamente a este mercado. La nueva orientación colonial de Burdeos permitió suplir casi exactamente, en cifras de tráfico, la crisis holandesa, en parte porque la función de intermediarios que estos últimos - venían practicando fué eliminada al acceder los mercados finales, alemanes y bálticos directamente al mundo aquitano. (98)

Entre los dos extremos cronológicos para los que se dispone de información comercial hay que señalar que el valor total del co

mercio bordelés casi se multiplicó por 30, lo que habida cuenta la evolución del valor de la libra tornesa viene a significar una tasa de crecimiento anual de un 4%. En este crecimiento fué factor fundamental el comercio americano.

Las relaciones con España.

En este contexto de crecimiento de los intercambios basados en el vino y en la función de puertos de reexpedición de coloniales procedentes de America la participación española tuvo, forzosamente que ser menor, dada la condición exportadora de vinos y las características de su propio mercado colonial. A pesar de todo España importaba algunas veces vino, aguardiente, azúcar, cacao, importaciones que ocultaban frecuentemente un tráfico francés legal con Inglaterra. Además de manufacturas de hierro como potes y otros objetos de menaje, papel de Perigord y cereales. Como contrapartida se exportaba hierro en barras, acero, anclas, aceites, algunos frutos, lanas y de cuando en cuando sardinas. El resultado final de estos intercambios, la balanza comercial, arrojaba en conjunto un saldo favorable a las exportaciones españolas. (99)

El contrabando del vino.

En años normales Burdeos exportaba a España aproximadamente tanto vino como importaban, sin embargo hay momentos excepcionales que conviene analizar. A finales del siglo XVII, antes de la Guerra de Sucesión pequeñas partidas de vino bordelés se enviaron a La Coruña, Asturias, Santoña, Bilbao y San Sebastián, pero durante la Guerra, y como consecuencia de un gravamen especial que los ingleses impusieron a los vinos franceses de 55 libras por tonel, los bordeleses probaron a introducir dicho vino por España para lo que lo transportaban a los puertos Cantábricos, donde cambiado el envase era reexpedido a Inglaterra, libre de tan grovoso derecho. Así, en 1.700 San Sebastián

con las 4.094 toneladas importadas se convirtió, en teoría, en el tercer cliente tras Amsterdam y Róterdam, por entonces almacenistas del norte. En conjunto, y como consecuencia de esta situación la participación española en el comercio bordelés alcanzó en 1.700 el 4,5% del tonelaje total. Los ingleses, cuyo Gobierno sospechaba de tales prácticas desde 1.698, en que acusaron a dos navíos procedentes de San Sebastián de llamar navarros a vinos franceses, siguieron acudiendo a Pasajes y San Sebastián y en 1.699 sesenta navíos esperaban cargar vinos bordeleses y burlar el fuerte arancel. Pero en diciembre de 1.700 el Gobierno Británico decidió actuar sobre 49 navíos procedentes de España cargados con vinos. Las medidas tomadas se revelaron como muy eficaces, pues al año siguiente las expediciones, de vino desde Burdeos a San Sebastián otrora tan importantes no llegaron a las 5 toneladas. En conjunto, y como puede suponerse, la posición española pasó a no suponer sino el 0,5% del comercio total bordelés, al tiempo que el tráfico directo con Inglaterra por medio de pasaportes aumentó en una proporción casi similar al retroceso hispano. (100)

Situaciones similares se produjeron los años 1.757 a 1.762. A partir de este último año, en que España entró en guerra con Inglaterra lo que cerró su función intermediaria, e hizo funcionar de nuevo, por medio de costosos pasaportes al comercio directo con Inglaterra. (101)

De la misma forma que se practicó este contrabando del vino usando de intermediario a los puertos del norte de España, se utilizó Cádiz para el contrabando de indigo, aunque los niveles de tráfico fueron bastante menores.

IMPORTACIONES BORDELESAS				EXPORTACIONES BORDELESAS			
TOTALES		ESPAÑOLAS		TOTALES		ESPAÑOLAS	
1717		79.539		8.801.088		1.435	
18		-					
19		-					
1720		70.739				15.328	
23	15.243.270	792.178		26.495.631			
24	18.565.216	942.684		22.245.631			
28	50.054.650	201.215		12.770.733			
29	9.048.507	428.333		12.528.585		24.270	
1730	11.709.607	452.915		11.018.573		26.197	
31	10.124.205	406.769		10.637.617			
32	10.537.324	-		9.826.178		58.805	
33	10.362.006	330.655		10.115.664		82.736	
34	12.583.209	730.839		10.523.544		17.825	
35	9.050.881	39.677		11.399.758		55.266	
36	11.240.208	343.525		10.777.112		131.444	
37	10.236.326	74.268		13.954.561			
38	13.262.350	117.814		20.977.562		722.198	
1740	15.524.092	339.798		19.290.165		689.566	
41	15.828.795	787.478		26.691.245		966.332	
42	18.498.268	536.811		34.098.245		442.355	
43	22.528.441	683.477		34.503.100		461.646	
44	18.107.962	294.140		28.030.968		781.201	
45	17.847.812	261.188		20.397.300		192.506	
46	11.921.220	190.906		22.876.124		193.668	
47	14.761.189	390.676	20.414.303			244.739	
48	10.398.733	347.469	19.605.138			411.240	
49	29.785.262	318.029	44.830.696			425.832	
1750	25.404.007	435.752	33.479.753			536.442	
51	26.535.622	196.511	33.824.425			518.435	
52	26.282.540	186.476	34.116.130			696.646	
53	32.589.541	219.113	56.160.847			797.455	
54	31.229.262	262.396	46.502.992			640.646	
55	28.284.342	362.344	41.767.791			772.519	
56	16.724.736	570.172	32.152.712			1.543.900	
57	10.938.452	525.796	28.355.876			1.520.117	
58	4.660.410	497.101	23.012.553			1.125.374	
59	7.913.660	872.627	23.760.137			340.192	
1760	7.878.173	964.764	27.155.979			975.054	
61	11.630.778	1.200.544	20.039.587			814.084	
62	8.936.049	236.735	24.784.602			463.254	
63	15.269.159	603.964	26.808.360			371.903	
64	45.979.794	1.775.031	67.132.049			676.472	
65	14.252.164	577.622	63.854.433			1.418.558	
66	21.886.628	790.315	69.170.564			452.828	
67	6.986.744	605.454	54.960.912			928.567	
68	37.155.975	439.924	46.548.514			801.631	
69	59.389.429	529.443	55.654.811			951.408	
1770	112.022.010	1.224.875	106.492.403			1.961.643	
71	193.559.401	2.015.520	103.027.800			791.620	
72	70.579.207	854.064	77.856.523			650.246	
73	77.882.775	877.850	70.285.423			575.329	
74	60.278.721	843.570	61.655.006			896.561	
75	47.693.421	1.820.196	75.106.238			341.286	
76	65.242.102	3.588.105	87.170.878			589.202	
77	136.350.878	6.262.192	95.962.532			634.323	
78	145.336.334	1.549.256	66.052.979			662.043	

Otros productos alimenticios.

El resto de las partidas alimentarias enviadas a España, no eran de producción francesa, con la excepción de los cereales, cuya exportación estaba muy controlada. A principios de siglo, quizás para aprovisionamiento al ejército de San Sebastián se autorizaron - partidas importantes, y otras menores para Bilbao, En 1.710-1.711 se registraron los envíos a San Sebastián de 63 navíos cargados de cereal, 3 a Fuenterrabia, 2 a Lequeitio, 28 para Bilbao, 1 a Santoña y - otro con destino no determinado. En 1.711-12, uno sólo partió para - San Sebastián. pero al año siguiente, 6 para San Sebastián, 62 para Bilbao 1 a Santoña y 2 a Gixon. También se registraron partidas los años 1.746-56-58-65 y sobre todo 1.770 con 1.124.000 libras tornesas de harina. Estas exportaciones a lo que parece están muy ligadas al fin de ciertos períodos de escasez en los que los comerciantes locales habían acumulado mas granos de los que al final resultaban necesarias, por lo que obtenían, una vez superada la crítica situación, permiso de exportación. Estos envíos supusieron algunas veces enfrentamientos internos, como en 1.710 cuando los navarros que querían -- comprar granos en Bretaña y Burdeos pidieron que estos fueran desembarcados en Bayona, dado que si lo hacían en San Sebastián los Guipuzcoanos que los necesitaban, se apropiarían de ellos, por lo que era mejor introducirlos por tierra desde Bayona a Pamplona. (103)

A partir de la fundación de las compañías de Caracas los envíos para proveer a los navíos que de Pasajes partían para America siguieron siendo constantes y centrados, en su mayoría en Guipúzcoa, aunque también hubo otros clientes.

Los productos agrarios franceses dejaron de suponer objeto de consideración en el comercio hispano-bordelés a partir de la entrada en escena de las producciones americanas de Martinica, Guadalupe y

Santo Domingo situación que desde 1.735-40 fué evidente. Los productos coloniales ocupaban la parte del león en las exportaciones alimenticias bordeleses a la península y esto a pesar de las múltiples trabas a que tal actividad estaba sujeta. Así de 1.720 a 1.750 el gobierno español mantuvo a Cádiz como centro monopolítico de la importación de los cacaos y azúcares procedentes de las colonias francesas, productos que con anterioridad a través de Bayona y los puertos vascos tenían entrada franca en la península. En 1.730 un nuevo derecho del 7% gravó aún mas este comercio, lo que redujo las exportaciones bordelesas del sector prácticamente a la nada. A partir de tal fecha se recuperó algo del comercio, que salvando el período -- 1.755-1.763 en que las presas inglesas a los navíos procedentes de las islas fueron considerables, fué importante para las relaciones bilaterales. (104)

El resto del comercio

A principios de siglo tuvieron importancia las ventas de tabaco, a pesar de que se trataba de un producto de poca importancia, para los comerciantes del puerto francés, entre otras razones porque no se trataba de una producción propia y porque el mercado exterior característico del producto, a partir de su centro de producción era Italia. España era también y especialmente para lo expedido por el Garona, un mercado de cierta relevancia; en 1.699 se envió tabaco a Bilbao y San Sebastián, lo mismo que al año siguiente y en el período 1.702-3 a Bilbao, puerto que no vuelve a recibir remesas de tabaco hasta 1.715-16. Entre tanto San Sebastián siguió adquiriendo todos los años ciertas cantidades de tabaco. (105)

También se exportaba hierro manufacturado y papel. En cuanto al primero se trataba casi exclusivamente de menaje de cocina de

hierro y armamento pesado, siendo proveedores de lo primero unas firmas fijas de comerciantes bayoneses que aparecen a lo largo de todo el siglo en el comercio bilbaino, se trataba fundamentalmente de productos metalúrgicos del Perigord y los pots de hierro suponían el camino inverso de la materia prima, en 1.699-1.700 San Sebastián y Bilbao recibieron 466 cargas de tales pots se reexpedían a América (106). Durante la Guerra de Sucesión la mayor parte de los cargamentos fueron de carácter militar, pero recuperada una cierta estabilidad retornaron los cargamentos de potería.

El papel, que tampoco era bordelés pues procedía generalmente de Angoulême, Limousin e Perigord utilizaba también, a veces, al puerto del Garona como punto de almacenamiento y negociación de exportaciones, aunque no en grandes partidas pues los comerciantes bordeleses lo adquirían prácticamente en exclusiva para su propio consumo. Sin embargo a veces algunas partidas se enviaban al exterior en dos direcciones fundamentales, Holanda y el noroeste de España. Así a finales del XVII se exportaron a Bilbao, Santoña, Castro Urdiales y San Sebastián un total de 76 bolas y 516 resmas, pero la guerra afectó profundamente al sector y la recuperación fué muy lenta, en 1.714-15 sólo se mandó papel a Bilbao y tan sólo 50 balas.

Por su parte España exportaba frutos ácidos y castañas. En 1.714-15, llegaron a Burdeos procedentes de Bilbao, La Coruña y Gijón 91 millones de naranjas y 28 millones de limones. Respecto de las castañas, éstas procedían cuando se enviaban a Burdeos de Bilbao, unas 2.018 fanegas por las mismas fechas; pero estos intercambios no podían ser muy frecuentes pues la zona era productora de tal fruto, y de hecho las llegaban a exportar, frecuentemente a Holanda, el mismo mercado de la producción española.

Pero sustancialmente lo que España exportaba a Burdeos era hierro y lana, la posición preferente la detentaba el hierro, mas particularmente el hierro de barras. Este hierro constituía prácticamente la media, y en ciertos años la práctica totalidad de los envíos. Bilbao y San Sebastián enviaron a fines del XVII unas 200 toneladas - de hierro, y desde ese momento, a lo largo de todo el siglo se dió -- una exportación vasca constante de hierro hacia burdeos, en cantidades bastante fijas hasta los años 60 en que empezó a notarse un incremento muy importante de las cantidades negociadas.

Aunque menos importante que la partida de hierro se exportaba también lana, parte de la cual provenía de Aragón y Andalucía - pero la mayor parte procedía de Castilla, estas lanas y las del sur se embarcaban en Bilbao al tiempo que los aragoneses lo hacían por - la ruta terrestre, la curva del comercio de lanas, como la del hierro presenta un crecimiento a partir de 1.760 que ya hemos señalado como característico de las relaciones comerciales hispano-bordelesas.

Se exportaba también aceite de oliva aunque en competencia con el procedente, por la ruta interior, del Mediterraneo francés; de hecho se hace constar a principios de siglo, durante la Guerra de Sucesión una ocasión en que los bordeleses vendieron a Bilbao productos mediterraneos arribados a su puerto por el canal de Deux-Mers. lo que es sintomático del nivel de competencias que debían de soportar los aceites españoles en el Garona.

Respecto a otros productos, como la mantequilla, hay que - señalar que no eran ni tan siquiera considerables, de hecho si ésta última se hace notar, se debe a que ocurrió con ella algo similar a

lo que sucedía con el vino; es decir que los bordeleses consumían generalmente mantequilla irlandesa, la cual cuando se prohibió comerciar con Inglaterra utilizó, mientras pudo, los puertos españoles para desde ellos ser reexpedidos a Francia bajo condiciones de mercancías ibérica, como se demuestra la correlación entre los cueros irlandeses y españoles correspondientes. (107)

El tráfico.

Este comercio se realizaba a base de un tráfico acerca del cual no estamos muy informados y del que lo mas que podemos decir se sitúa en los extremos previos a las estadísticas de comercio, la época de la Guerra de Sucesión y los años posteriores a 1.780.

A lo que parece se trataba de un tráfico que rara vez afrontaban los propios bordeleses, poco amigos de la navegación y que cuando la practicaban otros franceses se trataba generalmente de "caboteurs" es decir de pequeñas embarcaciones, próximas a arqueos de 50Tn, procedentes de los puertos franceses al norte de Burdeos. Cuando no lo hacían los franceses estaban, como la mayor parte del comercio bordelés, en manos de transportistas holandeses y en el caso del comercio con España, en dependencia con algunos navíos del País Vasco.

Los puertos de destino de estos navíos, o sus puertos de procedencia estaban muy localizados, los orígenes, dada la tipología dominante en las exportaciones españolas eran casi exclusivamente Bilbao y San Sebastián o Pasajes, los destinos algo mas diversificados, sin embargo estaban también muy centrados en el norte, aunque no faltan, claro está alusiones a Cádiz, y a algún otro puerto del sur.

A principios de siglo, el tráfico de granos, con su significación militar y las prácticas fraudulentas en el comercio de vinos

como Inglaterra inflan impresionantemente los niveles del tráfico, y así se contabilizan en 1.699-1.700 131 viajes al noroeste de España, especialmente a San Sebastián, cuando el año anterior no fueron en total sino 33 con 872 toneladas frente a los 5.641 del primero del siglo. En 1.710-1.711 se habla de nuevo de mas de 100 navíos destinados a San Sebastián y Bilbao, pero en 1.715-16 ya no se desplazaron sino 21.

En 1.773 salieron de Burdeos hacia España 42 navíos de ellos 39 a la zona que nos ocupa, el resto, uno a cada uno de los puertos de Sevilla, Cádiz y Valencia, de los destinados al norte 15 a San Sebastián, 11 a Bilbao, 6 a Santander, 3 a Avilés, 2 a La Coruña, 1 a El Ferrol y Vigo, es decir en orden inverso a las distancias, en muy lógica correlación con el caracter de tráfico de cabotaje ya comentado. En 1.789 tan sólo 8 navíos procedentes de Burdeos arribaron a puertos hispanos, 3 a San Sebastián, 1 a Deva, 2 a Bilbao y 1 a Cádiz y Málaga. De hecho entre 1.780 y 1.791 mantuvieron relaciones con Burdeos los puertos de San Sebastián, Bilbao, Santander, La Coruña, Cádiz y Barcelona, además de los ya citados de Deva y Málaga; de los primeros, San Sebastián y Cádiz, mantuvieron un tonelaje medio anual de 501 a 1.000Tn. frente a los 51 a 500 del resto.

Una de las claves para comprender estas relaciones, y el proceso que se produjo entre los dos extremos del siglo, con la peculiar polarización guipuzcoana del comercio hay que situarlo en la especial significación del puerto de Pasajes como clave del comercio con Venezuela.

Jean Pellet y la Compañía Guipuzcoana.

Jean Pellet, un comerciante bordelés del XVIII nos puede

explicar bastante bien el proceso, los Pellet enviaban mercancías, - especialmente coloniales a Cádiz, pero generalmente tales envíos se hacían directamente desde Martinica por lo que no aparecen registrados como comercio bordelés y, por otra parte, muchas veces tales navíos retornaban a Saint Malo o Rouan. Sólo algunos lo hacían a Burdeos. Así, los valores de la balanza comercial y los pocos disponibles del tráfico no reflejan la realidad de las relaciones entre ambas comunidades. Entre 1.718 y 1.737 un mínimo de 23 navíos enviados por Pellet entran en Cádiz. (108)

Por otra parte Pellet, amigo personal de Lopeola, uno de los directores de la compañía de Caracas concretó con ésta la provisión de harina procedente generalmente de Nerac dada su reputación - y a pesar del consiguiente precio. Así en la temprana fecha de 1.730 comienzan los envíos en una actividad continuada hasta 1.755, estos envíos podemos considerarlos como unos mínimos de las exportaciones de trigo por Burdeos a España acerca de lo cual no estamos bien infor mados, pero que son sistemáticos de unos niveles importantes. Con -- posterioridad a Pellet, otros comerciantes siguieron proveyendo de - granos a Cádiz y Pasajes.

Estos no fueron los únicos centros de negociación de este comerciante pues llegan a La Coruña en 1.747 donde tenía un corres-- ponsal, Martín Delcampo, o a Bilbao donde las delegaciones de Pui y Lory o Jan Duffell le permitían mantener contactos en las mismas con diciones que en Guipúzcoa.

Otros comerciantes tuvieron contactos, menos importantes pues de Pellet se llegó a decir que casi terminó por trabajar en ex--

clusiva con la Compañía, pero tuvieron no cabe duda cierta relevancia en sectores para los cuales, dada la precariedad de la información, - carecemos de noticias precisas. Muerto Pellet, otro comerciantes ocuparon su posición, y así en 1.766 la Compañía declara que ha adquirido en Burdeos 435 barriles regulares de harina, valorados en 133.050 libras boñesas, a mas de ciertas chucherías por un valor ligeramente superior a las 900 libras, lo que (Burdeos, Nantes, Rouan) supone, - por una parte, el total de lo invertido en alimentación, el resto son fundamentalmente paños, y por otra casi un quinto de los 2.652.077 r^s y 26m^s que tales libras suponían (109).

H) Bayona (110)

El puerto en el Adour.

El último de los puertos franceses a estudiar, el de Bayona, situado sobre el Adour tuvo como todos los puertos fluviales, múltiples problemas, el mas característico de los cuales era la consabida barra. En 1.693-94 bajo la dirección del arquitecto Ferry se enderezó el curso de la desembocadura cuyo calado aumentó en consecuencia dado que disminuido el trayecto aumentó la pendiente, eliminando los meandros que en la desembocadura así se habían ido formando a lo largo del siglo. Sin embargo el río tendía a torcer su curso y en 1.729 Tours fué encargado de nuevas obras, esta vez dos diques de -- unos 800 metros a ambos lados del río. Poco a poco la barra fué entorpececiéndose de nuevo llegando hacia 1.743 a no tener en baja mar sino 1,5 metros de agua; tal año, en consecuencia, se acordó prolongar en 120 metros los 800 del dique norte. Mas tarde 1.778-1.781 el sur fué alargado otros 300 metros. El intento, sin embargo resultó fallido, la barra no fué eliminada, solamente desplazada mas hacia el mar, con lo que la entrada en el Adour, seguía siendo difícil. Superando la ba

rra las naves debían llegar a la villa en la que dos cursos el del Nive y el del Adour confluían creando cuatro riveras, de distintos calados, que la convertían en un buen puerto comercial.

La coyuntura general de su comercio.

Gracias a su puerto se permitía relaciones comerciales con España, Holanda, Países Nórdicos, los Flandes Austríacos y en menor medida Inglaterra, Dinamarca, Suecia, Rusia e Italia, aunque en estos tres últimos sólo se registraron presencias esporádicas. Fuera de Europa la presencia de navíos procedentes de Martinica, Guadalupe, Santo Domingo y a veces Louisiana completaba el panorama internacional bayonés. Este comercio pasó, a lo largo del XVIII, por dos grandes fases, una primera regresiva, como consecuencia de la presión de los Fermier que fueron recortando los privilegios y las condiciones locales y la segunda fase que se inicia con la concesión a Bayona del estatuto de puerto franco, en 1.784 confirmando dos años después. La información disponible, sólo la posterior a 1.746, señala a partir de ese año tres períodos el primero de 1.746 a 1.764 en el que se da el máximo alcanzado entre 1.746-80, una fase de contracción entre 1.770 y el año 76, y a partir de tal año una recuperación difícil de decir hasta donde llegó. A lo largo de todo este tiempo Bayona exportó mas de lo que importó, y aunque las importaciones tuvieron un carácter muy estable, las exportaciones crecieron entre 1.749 y 1.761 para decaer de nuevo hasta 1.773. En ambos casos, y por lo tanto también en el comercio total, España significa el 60% de las transacciones: importaciones y exportaciones.

Con anterioridad al 46 hay que basarse en indicios diversos. Superada la Guerra de Sucesión, en 1.727, la situación en el Adour debía de ser desastrosa y no mostraba síntomas de cambio pues

en 1.735 los bayoneses se lamentaban de que ingleses y holandeses les habían marginado en el comercio con España, los primeros pues todo su tráfico de lanas lo hacían directamente en Bilbao y al tiempo, como consecuencia de Utrech controlaban el comercio del bacalao y los segundos porque las especies que anteriormente compraban los españoles en Bayona ahora, hundido el comercio americano de la villa francesa, se los provenían directamente en los puertos del norte de España.

En 1.740-42 la situación era aún grave, dada además la competencia y el progresivo control que los comerciantes españoles habían ido alcanzando de sus propios negocios, de hecho algunas casas comerciales locales habían emigrado a Bilbao y San Sebastián. En 1.744 la Guerra con Inglaterra, prácticamente bloqueó Bayona y dejó su poco negocio en manos de los holandeses; pero superada la Guerra parece entrarse en una corta fase por la recuperación. En 1.751 la situación no es mejor, y no se dan todavía fundamentos, ni tan siquiera, para un optimismo moderado y aunque las noticias son realmente catastróficas en cuanto a la situación local en general el fondo del proceso ya estaba próximo y el comercio hispano bayonés iniciaba una rápida recuperación forzada por un fuerte crecimiento exportador.

El precio fué caro, emigraciones y el consiguiente decaimiento de la población, multitud de navíos en venta, el cabotaje prácticamente desaparecido, la pesca del bacalao prácticamente abandonada, la barra muy obstruida y consiguientemente los costos de los fletes, los seguros aumentados y muchas casas en venta. En 1.754 el fondo del proceso exportador había sido superado pero el comercio importador -- de lanas siguió muy resentido y la competencia de Bilbao y San Sebastián no cedía, los cinco años siguientes fueron espléndidos pero para

1.763 ya se reiniciaba el retroceso, ese año se negociaron menos lanas y cochinilla que el precedente y en 1.765 los informes eran del tenor de los de 10 años atrás y hasta 1.778 no cabe esperar un cambio de la situación, cambio que, como ya he señalado se consolida a partir de 1.784 con la concesión del estatuto de puerto franco.

Las relaciones con España.

Las causas fundamentales de este proceso hay que ponerlas en las relaciones con España que era, ya se ha señalado el sector fundamental del comercio bayonés y por tanto la clave de su evolución. A lo que parece, tanto las medidas adoptadas por el Gobierno francés, tendentes a reducir los privilegios bayoneses como las medidas proteccionistas del Gobierno español lesionaron gravemente la condición privilegiada del puerto del Adour como almacén general en beneficio de sus dos mas directos competidores, San Sebastián y Bilbao.

Como consecuencia de la Guerra de Sucesión su prohibió en Francia la importación de pañería inglesa, Bayona que era el mercado de esta especie para los clientes españoles perdió uno de los pilares de su comercio lo que tomó un cariz mas grave cuando, superada la Guerra la prohibición siguió vigente y los ingleses iniciaron una práctica comercial directa, vía los puertos vascos. Mas adelante las cartas, barajas, otros de los sectores del comercio, fueron seriamente afectadas por un edicto especial, y una de las fábricas locales se desplazó a España; el recargo sobre las lanas, incluso las procedentes de España hizo que los holandeses fuesen a buscarlas directamente a la península, medidas similares por parte del Gobierno francés sobre azúcares, bacalao, cueros y cera terminaron por sustraer a los comerciantes locales sus últimas posibilidades.

IMPORTACIONES

BAYONA

EXPORTACIONES.

ACEITE DE OLIVA	MINIMO: 50.00 libras MAXIMO: 1754: 427.000 libras MEDIA: 100.000 libras	RESAS. de 500.000 a 1.321.000 ^s (1.752) 2.000.000 (1772)
REGALIZ	PERIODO MAXIMO 1757-1763: 100.000 libr. MEDIA: 200.000-240.000 MAXIMO: 1.748 380.000	(Goudrons) 1.500 a 9.660 barriles RESINA 1.760: Máximo 448.000 ^s 1.761: 10.000 ^s 1.776: 2.800 ^s 1.778: 3.900 ^s
TRIGO	1.777 822.000 ^s 1.778 1.283.000 ^s 1.780 457.000 ^s	PLANCHAS entre 1.770 a 1.779 de 19.000 a 53.000
CACAO	1.759 20.000 ^s a 988.000 ^s	CACAO. MAXIMO: 1.746-54 459.000 a
BACALAO	1.758 MINIMO: 14.000 ^s MAXIMO: 28.000 ^s ESCEP. 1.779 435.000 ^s	1.598.000 ^s 1.754 entre 100.000 a 200.000 (CANNELLE) 2.000 a 19.000 ^s
LANA	MAXIMO: 1.747: 3.550.000 ^s -1.747-1.751 2.220.000-3.550.000 -1.752-1.760 1.200.000-1.400.000 -1.761 2.159.000 -1.762 2.930.000 -1.770 860.000 -1.777-1.778 2.000.000 ^s (100.000 bolas) -1.779 4.700.000 ^s	CAFE: 5.000 a 16.000 ^s 1.770: 103.000 ^s AZUCAR: 1.746-1.754 1.700.000 a 2.500 1.754 200.000 500.000 1.771 900.000 (PIMIENTA) MEDIA 10.000 a 70.000 ^s MAXIMO 1.100 en 1.746 (JAMON) 1.753 20.000 a 80.000 MAXIMO: 1.776 121.000 ^s (PINES D'OIE) MINIMO: 10.000 MAXIMO: 31.000
LINO	1.770 1.776 de 38.000 a 88.000 libras 1.777 menos frecuentes 1.779 excepción 440.000 ^s	TABACO. MAXIMO: 1.747 a 1.751 de 140.000 a 255.000 1.761: 534.000 ^s
PROD. TINT. CAMPE	41.000 ^s	BACALAO MAX. 1.747 a 1.751 de 105.000 a 779.000 ^s
CHE. COCHINILLA	MEDIA: 1.000 a 5.000 ^s MAXIMO: 1.748 142.000 ^s	1.762 de 60.000 a 100.000 1.771 32.000
HIERRO	MEDIA: 120.000 a 450.000 ^s	PESCADO FRESCO 1.746 20.000 1.753 17.000 1.755 87.000
EN BARRAS	MEDIA: 1.300.000 a 2.400.000 ^s	SARDINAS 1.752 43.000 y 110 barricas
Y PIELES	MEDIA: 10.000 y 43.000 docenas	ACEITE DE BALLENA 1.746: 52.000 ^s 1.765: 3.760 barriles y 2.52: 1.775: 87.000 ^s
CANONES	1.756 45.000 ^s 57 173.000 ^s 58 104.000 ^s	SALMON 1.753: 2.453 ^s 1.757: 2.300 ^s y 400 piezas 1.760: 240 ^s 1.764: 350 ^s
		PIELES 1.718-51 3 a 9.000 pieza 1.756: 48.000 1.759: 53.000 1.770-80 de 10.000 a 20.000
		QUINCALLERIA 30.000 a 40.000 ^s
		PAPEL MEDIA 500 a 900 bolas (24 resma) MAXIMA 1.759 37.690 bolas MEDIA 1.755-56 107.000 y 13.000 piezas. MAXIMA 1.759 440.000 cesa a partir de 1.770
		SOMBREROS entre 25.000 a 48.000 piez 1.771 máxima 183.000-1.776-0
		MERCERIA MEDIA: 700.000 ^s
		TEXTILES las mas importantes 1.743-51 6.000 a 45.000 1.751-53 45.000 a 1.500 1.753-76 150.000 a 200.000 1.776-80 360.000 a 822.000 f
		AGUARDIENTE muy regular, máximos 1.753: 8.473 piezas 1764 4.1
		VINO poco importado 1.751 se inicia 1.775: 300.000
		CEREALES MAXIMO 1.776 1.360.000 ^s

Por parte del Gobierno español medidas proteccionistas a la industria textil y los sistemas fiscales de las provincias exentas, además de los privilegios concedidos a Santander no hacían sino aumentar una competencia en unos tiempos que por la legislación interior francesa ya eran bastante duros. Si a esto se añade las concurrencias inglesas y holandesas, la situación se comprende, llegó a ser cuan manifiesta la evolución de su comercio.

De entre todos los productos que España importaba de Bayona hay que destacar los aguardientes, los productos forestales, los paños, el papel y entre los exportados la lana.

Las exportaciones bayonesas.

España era el principal comprador de los aguardientes exportados por Bayona, sea para su propio consumo o para reexportarlo a América, Generalmente se enviaban a los puertos comprendidos entre Bidasoa y Santander. Sólo la compañía de Caracas compraba, para enviar a Venezuela por valor de 4.000.000 de libras al año. Sin embargo el alto costo de esta dependencia comercial llevó a la compañía a intentar por su cuenta tal producción, al tiempo que diversificó sus áreas de aprovisionamiento en busca de licores mas baratos. El resultado no se hizo esperar. Al principio las ventas oscilaban entre 300 a 600 pipas, 260 a 398 barricas y 100 a 3.400 pintas; en el momento de esplendor se llegaron a vender 2.600 pipas y 10.00 pintas, para decaer a valores incluso menores que los iniciales, en lógica consecuencia de los esfuerzos industriales de la Compañía.

En cuanto a los productos forestales también era España el primer cliente de Bayona, pues compraba de 600.000 a 900.000 libras y también alquitrán de 1.200 a 1.500 barriles, especialmente a Cádiz.

Por último se exportaban planchas de madera en cantidades oscilantes de 9.000 a 65.000 unidades siendo el período mas importante de tráfico la década de 1.770 a 1.780.

Los envíos de telas fueron lo esencial en el apartado exportador y ascendían en consecuencia a cantidades considerables, y esto evaluando sólo las partidas enviadas por mar. Se trataba de paños de las más diversas procedencias Languedoc, Carcassonnes, Limoux o Montagne en valores que llegaron a superar las 400.000 libras anuales. También se exportaban telas de Laval, Saint Quentin, telas extranjeras adquiridas por los bayoneses para enviarlas después a España. Sedas procedentes generalmente de Lyon y productos de mercería procedentes de Amiens, Alais, Orleans

La partida en origen mas importante había sido la de paños de Carcasonne pero a lo largo del XVIII estos fabricantes, grandes consumidores de lanas finas españolas, poco a poco fueron orientando su producción hacia Levante dejando para el mercado español, los productos de Limoux, Montagne y Languedoc.

Por último, desde la óptica exportadora bayonesa señalemos el papel; Bayona se proveía de papel producido en las provincias que le rodeaban y una vez centralizado lo exportaba especialmente a España y luego a America y Portugal. Le provenían de papel fabricado en Bigorre y de Bearn. Especialmente se trataba del papel denominado - 300, que suponía el 60% de las exportaciones de papel y de ellos en su mayoría eran destinados a España. En 1.779 de 22.594 resmas exportadas sólo 5.034 se enviaban a Portugal. Se trataba de un papel blanco. Por mar iba destinada al noroeste de España, y una cantidad menor a Madrid y a otros lugares del interior.

Las importaciones.

De la actividad importadora cabe hacer especial mención de la lana, que ocupó siempre un lugar preferente en la actividad comercial bayonesa, lanas que salvadas contadas excepciones provenían de Bilbao, algunas de San Sebastián y las aragonesas por el camino interior, Y servían para abastecer fundamentalmente a la industria de Toulouse, Carcasone y Limoux, proveedores, ya se ha visto de paños - para su exportación a España.

De finales del XVII a 1.728 se produjo un crecimiento considerable de los intercambios laneros, la protección española a su industria interior determinó una regresión de las exportaciones, posteriormente, a partir de 1.747 se cortó la participación directa extranjera en el comercio lanero, lo que desvió la ruta de la lana marítima, a sus destinos finales sin pasar por Bayona, antaño centro - por el que pasaban todas las lanas españolas de consumo en Francia. Así el número de sacas enviadas fué disminuyendo hasta 1.760 en que parecía que se mostraría una recuperación que no llegó; diez años - después los niveles estaban en la cuarta parte de los de principios de siglo. Sólo al aproximarse los 80 parece que se reanimó el comercio pero la falta de datos hasta finales de siglo impide valorar con precisión tal circunstancia.

El tráfico.

Como se puede suponer, dada la proximidad de Bayona con la costa norte de España, y partiendo del hecho de que ya desde Burdeos el comercio con ella se hacía generalmente por medio del cabotaje, - en este caso la práctica de tal navegación era mayor; lo que unido a la mayor intensidad y al bajo arqueado de las embarcaciones utilizadas para tales prácticas supone un tráfico marítimo intenso.

Las informaciones disponibles muy cortas, afectan casi exclusivamente al período 1.758-1.780; aunque los datos sobre armamento son notablemente completos. Las relaciones eran predominantes, como se deriva del comercio realizado, con los demás puertos franceses, en primer lugar, luego con España y tras los puertos españoles, Países Bajos, los puertos hauseáticos, el Báltico, Portugal e Inglaterra. En España los puertos a considerar eran fundamentalmente los -- cantábricos; Fuenterrabia, Pasajes, San Sebastián, Lequeitio, Bermeo Plencia, Bilbao, Laredo, Santoña, Santander, Comillas, San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Villaviciosa, Avilés, Luanco, Gixon Ribadeo, Vivero, Bretanzos, El Ferrol, La Coruña, Camariñas, Muros, Carril, Pontevedra y Vigo, osea, prácticamente todos los puertos hábiles al cabotaje en el norte y en el sur, Cádiz y Sevilla y en el Mediterraneo Málaga, Cartagena, Alicante y Barcelona. En resumen se -- trataba del puerto atlántico francés con mas ámplias relaciones en la península.

San Sebastián, profundamente vinculada a la Compañía de Caracas en sus relaciones con Bayona exportaba productos alimenticios en especial vino de Canarias, sardinas, queso, chocolate y aceite de pescado; productos coloniales, en especial cacao caraqueño; artículos manufacturados generalmente derivados del hierro, velas, plomo en barras, pieles diversas y mercancías varias, como cera, piedras talladas etc. A su vez importaba otros productos alimenticios, como harinas de trigo, maiz, azucar, bacalao, productos forestales y sobre todo artículos manufacturados: telas, sombreros, peines, papel, etc.

Junto a la villa del Urgull hay que contar con Pasajes donde bayoneses y españoles armaban navíos para la pesca del bacalao, --

por lo que una parte importante del tráfico Bayona-Pasajes se realiza ba con el fin de aprovisionar las flotas bacaladeras.(111) El tráfico en conjunto no era de excesiva consideración habida cuenta que los navíos, fueron bayoneses o no que allí acudieron a armarse no siempre se retistraban en el Adour. A principios de siglo el aprovisionamiento de la guarnición de Fuenterrabia, que ya se ha visto al tratar de Burdeos, supuso un cierto tráfico. Unos máximos tanto el de entradas como salidas de Bayona en 1.775 con 19 y 20 navíos respectivamente y una media de una decena no superada sino en 1.761 con 13 entradas y en 1.762-70 con 11 y 12 salidas respectivamente.

Bilbao con un tráfico menor que el de San Sebastián exportaba sustancialmente lo mismo, salvo menores cantidades de chocolate y con la inclusión de ciertas partidas de naranjas en el sector alimenticio, muchos mas cueros, hierro en cantidades considerables pero sin manufacturar, en barras, lanas y numerosas manufacturas, generalmente reexportadas desde el puerto vizcaino. Al tiempo que importaba prácticamente lo mismo que la capital guipuzcoana.

El siguiente puerto, no tanto en importancia, ya que lo era mas El Ferrol, es Santander, con un tráfico similar al de Pasajes aunque mostrando, a partir de 1.765-1.768 una clara tendencia a crecer, vinculado este crecimiento no sólo a los privilegios jurídicos de Santander sino a mas importantes de trigo y maiz procedentes del entorno bayonés. Otra partida diferenciaba sensiblemente la balanza santanderina en cuanto a sus partidas componentes, los objetos destinados a la contrucción naval, especialmente la jarcia.

Gixon era un puerto con un comercio claramente desequilibrado

frente a sus raras exportaciones de pequeñas cantidades de sardinas, limones y cacao, recibía de Francia aguardientes, en cantidades considerables, vino, azucar, sombreros, cueros, telas, brea, maiz, paños, cordelería, quincallería, mercería, paños de lana, papel, etc. Todo este comercio se hacía gracias a una tráfico continuado de unos 5 - navíos año, en la ruta Gixon, Bayona, generalmente en lastre, y unos 8 en la inversa.

Con una media de tres entradas y otras tantas salidas el - puerto coruñés se muestra claramente en su poca importancia para el mercader de Bayona, y viceversa, los productos intercambiados son esporádicos y sólo el año 1.769, con 19 entradas fué en este ámbito de alguna consideración.

Hacia El Ferrol partía una media relativamente elevada de - navíos, mientras que las llegadas desde el puerto gallego eran menos abundantes aunque generalmente pasaban de diez navíos año; se exportaba por lo tanto, desde El Ferrol notablemente menos de lo que se importaba. Papel de fumar (¿Holandés?) chocolate, vino de Málaga y tabaco. Al tiempo que recibían vino, aguardiente, carne salada, harina de trigo, maiz, productos forestales y algunas manufacturas: sombreros, papel, hierro labrado, peines, cadenas, telas, cordelería...etc. es - decir sustancialmente cuanto fuera necesario para cumplir la función de arsenal y armamento de grandes navíos que correspondían a dicho -- puerto.

En el resto de la costa cantábrica merece destacar Plencia, que mantuvo con el Adour unas relaciones constantes, aunque comercialmente poco significativas, ya que la mayoría de las veces los cabotis

COMERCIO ENTRE BAYONA Y ESPAÑA

	IMP.de Bayo.	Exp.de Esp.	%	ESP. de BAY	IMP.de Esp	%
1746	11.309.291	-		15.746.263	10.416.053	
47	9.255.645	6.505.719		12.752.324	9.079.901	
48	10.352.444	7.856.719		15.267.380	11.592.660	
49	6.552.830	4.482.284		9.528.801	7.614.240	
750	7.573.401	-		8.981.670	-	
51	8.814.008	5.957.348		11.270.136	9.200.552	
52	6.548.333	4.550.981		9.492.294	7.986.157	
53	4.892.365	3.417.209		9.236.611	7.341.983	
54	6.444.635	4.245.564		10.229.522	8.565.376	
755	10.049.893	3.619.215		11.141.509	8.595.712	
56	5.429.707	1.456.545		11.318.761	9.103.857	
57	5.847.360	3.786.805		12.763.036	9.447.259	
58	4.043.517	2.636.364		11.851.810	9.781.062	
59	5.844.594	4.488.776		27.349.403	24.782.597	
760	5.435.120	4.392.267		14.597.180	12.139.883	
61	6.960.276	5.384.332		16.879.044	12.768.375	
62	10.309.375	7.137.445		15.586.871	12.454.999	
63	6.688.176	4.067.870		14.423.581	9.561.168	
64	7.890.973	5.402.974		12.204.663	8.360.204	
765	-	-		-	-	
66	-	-		-	-	
67	-	-		-	-	
68	-	-		-	-	
69	-	-		-	-	
770	5.649.000	2.965.297		8.567.346	5.878.061	
71	5.504.417	2.498.297		12.948.341	10.223.380	
72	6.318.006	3.328.156		8.048.081	5.714.298	
73	5.120.531	3.050.975		7.632.920	5.351.596	
74	5.251.665	2.920.084		8.377.519	5.850.064	
775	5.218.664	3.016.325		8.989.167	6.357.799	
76	6.758.938	3.679.376		9.069.311	6.237.848	
77	6.750.303	4.144.207		-	-	
78	5.328.038	2.987.630		9.224.383	8.070.867	
79	10.942.132	9.679.819		13.436.032	11.305.537	
80	7.811.730	5.525.754		13.212.794	11.407.223	

TRAFICO DE BAYONA CON ESPAÑA

ENTRADAS PROCEDENTES DE ESPAÑA / SALIDAS HACIA ESPAÑA

	TOTAL		S.S.		BILBAO			TOTAL		S.S.		BILBAO	
	E.	S.	E.	S.	E.	S.		E.	S.	E.	S.	E.	S.
1758	158	219	81	110	41	66	1770	131	125	49	26	26	36
1759	133	185	54	79	35	43	1771	144	127	64	46	32	23
1760	72	187	36	125	79	52	1772	92	111	49	37	19	30
1761	211	252	78	98	36	61	1773	—	—	—	—	—	—
1762	89	102	48	36	17	22	1774	—	—	—	—	—	—
1763	106	127	45	49	24	36	1775	103	128	39	30	15	33
1764	124	120	52	27	25	29	1776	108	74	43	16	15	20
1765	238	246	57	26	39	30	1777	94	116	42	31	15	27
1766	184	160	59	43	46	28	1778	84	87	46	29	15	17
1767	169	158	56	33	37	25	1779	138	109	52	24	27	36
1768	234	238	88	29	33	41	1780	124	114	48	29	24	38
1769	267	311	87	42	37	37							

- Las relaciones con El Ferrol se caracterizaban por una media -- claramente elevada de salidas con un máximo de 81 navíos en 1.769. Las entradas pasarán frecuentemente la docena y se aproxima a la veintena llegando a 27 en 1.769.
- Con Santander la media de movimientos, tanto de entradas como de salidas se situaba cerca de la decena, con ciertas peculiaridades como las 34 entradas en 1.765, 25 en 1.768, las salidas 71 (máximo) en 1.765, 49 en 1.768; perdiendo, como salidas importancia - entre 1.765 y 1.768
- La Coruña los envíos de navíos no superaron los 25, pero en general son una media de dos o tres, mientras que las entradas llegaron a un máximo de 19 en 1.769, siendo una media de tres.
- Plencia: 12 salidas en 1.761
20 " en 1.765
20 " en 1.766
14 " en 1.767
10 " en 1.776
23 " en 1.779
17 " en 1.780

tas plencianos arribaban de vacío, cargaban allí mercancías diversas, y la transportaban preferentemente a los puertos al oeste de Vizcaya, como Santoña, puerto comparable en su tráfico con Bayona, al de La Coruña; mucho mas esporádicamente a San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella o Villaviciosa.

Al igual que Gixon, Avilés era sustancialmente un punto importante aunque mucho mas irregular en sus contactos. Ribadeo, Vivero, Betanzos, Muros, Padrón y Pontevedra ya lo he señalado, tuvieron contactos con Bayona, pero muy esporádicamente, generalmente por importaciones de trigo y maíz.

La mayor parte de este tráfico se fundamentaba en las respectivas flotas de cabotaje; por una parte mas del 90% del armamento propio bayonés con destino a puertos europeos, no franceses, era destinado al comercio con España, lo que venía a suponer aproximadamente un tercio del tráfico. Una docena de plencianos, se encargaban cada año de este tráfico y otros navíos menores, de distintos puertos, completaban la flota destinada a este comercio.

I) Las características generales del comercio hispano-francés en el siglo XVIII.

En resumen, el comercio francés cuyo tráfico atlántico era esencial, realizaba en este ámbito tres tipos de actividades, la europea, la trata de negros y el comercio americano. Pero no cabe en puridad establecer excesivas diferencias entre estas tres actividades, como lo ha demostrado suficientemente Meyer en el caso Nantes. Sin embargo se produjeron especializaciones muy concretas, de las que los mejores exponentes son el mismo Nantes y Burdeos.

A lo largo del siglo el comercio europeo fué, a pesar del - importante significado del tráfico con las islas, un factor dominante,

y en él las claves eran las exportaciones de productos industriales, que, en valor fueron el sector de toda la balanza comercial que más creció, y dentro del ámbito industrial los textiles siguieron ocupando una posición privilegiada aunque el crecimiento más considerable tenga que atribuirse a otros transformados industriales. En cuanto a las importaciones, Europa proveía a Francia del 83,7% de los productos básicos para el sector de máximo crecimiento, el de las materias primas para sus manufacturas textiles. Una parte muy importante de tal porcentaje correspondía a España.

Procentualmente las exportaciones industriales crecieron en el siglo un 2,5% llegando a ser el 36,7% del total, y las importaciones crecieron en un 7% para las materias primas, llegando al 29,7% en 1.787. Uno de los factores clave en tal proceso fué el mercado español y su prolongación americana, pues si bien más del 40% de las importaciones españolas, por término medio, podrían considerarse francesas, tales niveles de participación se vieron seriamente afectados en el siglo al reducirse la presencia hispana en la balanza francesa de un 65,1% a un 59,8%, en franca contradicción con la tendencia general del comercio francés.

En términos generales cabe decir que este cambio de tendencia en la balanza española se fue produciendo paulatina y conscientemente a lo largo del siglo, pero merece la pena entrar en concreciones clarificadoras.

A finales del XVII la posición española en el mercado internacional era claramente de la proveedora de materias primas de calidad, al tiempo que, limitados por una producción industrial prácticamente inexistente, las importaciones de productos manufacturados para

su propio consumo y para la provisión del mercado americano, eran muy considerables. Esto en un contexto mercantilista, no podía por menos de encontrar una fuerte oposición por parte de su estado que veía, - en consecuencia, la desbandada del numerario procedente de America.

Lo que en términos económicos resultaba entonces claramente negativo, según Rambert(112) no lo era tanto en términos políticos, ya que la dependencia que los demás países, especialmente Francia, tenían con tan importante mercado, como proveedor de materias primas y metales preciosos y como plaza de venta de sus manufacturas, le convertía en arbitro de la situación comercial europea, situación a cuyo abrigo se intentará un crecimiento de la propia capacidad comercial. Lógicamente tal interés por desarrollar las manufacturas hispanas tenía que afectar seriamente a los intereses franceses al ser estos los principales proveedores del mercado español.

A finales del XVII y desde 1.659 con el tratado de los pirineos, los franceses gozaban de la cláusula de nación mas favorecida - en materia comercial, lo que suponía, sustancialmente, crear una ju-risdicción especial para los comerciantes franceses, que se tradujo - en los consulados, establecidos entre otros lugares en Gixon, La Coruña y Santander, y no en Bilbao o San Sebastián porque los fueros no - lo permitían; y en un juez conservador que dirimía los litigios sus-citados, así como la supresión de las visitas a los navíos y libros - de los franceses y, en cuanto a cuestiones arancelarias, la libertad de comerciar, salvo en los artículos prohibidos.

En 1.709, sin consolidar aún su condición como monarca, en plena guerra, Felipe V argumentando el fuerte contrabando que se practicaa

ba pretendió eliminar la figura consular. Los franceses provistos de guías que les permitían comerciar con America, bajo ciertas condiciones mínimas defraudaron a la administración gaditana por lo que la medida real intentó aplicarse con toda severidad, al tiempo que en Francia la administración intentaba en vano controlar a sus comerciantes en favor de una buena imagen eso si, sin un precio muy elevado. Es decir, y a pesar de los intereses de Pontchartin (118) sin castigar a los infractores o haciéndolo infructuosamente. La efectividad de tal medida fue corta pues, con el tratado de Utrecht, se renovaron todas las condiciones anteriores al conflicto.

España, gobernaba con una mentalidad como la apuntada prosiguió en su empeño proteccionista y consiguientemente controlador. Aduciendo una vez las descaradas prácticas contrabandistas en 1.761, sus trajeron del acuerdo sobre la supresión de las visitas, a las embarcaciones pequeñas, lo que afectaba en el ámbito cantábrico especialmente al comercio de Bayona, pero también a algunos cabotistas de Burdeos. Al tiempo que, con el fin de reducir al mínimo a los individuos bajo jurisdicción consular, nacionalizaban a todos los extranjeros que no se dedicaran al comercio al por mayor.

Cuatro años después, como consecuencia del estallido de la peste de Marsella, se impuso, cargando la mano sobre el comercio levantino, la visita de las cargas, y su correspondiente pago. La visita se suprimió efectivamente en 1.724, bastante después de superado el problema, pero los derechos a pagar por una acción no realizada siguieron vigentes hasta 1.735. Pero ésta no fue, con todo, la medida más grave que se adoptó. Como consecuencia, se decía, de las posibilidades de inspección de los algodones levantinos comercializados en Marsella se prohibió la importación de toda clase de paños del algodón, medida

que fué revocada para 1.721 pero que despertó un interés inusitado en los fabricantes españoles.

Años mas tarde, en 1.751 se suprimió el privilegio de la visita y todos los navíos extranjeros fueron sometidos a tal requisito, siguiendo con una práctica que con múltiples inconvenientes y enfrentamientos venía intentándose desde 1.740. En 1.758 se suprimieron los jueces conservadores y por tanto sometidos todos los extranjeros a la jurisdicción ordinaria y sus libros sometidos a visita.

Diez años después, con Carlos III, en 1.761 se firmó un acuerdo por el que los franceses serían tratados en España como naturales en reciprocidad con trato que, como franceses recibieran los hispanos en el país vecino, pero la cláusula no satisficó a los comerciantes - franceses, sobre todo porque el comercio español estaba notablemente - mas reglamentado que el francés por lo que trataron de retornar a la - condición de país mas favorecido lo que además tenía anexo el retorno de los cónsules. La larga negociación consiguiente condujo en 1.766 - a una carta de inmunidades para los pabellones respectivos, incluidos los napolitanos y en 1.768 al reconocimiento mutuo de visitas, con la supervisión de los respectivos cónsules, de los navíos de menos de 100 toneladas, lo que se reconocía como una clara medida contra el contrabando, En 1.774 a la prohibición del comercio de sal y tabaco se añadió una ampliación del derecho de visita que permitían practicarlo incluso en alta mar.

Superada la Guerra de los Siete años los controles y sistemas de estorbo al comercio en general aumentaron al exigirse los conocimientos de embarque de origen, o al prohibir la descarga por la mas

simple sospecha de epidemia en el Mediterraneo o por la presencia, a bordo de turcos; con un recrudecimiento de la represión del contrabando.

En 1.778 una ordenanza real prohibió el envío a la America Hispana de una larga serie de artículos, la mayoría de ellos franceses; el año siguiente las medidas fueron aún mas radicales, se aumentaron la tarifas aduaneras para ciertos productos al tiempo que se prohibía por completo la importación de otros, especialmente objetos suntuarios, lógicamente de muy alto precio. La tarifa de 1.782 retomaba todas estas medidas extremándolas y reduciendo aún mas las posibilidades comerciales. El efecto de tales medidas fué tal que no hubo mas remedio que adoptar, como contrapartida actitudes mas humanitarias con el contrabando, no consintiéndolo, sino liberando de represalias a contrabandistas y navíos, e incluso, en el contrabando financiero, obligando al retorno, en lugar de proceder a la incautación. Pero en materia arancelaria se siguió por el mismo camino y en 1.788 aún se prohibieron nuevos artículos.

Sin embargo España no pudo mantener por mucho tiempo tal exclusiva manufacturera contando con la impresionante demanda americana y al año siguiente no tuvo mas remedio que ceder en su control y permitir el envío a America de ciertos productos extranjeros (114) en la proporción de un tercio de ellos por dos tercios hispanos. Medida que fué pronto generalizada pues, a decir de las observaciones extranjeras, España era incapaz de producir lo preciso para satisfacer la demanda americana.

Todo este conjunto de medidas tomadas en su contexto general

afectaban muy especialmente al comercio francés y en consecuencia, sus comerciantes se consideraban con frecuencia, especialmente vejados, - pero lo cierto era que lo realmente acontecido resultaba ser que a -- quienes mas beneficios sacaban, por el mayor nivel de los intercambios, mas profundamente afectaba.

Si atendiendo a esta pautas proteccionistas hispanas volvemos sobre la balanza comercial se puede apreciar muy bien el efecto de las medidas derivadas de la peste marsellesa del 20, veinte años después la fuerte incidencia de la guerra marítima, y a partir de los -- años 40 el control del contrabando y a partir de Carlos III las fuertes medidas proteccionistas, especialmente hacia los años 80 significaron, no sólo una contención ya grave en un proceso de alza de precios, sino incluso de retroceso de los valores de intercambio, Y todo esto en un largo y lento proceso de crecimiento de las exportaciones españolas, exportaciones que deberían considerarse más en cantidad y peso que en valor con lo que la imagen resultaría distinta, y desde luego no tan optimista para la balanza comercial hispana.

En lo que al Norte de la península se refiere podemos resumir, señalando que las relaciones con Dunkerque no eran usuales antes de 1.774 pero que en algún caso algún navío llegaba a los puertos vascos, pero a partir del citado año ya ni siquiera se llegaba a Cádiz; de dicho puerto normando generalmente se enviaban a la península productos procedentes de Bélgica. De El Havre y Rouan, los dos grandes - puertos del Sena, los navíos que llegaban a estos puertos eran en términos generales, aproximadamente un tercio de los que con destino a - España salían, pero no llegaban al 25% en las llegadas, y estaba muy polarizado, tanto exportaciones como importaciones en Bilbao y a partir de 1.763-65 en Santander, se trataba de comerciar con lo poco dis

ponible, hierro, lana, cacao, sosa y frutos secos como productos de exportación, al tiempo que las importaciones se referían a telas normandas, destinadas con especial atención al mercado del sur, con lo que sus destinos al norte eran tan anecdóticos como los demás productos. En Bretaña, la posición de Saint Malo se fué debilitando progresivamente al tiempo que la significación del norte fué afianzándose -- pues el tráfico general fué decayendo y por lo tanto, con la polarización casi plena en las Provincias Exentas, en Bilbao y San Sebastian; hasta mediados de siglo especialmente en el puerto vizcaino para después, en los pocos años disponibles dirigirse, a lo que sabemos, preferentemente a la concha donostiarra; los objetos de comercio dejaron de ser, los iniciales bacalaos por cantidades cada vez mayores de paños bretones, cargados frecuentemente en los puertos menores de Landerneau y Morlaix. En Nantes la presencia de navíos con destino o procedencia en el Norte de España era muy frecuente, tanto que casi era exclusiva y en esta participación las presencias eran muy claras y definidas. Vizcainos, al abrigo de antiguos contactos, guipuzcoanos bastante menos, y algunos montañeses con algunas presencias esporádicas. con las primeras constancias asturianas y algunas gallegas. Todos -- ellos transportaban frutos secos, hierro y lana, hacia el norte y paños bretones hacia el sur, y sal, azúcar y aguardiente, pero especialmente, al igual que Saint Malo, distintos tipos de betañas. En La Rochelle la presencia española fué ciertamente muy pequeña pero generalmente vascongada o santanderina, quienes cargaban sal y cereales y -- llevaban frutos secos o hierro, en pequeñas cantidades. Al igual que La Rochelle, Burdeos era un puerto con poco que intercambiar con España, aunque las diferencias relativas entre ambos puertos impliquen -- también valores absolutos distintos; la especialización comercial -- bordelesa explica su dualidad geográfica. Cádiz, donde adquirirían acei

te y vinos, algunos y el norte de donde importaban vinos navarros, lana y hierro, siendo el tráfico con los puertos vizcainos y guipuzcoanos, sobre todo con San Sebastián y Pasajes, por causa de las relaciones con la Compañía de Caracas, claramente dominante. Por último Bayona puerto que ligado por medio del cabotaje con España tenía por tanto que estar preferentemente vinculado con el norte y dentro de éste especialmente con los puertos que le eran mas próximos.

En resumen de una geografía muy amplia, como son las costas españolas, la mayor parte del comercio de los puertos atlánticos franceses se hacía o bien en Cádiz, como en los casos de El Havre y sobre todo Saint Malo, con su influyente colonial, o con el norte, como Nantes, Burdeos o Bayona, o, a pesar de lo poco que sabemos, - La Rochelle. Esto es, que la mayor parte del tráfico, otra cosa es - el comercio, se hacía con el norte y de todo él, con Vizcaya, Guipúzcoa, La Montaña, Galicia y Asturias, por tal orden y atendiendo el carácter esporádico de las presencias gallegas y asturianas y a las mas frecuentes pero no muy importantes de Santander. Eran en especial de El Havre, Nantes y Bayona pero en cada año, no superaba los 12 de Bayona, 1 de Nantes y unos 10 del norte, en el mejor de los casos -- unos 25 en total, y esto a partir de 1.763 y mas concretamente de -- 1.778. Así la presencia de San Sebastián y sobre todo de Bilbao se - hacía fuerte en todo el Atlántico francés.

Sobre muchos aspectos de este comercio estamos poco informados. Conocemos bastante alguno de sus protagonistas, como el caso de los Magon (115) de Saint Malo, parte de una comunidad que controló el comercio francés de Cádiz; a Pellet de Burdeos un comerciante, casi agente exclusivo de la Compañía de Caracas en Bayona (116), a los

Danze y Motte en el interior, en el Beauvais (117), que llegaban a man tener contactos con España; a algunos comerciantes de Nantes con con tactos familiares en España, como nos lo muestran Meyer (118) o los - Cavarrus y otros mas de Bayona. Pero todos ellos no son mas que una minúscula parte, quizá importante, no cabe duda en el caso de Magon y Pellet, en un importantísimo proceso, aún insuficientemente estudia do.

A pesar de la importacia relativa de las citadas lagunas es preciso reconocer que la bibliografía francesa resulta por mucho la - más extensa en cuanto al análisis de las actividades mercantiles a - través de sus puertos marítimos; como contrapartida la situación es pañola que ya hemos señalado, penosa, en lo que a puertos se refiere no es más explícita en el análisis de las diferentes burguesías mer- cantiles y en el estudio de su función.

Puede decirse que sabemos aún menos de quienes fueron los protagonistas del comercio español en el siglo XVIII, que lo que sabe mos de la actividad comercial. Sólo la información procedente de los cinco gremios Mayores de Madrid, y el estudio del consulado de Bilbao nos aproximan algo al conoc-miento de la capacidad y función de las élites comerciales del Antiguo Régimen; sin embargo habrá que esperar a que estudios posteriores más minuciosos y precisos nos aclaren las múltiples dudas que al respecto tenemos.

En todo el norte sólo Ibañez de la Rentería, en Sargadelos se nos presenta como un auténtico empresario, comerciante y encima - hombres de negocios. Sin embargo sabemos que muchos otros no sólo po sibilitaron la existencia del notable gallego si no que incluso lo - superaron.

INGLATERRA

Las relaciones hispano-británicas en el siglo XVIII

Las relaciones comerciales hispano-británicas fueron siempre considerables, en forma legal o fraudulenta, pues ni tan siquiera los enfrentamientos bélicos consiguieron interrumpir tal trato. - España suponía en años normales, un cliente fundamental para Inglaterra, suponiendo tal situación el que a principios de siglo tal ramo del comercio británico fuera un cuarto en valores. Pero muy pronto - tal situación disminuyó considerablemente, en especial a causa de la

AÑO	EXPOT. BRIT. A ESPAÑA % TOTAL	IMP. BRIT. DE ESPAÑA % TOTAL	AÑO	EXP. BRI A ESPA. %	IMPO. BRIT. DE ESPAÑA %
1700	10,51	9,33	1760	7,13	4,68
1710	3,43	6,77	1770	6,22	4,14
1720	7,23	4,14	1780	--	--
1730	9,10	6,67	1790	3,53	4,28
1740	1,24	3,42	1800	--	2,30
1750	14,04	4,88			

disminución de las exportaciones españolas, pero no hay que olvidar, como detalle esclarecedor que entre 1.700 y 1.710 hemos visto como - los franceses enviaban, por ejemplo, sus vinos, vía España, por lo - que tendremos que suponer que tal regresión fué menor, o lo que es lo mismo, que el punto de partida ese 9,33% no es válido, y debe ser menor. En cuanto a la significación española como mercado hay que señalar también que fué en retroceso, especialmente a finales de siglo, - pero no se trataba del mercado español sino del imperio español - quien iba progresivamente, a ramalazos, perdiendo significación en el contexto del comercio inglés.

Lógicamente Inglaterra trabajó como pudo este mercado, tanto porque le interesaba conservarlo para la venta de sus productos como porque era un proveedor considerable de una materia prima fundamental para su primera industria exportadora, la lana. En tales condicio

BALANZA COMERCIAL ENTRE ESPAÑA Y GRAN BRETAÑA
(1.697-1.700)

AÑO	EXPORTACIONES ESPAÑOLAS	IMPORTACIONES ESPAÑOLAS	SUPERAVIT	DEFICIT
1.697	197.708	132.134	60.573	-
98	354.164	580.499	-	226.334
99	469.903	574.628	-	104.725
1.700	545.056	610.912	-	65.856
01	532.691	430.515	102.175	-
02	297.042	145.278	151.764	-
03	-	-	-	-
04	208	-	208	-
705	10.346	22.827	-	12.481
06	109.083	92.633	16.449	-
07	146.255	114.837	31.418	-
08	179.724	219.459	-	39.734
09	272.822	184.756	88.065	-
1.710	271.401	215.935	55.466	-
11	308.361	262.852	45.508	-
12	346.077	475.740	-	129.663
13	337.285	485.990	-	148.713
14	306.201	410.123	-	103.922
715	302.807	395.868	-	93.061
16	312.805	448.079	-	135.273
17	408.138	749.191	-	341.053
18	264.535	296.419	-	31.884
19	167.738	148.741	18.997	-
1.720	251.984	499.324	-	247.339
21	361.076	615.806	-	254.730
22	542.146	603.757	-	61.611
23	404.620	458.598	-	53.977
24	374.040	494.179	-	120.138
725	437.823	636.192	-	198.368
26	451.397	488.674	-	37.216
27	240.608	464.936	-	224.328
28	492.084	673.303	-	181.219
29	464.670	757.390	-	292.720
1.730	518.972	777.949	-	258.977
31	445.243	620.736	-	175.492
32	494.289	822.592	-	328.302
33	445.980	820.052	-	374.072
34	443.328	877.203	-	433.875
735	659.602	761.760	-	102.157
36	489.797	790.760	-	300.962
37	526.253	1.020.070	-	491.816
38	579.842	1.159.343	-	579.501
39	253.101	436.029	-	182.927
1.740	229.134	101.635	127.498	-
41	4.445	96.386	-	91.941
42	56.707	103.002	-	46.294
43	75.840	89.258	-	13.417
44	16.876	62.348	-	45.471
745	168.352	82.681	85.671	-
46	70.187	73.508	-	3.321
47	42.990	82.301	-	39.311
48	138.176	362.910	-	224.734
49	625.940	1.210.527	-	584.186
1.750	379.116	1.783.075	-	1.403.959

51	456.769	1.244.982	-	788.912
52	390.376	972.190	-	581.814
53	441.903	1.064.428	-	622.524
54	368.644	936.160	-	567.515
755	368.464	973.335	-	604.870
56	468.925	1.463.613	-	994.687
57	332.500	1.164.973	-	832.452
58	462.768	1.147.341	-	684.572
59	340.191	1.548.016	-	1.207.825
1.760	460.042	1.048.222	-	588.180
61	433.917	1.253.737	-	819.820
62	131.279	139.580	-	8.301
63	590.506	1.168.072	-	577.565
64	503.489	1.318.345	-	814.855
765	594.893	1.237.551	-	642.557
66	558.002	1.078.731	-	520.728
67	593.504	1.144.777	-	551.273
68	472.045	1.076.005	-	603.960
69	577.816	830.893	-	253.077
1.770	505.267	887.099	-	381.831
71	568.323	1.224.811	-	656.488
72	131.476	845.459	-	313.983
73	480.582	894.009	-	413.427
74	600.031	1.080.948	-	480.917
775	586.038	1.290.534	-	704.496
76	578.248	1.247.873	-	669.652
77	547.390	872.870	-	325.480
78	430.680	984.201	-	553.521
79	226.209	617.266	-	397.057
1.780	86.868	-	86.868	-
81	114.492	-	114.492	-
82	145.883	-	145.883	-
83	426.848	609.274	-	182.426
84	651.366	813.839	-	162.463
785	702.170	805.098	-	102.928
86	577.443	681.386	-	103.943
87	803.311	575.053	228.258	-
88	810.812	678.311	132.541	-
89	603.849	677.289	-	73.440
1.790	746.907	667.172	79.135	-
91	733.048	673.040	60.008	-
92	908.063	811.378	96.685	-
93	490.242	502.847	-	12.605
94	759.950	652.520	107.430	-
795	1.007.936	466.670	541.266	-
96	825.632	561.354	264.278	-
97	517.809	6.831	510.978	-
98	353.897	387	353.510	-
99	429.846	5	428.841	-
1.800	704.189	15.381	688.808	-

Tabla sacada de NADAL FARRERAS, Joaquin: Comercio exterior con Gran Bretaña 1.777-1.914. Madrid 1.978 pag. 312 y 313

nes, cualquier acción del Gobierno español encaminada a protegerse desde unos postulados mercantilistas no podía por menos de encontrar una réplica rápida, pues al limitar las importaciones de manufacturas y estorbar la exportación de materias primas atentaba contra las dos claves del comercio inglés con la península. Pero además otra cuestión preocupaba seriamente a los comerciantes ingleses y por ende al parlamento: el mercado colonial. El práctico monopolio español en América contravenía los intereses de un país productor, permanentemente en busca de mercados para sus manufacturas; mercados a los que lógicamente pretendía acceder en las condiciones - más libres posibles, y que al estar seriamente estorbado no podía ser sino una fuente más de conflictos.

Así estos no escasearon, a lo largo del siglo, y con un trasfondo claramente comercial, ambos países se enfrentaron, sustancialmente en el mar, un número considerable de veces. En 1.700-1713 la Guerra de Sucesión, cinco años después los incidentes italianos. En 1.738 una nueva guerra complicada a partir de 1.742 con la sucesión austríaca; en 1.762 la Guerra de los Siete años empezada el 56 afecta España y enfrenta a esta con Inglaterra durante un año. En 1.779 y hasta 1.783 la Independencia americana para retornar los enfrentamientos en 1.796 hasta entrados el XIX; en resumen 34 años de contiendas entre ambos países a lo largo del siglo, hechos sustancialmente enmarcados en un enfrentamiento comercial.

En punto de partida del proceso podemos situarlo en el acuerdo comercial de 1.667 por el que Inglaterra figuraba clasificada entre las naciones mas favorecidas, tratado que con sucesivas modificaciones fué considerado como documento base a lo largo de todo

el XVIII, a pesar de la oposición inglesa, lo que provocó constantes enfrentamientos en tiempos de paz, e innumerables presiones en las negociaciones subsiguientes a los períodos bélicos, presiones lógicamente encaminadas a la ruptura de las condiciones monopolistas que caracterizaban al mercantilismo español (119).

El primer paso en tal proceso fué el conseguido tras la Guerra de Sucesión, en Utrecht los ingleses obtienen el retorno a las condiciones de nación mas favorecida, la marginación española en Terranova, y lo que dentro del proceso resultaba más significativo, el asiento de negros y el navío de permiso, mas pocos años después se ampliaron los beneficios al comercio metropolitano con Inglaterra y se completaron ciertas ventajas en materia de trata. La cuádruple alianza fué superada en 1.721 y las condiciones de origen retomadas, pero en 1.725 las maniobras de Riperda alertaron a los ingleses quienes para el 29 obtuvieron una confirmación clara del concepto de nación más favorecida. Los años siguientes fueron de tensiones permanentes y por fin en 1.750, partiendo de las mismas condiciones de 1.667 los ingleses obtuvieron una ventaja definitiva, la liberalización del comercio de esclavos. En el 63 se sumaba un nuevo privilegio; a partir de tal momento el Almirantazgo británico, decidiría unilateralmente la validez de las presas realizadas en tiempos de paz, con lo que, la fuerza fundamental de hostigamiento al contrabando que tenía Madrid, a través del curso legal se veía automáticamente reducida al dar carta blanca a los ingleses para unas represalias que si en estricta relación internacional, en tiempo de paz, pudieran ser invalidadas, la discrección del Almirantazgo podía convalidar con cualquier excusa. (120)

Esta situación fué enrareciendo progresivamente las relaciones bilaterales, llegando al enfrentamiento en la Guerra por la Independencia americana, pero aunque el resultado de la contienda ofreciera ventajas a España, Inglaterra se mostró mas dispuesta a hacer concesiones territoriales, como así fué, que a ceder en sus conquistas comerciales, cuestiones que por entonces cobraban un relieve aún más considerable como consecuencia de la situación interna de una Inglaterra embarcada ya en la revolución industrial. Situación para la que la rotura del monopolio español resultaba prácticamente imprescindible a largo plazo y ciertamente muy beneficiosa a plazo más breve. Así, en tiempos de paz, los problemas de las presas siguieron siendo permanentes y los intentos de solución, si bien continuados, casi siempre fueron inútiles. En tal línea de protestas y tensiones en 1.783 los comerciantes británicos presentaron un memorial a Lord Grantham que con motivo de la paz estaban pendientes de firmarse. En dicho memorial se hacía una relación, de las variaciones que desde mediados de siglo venía introduciendo el Gobierno español en las prácticas comerciales bilaterales. (121).

Según ellos a pesar de que en el tratado de 1.667 (Art. 7º) se especificaba que los ingleses podían introducir en España "todo género de mercancías, ropas, frutos y demás cosas de la Gran Bretaña y de sus Indias" y de que tal artículo había sido ratificado en Utrecht y en los tratados de 1.715, 1.721, 1.750 y 1.763, el Gobierno Español había prohibido desde 1.767 en adelante la importación de telas de algodón, de los que tuvieron algo de algodón, de todo género de lienzo pintados, medias muselinas lisas, cueros beneficiados y cerbeza, productos todos ellos en los que los ingleses tenían mucho interés pues los enviaban, no sólo para el consumo español, sino también el

americano.

Por otra parte en el artículo 11 se estipulaban ciertas limitaciones al registro de los buques, a lo que alegaban que controvenía la "lleida" catalana pues se aplicaba a todo navío por el mero hecho de anclar en un puerto del principado, situación, decían, especialmente grabosa para ellos que comerciaban en pescados de Terranova y granos, y lo hacían buscando mercado en el Mediterráneo, sin destino fijo, lo que les obligaba a entrar a puerto frecuentemente, aún sin provecho económico.

En cuanto al artículo 12, por el que se proveía que los géneros que ya hubieran pagado algún derecho en algún puerto de España pudieran ser trasladados libres de derecho a cualquier otro puerto, y sin embargo también de que el arancel había sido fijado y sus variaciones reguladas, la corte había pasado del 10% a gravar los géneros propios del comercio británico, en el nuevo arancel con un 15% y aún un 20% hasta el punto de que según ellos los impuestos sobre el pescado salado, de sardinas y salmón, que se transportaban en barriles, resultaban, en Cádiz, tan grovosos, que suponían su prohibición de entrada en el país, lo que resultaba especialmente grave, dado que este ramo del comercio, había sido muy importante y se veía además atacado ahora en Cataluña con unos derechos muy fuertes, lo que lo estaba debilitando.

El Gobierno español que dada su política no quería entrar en demasiados detalles, y que además venía sufriendo protestas similares, y aún sufrió mas, de otros países por algunas de estas causas (122) - respondió simplemente que el comercio efectivamente, como se estipulaba en el artículo 7, era libre, pero no ilimitado, que no era nuevo -

que se prohibieran aquellos paños, y que si lo dudaban miraran la recopilación, que los derechos catalanes tenían su origen en 1.250 y que además no eran exclusivos de dicho país pues se pagaban similares en el Sund, que no estaban prohibidos los cueros beneficiados y que mal podían quejarse los ingleses cuando ellos mismos prohibían los tejidos de algodón chino y de la India. Además de que la queja sobre Cádiz - más valiera no atenderla cuando contaba que los ingleses practicaban allí el comercio desde los mismos navíos con lo que además de ser ilegal burlaban los demás impuestos, luego no había otro remedio que cargarse este. Por último, se indicaban que unos con otros el arancel - del 82 quedaban los productos en un 15%.

Sin embargo de tales explicaciones y de que el Gobierno Español alegaba para tales medidas un exclusivo afán proteccionista para su producción industrial, los comerciantes británicos recelaban que - se tratara de un ataque directo al comercio inglés, privándolo de algunas de sus ramas mas importantes ya que según ellos los diferentes tejidos de algodón que eran manufacturados en Manchester, no tenían - competencia en Europa, dados su precio y calidad, y su envío a España, para el consumo nacional, y el americano había llegado a suponer antes de la prohibición unas 300.000 libras esterlinas al año. Por otra parte en cuanto a los lienzos y telas de algodón pintados, eran uno de - las ramas principales del comercio, de hecho decían que había mercader en Londres que podía demostrar que él sólo había enviado en un año - 10.664 piezas de lienzos que contenía 265.222 fardos, y que además, - y para colmo se preveía que se habían de prohibir los únicos tejidos de lana que por entonces les permitían a los ingleses colocar en el - mercado español, y esto porque varios fabricantes catalanes se habían ofrecido a fabricarlos.

Si a esto se añade que protestaban por los vales reales, y - del hecho de que no hubiera los cónsules necesarios, especialmente en las Provincias Exentas, y que por otra parte afearan su actividad a - España porque esta gozaba de especiales ventajas, decían, en el mercado británico con unos vinos menos grabados que los franceses, permiso de introducción de productos americanos y algunos más, a mas de ser - el principal cliente español, se comprenderá que la situación resultaba especialmente tirante. Al final del siglo el bloqueo no fué sino - un signo más del problema que llenó un tercio de la centuria en las - relaciones entre los dos países.

La actividad comercial.

Dentro de este marco político los intercambios crecieron aun- que en el proceso general los enfrentamientos bélicos supusieron un - frenazo o una interrupción de la tendencia ascendente. Estos efectos eran distintos según se trataba de las importaciones o de las exportaciones españolas, pues aquellas prácticamente desaparecían cuando es- tas, aún disminuyendo seguían practicándose llegando las importacio-nes a desaparecer por completo en la guerra de la independencia de las colonias británicas en América, situación que algo más amortiguada, - pero de todas maneras con gran fuerza, volvió a plantearse a finales de siglo. Prescindiendo de tales momentos ya se ha señalado como el comercio fué creciendo paulatinamente (123) aunque con fluctuaciones, - en un ritmo lento, en el se produjeron dos etapas, la primera hasta - 1.780 y la segunda, una fase de transición a las condiciones del XIX que llegó hasta 1.815.

La primera etapa, ocupada por problemas fundamentalmente - coloniales se caracterizó por resultar, en términos de balanza de co- mercio, claramente favorable a Gran Bretaña, saldándose el déficit -

español por medio de las consabidas remesas de metales americanos, que junto con los productos nacionales, materias primas preferentemente, y algunos productos coloniales, fueron la contrapartida hispana de las manufacturas del norte. A continuación, en la denominada fase de transición, las guerras desproveyeron a España de numerario, al tiempo que cortaron su comunicación normal con las colonias lo que, si bien afectó, y muy sustancialmente a su capacidad de compra, para si y como intermediarios de la demanda colonial, no afectó tanto a la oferta española, especialmente a la lana, los frutos secos, la fruta levantina y los vinos, productos metropolitanos que seguían teniendo una demanda estable en Inglaterra; lo que fué haciendo surgir poco a poco los primeros años de una balanza positiva para España, tendencia que progresivamente fué consolidándose para terminar, ya en el XIX por ser una norma. ¿Cuáles fueron los productos objeto de intercambio?. Siguiendo la tónica general, que desde el Sund hemos venido observando, la demanda española se volcaba en manufacturas lino, incluido el hilo de lino, de la lana, algunos derivados del algodón y ciertas manufacturas de hierro, carbones, estaño en bruto y manufacturado, y manufacturas de latón y cobre, en resumen y sustancialmente manufacturas textiles y metalúrgicas; al tiempo que exportaba, lana, vino, hierro en bruto, frutos secos y frescos y algunos productos coloniales y aceites.

Los dos productos de exportación más importantes eran el vino del que España resultaba el tercer proveedor, tras Francia y Portugal y la lana, productos que llegaron a significar entre el 25 y el 75% del valor total de las importaciones inglesas procedentes de España, aproximándose a un valor promedio, en la primera mitad del siglo, superior al 60% para descender en la segunda, hacia un 35%; esta caída

del valor relativo se debe a que el vino no siguió la marcha general del mercado, que cada vez demandaba, no sólo más lana, sino también - más productos tintóreos, con lo que sus valores reales, aunque estables, salvando la fuerte crisis de los años 80, y de hecho en aumento a finales de siglo, a partir de 1.740, fueron perdiendo valor relativo.

A partir de 1.772 parece observarse, como ya hemos señalado al hablar de la lana, un incremento de la demanda de lana de calidad, lana que los ingleses por el momento sólo podían obtener en el mercado español lo que al mantenerse el vino alrededor del 10,20% fué haciendo disminuir su importancia comparando con la lana en el comercio bilateral. Al mismo tiempo, y lógicamente y dada la especialización industrial británica, a finales de siglo la fuerza comercial de los colorantes fué muy considerable, y salvo durante el bloqueo finisecular, en aumento, llegando a suponer un porcentaje próximo al 30% del valor total. Así, lana, vino y colorantes suponían a finales de siglo más del 70% del valor total, lo que resulta importante habida cuenta que algunos de los colorantes eran de procedencia americana.

Un papel similar, en el ámbito de las importaciones, lo desempeñaban las manufacturas de lana, que al menos durante el siglo XVIII fueron, claramente el elemento dominante. De hecho en el período 1.772-74 representan el 65% del valor total importado; pero era este un sector muy preocupante para la política económica española y no pudo por menos de verse seriamente afectado por ella. Política que inició Carlos III, por lo que con anterioridad pueden suponerse valores de incidencia aún mayores.

A finales de siglo, mas especialmente a partir de 1.780-82 se observa además otro factor, de nueva incidencia, que contribuye a reducir la importancia de las manufacturas de lana, las manufacturas de algodón, las hijas de la revolución, que de ser con anterioridad prácticamente inexistentes pasaron en 1.802 a suponer un 12,82% cuando en 1.796 eran un 3,22%; y estos valores fueron lógicamente en detrimento del sector lanero.

La significación del norte de España en este contexto, salvando las especificaciones derivables del tráfico, es difícil de precisar; en el XVIII Inglaterra parece que adquiriría en el norte, en cuanto producción local, otra cosa serían los productos ajenos allí embarcados, limones y naranjas, nueces, hierro en barras y la lana cargada en dichos puertos, lana que suponemos, en principio que era la mayor parte de la allí enviada en razón, fundamentalmente, a la cortedad de los derechos aduaneros pagados por las demás aduanas en concepto de lanas (124). Así, de los dos productos fundamentalmente uno se cargaba en el norte, el más dinámico; pero los productos tintoreos, otra de las claves, sobre todo a finales de siglo, tenían generalmente otra vía de salida.

Era tradicional la importancia de las exportaciones de hierrro, sin embargo hay que sopersarlas con cuidado; por una parte España no era ni con mucho el proveedor principal de hierro (125) pues sus cifras comparadas con suecas y rusas resultaban irrisorias y lo que es más, el valor del hierro importado por España era más de cuatro veces superior al exportado.

Se comprenderá por otra parte que nueces, limones y naranjas

no significaban gran cosa en la balanza comercial. A pesar de tal cortedad de valores, hierro y frutos, en cuanto a la propia producción, no debe desdeñarse esto pues, para algunas zonas, el mercado inglés - de agiros, era el único mercado exterior accesible, lo que situaba a estos lugares en una clara inferioridad al ser ellos por su parte, insignificantes para el comprador.

En resumen, como exportador el norte sólo tenía importancia en tanto en cuanto intermediarios de la lana, y como importadores, - con una capacidad de intercambio muy reducida, y unos excedentes monetarios cortos no serían, por sí, muy importantes, aunque ciertas prácticas mercantiles pudieran convertirlos en aceptables consumidores de manufacturas pañeras y a algunos de sus puertos, concretamente Bilbao, Santander y La Coruña en bases aceptables de penetración.

El tráfico

El estudio de tráfico marítimo, única clave para la clarificación de tal cuestión, resulta difícil a pesar de la riqueza documental británica. Sin embargo algo puede hacerse a partir de una valoración de la función que los distintos puertos desempeñaron en el comercio de aquel país, y de su evolución a lo largo del siglo, lo que nos permitirá seleccionar de entre la multitud de sus puertos, los más - significativos en general, y mas concretamente, a partir de lo ya expuesto, de los propios, por su especialización para el comercio con España. Aunque se imponga una última limitación a partir de la bibliografía disponible, pero al menos esta quedará en un marco general compreensible.

A finales del siglo XVIII los puertos británicos más impor--tantes mantenían entre sí una relación de fuerzas, en el tráfico español, ligeramente similar a la que mantuvieron en el tráfico en gene--

ral. Así en los años 1.789-90 Londres representaba la mayor parte de este, una mayoría así en 1.790 supuso que más de la mitad de los barcos que procedentes de España llegaban a Inglaterra eligieran como destino el puerto del Támesis; y esto es un planteamiento de tráficos pues en términos de tonelaje, la superioridad, tanto en las importaciones como en las salidas era mas acusada.

En segundo lugar en cuanto a las importaciones se situará - Bristol, cuarto punto exportador, en tercero Liverpool y cuarto Exeter. Mas atrás se situarían, Darmouth, Pool y Plymounth y en un tercer nivel, puertos como Hull, tercer puerto exportador, Lynn, Regis, Falmouth y Yarmouth, así hasta unos totales próximos a las 40.000 toneladas de importación en unos 365 navíos y uno 26.000 de exportación en unos - 230 navíos, la mayor parte de ellos británicos, que eran además los - de mayor tonelaje medio.

A lo largo del XVII la concentración del comercio y consi--- guientemente del tráfico en el puerto de Londres y en su antepuerto - no pudo por menos de afectar a los demás puertos de las islas, espe--- cialmente a los pequeños puertos provinciales, en un proceso que tuvo sus orígenes en el siglo precedente. Aunque ciertas especializaciones permitieron a algunos puertos conservar unas posiciones relativamente importantes: así, Exeter y Lynn Regis consiguieron mantener su posi--- ción en el mercado de paños, al tiempo que en la misma especialidad - Hull logró junto con Newcastel afianzarse en el ámbito báltico; en - otros sectores como el pescado (arenques) sardinas y pescado de Terra nova, carbón de piedra o el estaño, puertos como Yarmouth, Plimouth - y Southampton consiguieron una cierta participación, a pesar de la - fuerte polarización londinense, hasta el punto de que Bristol llegó -

ENTRADA DE BARCOS PROCEDENTES DE ESPAÑA
(ISLAS CANARIAS) EN LOS PRINCIPALES --
PUERTOS DE INGLATERRA (126)

SALIDA DE BARCOS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS
DE INGLATERRA CON DESTINO A ESPAÑA (ISLAS -
CANARIAS)

	BARCOS BRITANICOS			BARCOS EXTRANJE		BARCOS BRITANICOS		BARCOS EXTRANJEROS	
	AÑOS	Nº BAR.	TONS	Nº BARCO.	TONS	Nº BARCOS	TONS	Nº BARCOS	TONS
LONDRES	1789	181	19.527	25	2.246	96	10.201	20	2.066
	1790	142	17.472	29	2.416				
BRISTOL	1789	32	3.106	16	1.281	8	780	17	1.329
	1790	28	3.131	20	1.910	9	1.024	21	2.168
EXETER	1789	18	1.433	-	---	9	589	-	---
	1790	17	1.622	-	---	4	290	2	190
HULL	1789	3	439	-	---	12	1.792	-	---
	1790	4	596	-	---	10	1.361	-	---
LIVERPOOL	1789	19	2.109	-	---	19	1.915	-	---
	1790	19	2.014	2	210	17	1.788	2	246
LYNN REGIS	1789	3	402	-	---	11	1.307	-	---
	1790	1	82	-	---	1	112	-	---
PLYMOUTH	1789	11	1.115	3	250	-	---	-	---
	1790	8	670	-	---	-	---	-	---
POOLE	1789	12	3.045	-	---	4	509	-	---
	1790	8	2.214	-	---	2	198	-	---
YARMOUTH	1789	6	665	-	---	6	450	-	---
	1790	3	332	-	---	9	615	1	82
FALMOUTH	1789	7	791	-	---	5	489	-	---
	1790	6	835	-	---	4	321	1	150
DARTMOUTH	1789	13	1.596	-	---	3	246	-	---
	1790	7	840	-	---	2	131	-	---
TOTAL IN.	1789	353	38.135	44	3.777	214	22.635	37	3.395
	1790	280	32.910	54	4.843	156	20.333	56	5.926

a ser hacia mediados del XVII un puerto muy considerable, detrás de -
la capital, naturalmente. (127)

Al final del siglo, XVII unos pocos puertos merecerían la -
atención, de ellos, Hull además de encontrarse en retroceso ya se ha
señalado que tenía una manifiesta dedicación báltica. El desarrollo -
específico de Bristol estaba vinculado
al ámbito americano; hacia 1.750 cerca
de la mitad de su tráfico procedía de
las colonias de donde fundamentalmente le interesaba el azúcar, el ta
baco y el bacalao. Plymouth más moderadamente participaba de la misma

situación. Como consecuencia del boom de tráfico de estameñas Exeter creció inusitadamente. Los demás puertos tuvieron circunstancias menos relevantes como Devon que en el comercio del norte creció algo a costa de Darmouth, o el mismo Nawcastle, que compitió con Londres y Hull por el mercado del norte.

Esta selección de los puertos continuó a lo largo del XVIII sólo se amplió con la presencia de Liverpool tras 1.730 y Whitehovem lider en el sector tabaquero, al tiempo que los puertos en relación con el mar del norte y el Báltico participaron del importante impulso que tal área, tuvo en el comercio británico. Yarmouth tuvo un corto período de fuerza en la primera mitad de la centuria pero su situación comenzó a decaer rápidamente. En la segunda mitad del siglo los nuevos puertos Liverpool y Whiterhaven se mostraron muy dinámicos, al tiempo que Londres o Newcartle crecían moderadamente y Bristol se estancaba. Así podemos decir, que en el XVIII, al principio, importaban los puertos de Londres, Bristol, Exeter, Hull, Newcastle y Plymouth, al tiempo fué considerable la actividad de Yarmouth, que pronto decayó y desde 1.730 en adelante dos nuevos lugares Liverpool y Whiterhaven se mostraron como los más dinámicos. De todos ellos, Hull y Newcastle por su especialización en el mundo nórdico no interesaban demasiado al comercio hispano.

Whitehaven.

Las limitaciones bibliográficas señalan lo que se puede o no decir. De Yarmouth no hay prácticamente bibliografía (128) de Whitehaven sabemos poco, pero su presencia como exportador de tabaco, se hizo notar en algunos puertos españoles e incluídos los del norte de la península como Bilbao (129). Whitehaven fué inicialmente un puerto exportador de cobre que siguió con tal actividad a pesar del boom del

tabaco iniciado a finales del XVII, pero tal situación se vió afectada primero por la competencia de Glasgow (1.750) en el tabaco y el del cobre le fué seriamente disputado por Workington, Moryort y Morington, lo que se hizo notar especialmente a partir de 1.789. Sin embargo hasta finales de siglo, el puerto, gracias a otros objetos de comercio pudo mantener su situación preferente (130).

Liverpool.

El siguiente puerto en el impulso creciente, Liverpool, especializado en el comercio americano, se volvió hacia Europa tras 1753, de forma que cada día fueron más frecuentes los viajes con destino al sur, los cuales, aunque polarizados en Lisboa y Oporto, llegaron a su poner mas del 25% del tráfico total con el continente (131).

Bristol.

En el caso de Bristol nuestra información es más completa - (132) pero su grado de continuidad prácticamente nulo, Bristol tuvo su época dorada en el siglo XVIII en la mayor parte del cual fué, tras Londres el segundo puerto inglés, vinculado fundamentalmente a tres mercados, Irlanda, Francia y la península Ibérica y al pujante mercado trasatlántico, actividad esta última en la que comerciaban fundamentalmente con azúcar, lo más importante; tabaco y Ron. Como muestra de tal incremento comercial se puede aducir que a finales de siglo XVII (1687) los navíos cargados en sus muelles fueron 240, en 1.717 - 375 y en 1.787, 448, lo que supone casi una duplicación en cien años. En cuanto a las entradas se pasó de las 240 en 1.700 a 485 en 1.787, - lo que viene a confirmar esa imagen de duplicación secular, tanto más evidente cuanto que en el mismo período se pasó de un tonelaje medio de 105 a otros de 144 toneladas en resumen, en 1.700 entre entradas - y salidas el tonelaje de puerto fué de 19.878 y en 1.791, 76.000 cifras más que ilustrativas del crecimiento e interés del puerto de -

Bristol.

El comercio con España, concretando sobre el realizado con la península, se fundamentaba en un recorrido, diríamos triangular: salían los navíos de Bristol a las pesquerías de Terranova, de allí, cargados con pescado y grasas llegaban a las costas españolas unos directamente al Mediterráneo donde cargaban aceite, frutas, vino y otros, al norte, donde adquirían lana, y desde la península volvían a Inglaterra según un esquema clásico entre los bacaladeros, como hemos visto con mas detalle al plantear el caso de Saint-Malo ¿En que medida fué sustituida Saint Malo por Bristol?. Los bacaladeros franceses por los ingleses, tras Ultrecht. Es algo que por el momento no está claro, pero hay indicios que permiten suponerlo. Existía también, aunque en menor medida, un tráfico directo basado en las arribadas al puerto de Bristol de productos procedentes de una amplia geografía gracias a un cabotaje muy intenso, y también de su propia industria, refinerías de azúcar, destilerías, fábricas de vidrio, jabón, manufacturas de cobre, ladrillos y tejas, usados frecuentemente como lastre.

No conocemos muy bien el tráfico que posibilitaba este comercio. Entre el 25 de junio de 1.699 y el mismo día y mes del año siguiente entraron en Bristol 22 navíos, con un arqueo total de 1.450 toneladas, procedentes de Lisboa, Bilbao, San Sebastián, Oporto, Faro y Canarias, cargados con vino, frutos, sal, hierro y lana y 108 con 2.100 toneladas procedentes de Cádiz, Sánlucar, Málaga y otros puer--tos mediterráneos, cargados con vino, aceite y frutos, en total 130 navíos con 3.550 toneladas de un total de 262 navíos entrados, sin contar los procedentes de Irlanda y el cabotaje.

Casi a finales del siglo, en el período, 1.789-1.790 entraron 48 con 4.387 toneladas procedentes exclusivamente de España y Las Canarias y al año siguiente lo hicieron otros tantos con 5.091 toneladas, lo que no nos permite saber si el tráfico creció o no; pero si tomáramos, a fin de siglo, en consideración también el tráfico portugués y el del resto del Mediterráneo como lo hemos hecho para finales del XVII resultaría 62 navíos más, es decir se llegaría a unos 110 u 83, según los años. Lo que habida cuenta la coyuntura política del Atlántico no es de extrañar.

AÑOS	PTO. DE BRISTOL					
	TRAFFICO		EUROPA		S.EUROPA	
	Ent.	Sal.	Ent.	Sal.	Ent.	Sal.
1769-70	330		169		130	
1715		336		78		44
1716		476		65		36
1717		209		86		56
1764	316	343	94	85	41	40
1770	348	287	121	41	53	21
1775	455	369	139	78	50	44
1778	332	242	137	50	44	31
1779	242	223	64	46	26	27
1780	247	294	80	44	22	23
1787	485	448	185	132	99	55
1790		420		88		36
1795	306	313	115	66	74	26
1796	155	313	81	77	44	38

En cuanto a las salidas la desproporción no puede ser mas evidente, en parte porque como ya se ha señalado algunos de los navíos que llegaban a Bristol procedentes de España, habían llegado a la península desde la costa de América del Norte.- Este nivel de arribarlas pro-

cedentes de las costas ibéricas debió ser muy estable pues en 1.789-90 llegaron 25 navíos con 2.109 toneladas y al año siguiente lo hicieron 30 con 3.192 toneladas. Esta estabilidad en el número de trayectos, tanto en una dirección como en otra se completa con un crecimiento del tonelaje medio, muy en la línea del comportamiento general de dicho puerto.

Una visión aventurada de la cuestión nos permite señalar que lógicamente la relación de Bristol-España estaba muy polarizada en el sur, al contrario que en la dirección sur-norte, mas atenta al mercado

del norte, tanto por su condición de compradores de bacalao como por su atractivo como proveedores de lana, y en menor medida hierro. Como es lógico, dado el potencial marítimo inglés, la mayor parte de este tráfico se realizaba en navíos propios con la excepción de una buena parte de los procedentes de Bilbao, el resto eran matrículas en distintos puertos británicos, bastantes de ellos en el mismo Bristol.

	1715		1716		1717		MEDIA	
BILBAO	12	479	9	319	23	735	15	511
CADIZ	4	330	4	225	7	414	5	323
CANARIAS	-	-	-	-	1	30	1	30
MALAGA	6	380	2	210	6	428	5	339
PONTEVEDRA	-	-	1	25	-	-	1	125
SAN SEBAS.	1	20	2	90	4	150	2	86
VIGO	-	-	1	25	-	-	1	25
BARCELONA	1	150	-	-	-	-	1	150
TOTAL	24	1359	19	894	41	1757	28	1589

Curiosamente hay que señalar que de los 12 navíos salidos de Bristol con carga en 1.715, 8 partieron hacia Bilbao, de los 7 del año siguiente lo hicieron 4 y de -

los 7 de 1.717, todos ellos tenían el puerto vizcaíno por destino; se trataba de embarcaciones de bajo arqueó, probablemente pataches plencianos, embarcaciones en principio destinadas al cabotaje (133) que desde muy temprano se lanzaron a empresas más aventuradas, con sus 25 a 30 toneladas, lo que viene a coincidir con los otros dos únicos que no siendo ingleses parten hacia España, Pontevedra, ambos de 25 toneladas. El resto son 4 que parten hacia Francia (Saint Malo, Morlaix y Rouen).

En resumen salvando el tráfico americano y el irlandés el tráfico europeo tiene una cierta entidad; de él, lo más importante es el sur, de este, la mayor parte corresponde a España y muy cerca a Portugal. De España más del 50% se centra en los puertos del Norte y entre estos destaca Bilbao, y en segundo lugar San Sebastián. Juntos son sin lugar a dudas, en los principios de siglo, no sabemos si también después, los puertos hispanos claves en tráfico para Bristol.

Exeter.

Exeter el puerto del Exe, cuyo rival más importante a nivel

de desarrollo fué Plymouth, fué el puerto del sud-oeste de Inglaterra gracias a sus condiciones geográficas y una de las claves económicas - del Devonshire como consecuencia de su industria de estameñas (134).

Su comercio, ciertamente diversificado se fundamentaba en la lana que dominó las importaciones durante todo el XVIII, al tiempo que condicionaba las exportaciones como mercancías de retorno a los mercados de paños de lana. En España, un mercado importante, importaban vino, frutos, sal, productos tintóreos, corcho y otros productos mediterráneos, todos los cuales, en la medida en que no eran consumidos "in situ", participaban en una amplia función redistribuidora, parte hacia Londres, el gran mercado del vino, la sal hacia Terranova y el resto - de los productos generalmente hacia Plymouth y Dartmouth, incluso a - Hamburgo se enviaba parte del aceite.

Exeter era junto con Dartmouth, el único punto posible de embarque de sempiternas ya que casi toda la producción exportable se centraba en sus alrededores a incluso parte de la producción de Ashburton, cerca de Dartmouth se desplazaban para sus últimos toques a Exeter, con lo que puede decirse que así se concentraba en este puerto la práctica totalidad de los paños de este tipo, que Inglaterra exportaba. De este modo en 1.700, 794.000 libras de paños (estameñas y perpetuanas) se enviaron a los principales mercados en Holanda, Alemania, España y Portugal, de ellos 447.000 fueron destinadas a España (135). Lo cual significa una parte muy considerable de la producción británica, aún tratándose como se trataba de las exportaciones realizadas por un solo puerto, pues para tales fechas por Exeter se extraían cerca del 28% del total de paños de lana exportados por Inglaterra. Diez años después se enviaron hacia los mismos mercados una cifra ligeramente inferior de paños 765.000 l^s.

Además de la guerra el problema fundamental lo suponían los paños, estofas de Norwich que, de prácticamente inapreciables en el comercio hispano-británico, pasaron a ser un factor de competencia con las estameñas; lo que coincidió con su época de decadencia, posterior a Utrecht y que se prolongó hasta 1.748, ya que entre otros, el mercado español, seriamente dañado por la Guerra no volvió a ser recuperado, al menos, no con su antigua significación, la anterior a 1.700. Todo ello, unido a los efectos que la Guerra de Sucesión tuvo sobre el desarrollo de la industria local, no fueron sino los datos de una crisis que, aunque fué superada en la segunda mitad del siglo, no permitió retornar al mercado español a su anterior posición, o a una aproximación, hasta 1.778 en que se llegó a los valores de 1.699, de una forma esporádica pues la guerra de la independencia le volvió a afectar notablemente y dos años después el volumen de comercio era inconsistente. Entre la Guerra americana y la Revolución Francesa se consumó la ruptura del mercado español de los paños de lana vía Exeter para la semipiternas del sur-oeste inglés.

Pero el comercio de paños no era el único que practicaban los comerciantes de Exeter, también comerciaban con vino, tabaco, azúcar, lino, pescado, carbón y otros productos de menor importancia. Exeter adquiría preferentemente vinos franceses, comprados directamente en Londres, aunque hubo ocasiones en que estos mismos caldos los adquirirían, como ya hemos visto en San Sebastián; pero además se importaban directamente vinos españoles, Sherrys de Andalucía, por Cádiz, y otros vinos frecuentaban Exeter, de aquí se reenviaban a Plymouth, Darmouth y Londres.

Estos vinos tuvieron además de la competencia francesa que soportar la fuerte presión realizada por los caldos portugueses tras -

el tratado de Methmen; así, los vinos franceses procedentes de otros puertos ingleses y los directamente importados, al igual que los vinos hispanos fueron perdiendo importancia en beneficio de los lusos; aunque a largo plazo, toda importación desapareció. La pérdida de los mercados de paños donde cargaban estos productos como tornaviajes, supuso por una parte que prácticamente cesaran de adquirir directamente vinos y que prefirieran comprarlos en Londres y por otra parte que las reexportaciones hacia los puertos del oeste, desaparecieran.

En cuanto al tabaco, aunque fuera cuestión de un cierto comercio, este no afectó a España sino a Amsterdam y Noruega, preferentemente, lugar el primero de donde importaban a cambio abundantes partidas de lino. España en cambio, participaba en el comercio de Terranova y en el de cereales.

Los puertos de sudoeste inglés estaban muy vinculados al comercio y a las pesquerías de Terranova, Bristol, Darmouth, Plymouth y Exeter, eran lógicamente los más importantes y sus sistemas de funcionamiento eran sustancialmente iguales y a lo que sabemos como lo de casi todos los puertos de la misma especialidad en Francia. De hecho, en 1.701 de los 128 navíos entrados en Exeter procedentes del extranjero unos 50 procedían de España, Portugal y Las Canarias tras haber realizado tal práctica triangular. Sin embargo los valores no siempre fueron tan altos, por una parte porque las relaciones bilaterales no eran óptimas y por otra porque Bristol fué controlando progresivamente el sector.

En cuanto a los cereales Exeter pasó dos fases, en la primera mitad del siglo, importaba y además en cantidad considerable, pero a partir de 1.750, año en que exportó cereales toda Inglaterra, y el -

Devoushive también y especialmente a Francia y a puertos de la península como Bilbao, Cádiz y Lisboa, inició una larga fase exportadora, quizás no muy abundante en sus partidas pero claramente de un signo distinto. (136)

Todo este ir y venir basado fundamentalmente en exportar paños e importar vinos, generó también unas importaciones de hierro sueco vía Hamburgo y español vía Bilbao, que incluso se dice fueron el origen de una cierta industria siderúrgica a finales del siglo dieciocho.

Conocemos poco el tráfico en que se sustentaba este comercio, sólo conocemos con precisión dos años completos que pueden representar los extremos seculares: 1.700-1.785, y otro más, que conocemos en detalle, puerto por puerto, para cuyos datos no afectan a todo un año, sino que corresponden al período comprendido entre, primeros de setiembre del 63 a marzo del año siguiente. De tales informaciones lo que podemos

	ENT		SAL	
	TOT	ESP	TOT	ESP
1750	128	37	98	25
1763	173	9	117	11
1785	62	18	67	10

concluir es ciertamente escaso. Por una parte la disminución porcentual del tráfico del norte, con 3 viajes procedentes de Bilbao, 2 de San Sebastián, otros tantos

en El Ferrol y uno de La Coruña, quedando sólo 1 último procedente de Sevilla; en cuanto a los destinos 10 a Bilbao, uno a Santander y los otros cuatro, 3 a Cádiz y el último a Sanlúcar, lo que deja evidente la importancia del comercio bilbaíno. Confirmada en el hecho de que entre 1.740 y 1.750 unos 5 navíos matriculados en Exeter traficaban normalmente con Bilbao, hasta el punto de que alguno de ellos se llamaba el "Bilbao - Packet".

Londres.

Todos estos puertos, salvando lógicamente su posición en el

cabotaje, son indudablemente, por grandes que sean, puertos menores - comparados con Londres, cuya participación en el comercio exterior británicos fué siempre muy considerable. Con mayor énfasis por el control

	1700	1710	1720	1730	1740	1750	1760	1770	
IMPORTA.	80	72	81	80	73	71	72	73	de las impor-
EXPORTA.	69	71	66	69	65	62	73	63	taciones, lo
RE. EXPOR.	86	80	85	83	75	70	75	69	cual era posi

ble en primer lugar gracias a su monopolio con la East-India y en menor medida por multitud de normas de menor rango como la "iron act" de 1.750 por la que la capital se convertía en Teoría, en el único puerto importador. Gracias a su posición geográfica y a las normas que lo favorecían, el puerto londinense controló mas del 70% del comercio inglés de importación y tuvo también una participación muy próxima a esta en las explotaciones; forzosamente menores pues la ubicación de ciertas industrias en otros puertos hubiera hecho muy costoso centralizar en la corte su exportación. (137)

En términos de tráfico su participación fué menos considerable e incluso más regresiva, pasó así de suponer un 59% a 1.686 a un 54 en 1.718 y un 49 en 1.772 (138) lo que se comprende habida cuenta que en tales valores se incluye el cabotaje. Aún así, la importancia del tráfico era considerable y en 1.728 entraron procedentes de puertos extranjeros 1.839 navíos ingleses 213 extranjeros (139) lo que refleja claramente la importancia de la flota propia estimada en 1.732 en 1.417 navíos con arqueado total de 178.557 toneladas.

Ahora bien, 1.728 no es un año absolutamente representativo en cuanto al tráfico total pero es para el único que dispongo de un desglose que muestra la importancia de la flota propia. De hecho, en 1.705 el número de navíos procedentes del extranjero que entraron en Londres fué de 1.335 con un tonelaje de 157.000 Tn, en 1.751 fueron

1.682 con 235.000 y en 1.794 con 620.000 Tn. lo que significa que de 1.728 a 1.751 el tráfico disminuyó en un 18% para más que duplicarse - en la segunda mitad del siglo.

Lamentablemente estas líneas generales nada nos indican sobre el comercio que con España realizaba el puerto de Londres, ni siquiera una idea aproximada de cuales eran sus puertos de referencia en la península.

Otras informaciones nos permiten, sin embargo valorar algunos aspectos del mercado español, que como se sabe, era importante para - los paños de Exter, puerto por el que salían mas de la cuarta parte de las estameñas exportadas o para los pescados americanos que comerciali- zaban los mercaderes de Bristol. No así el hierro del que la provisión española resultaba ciertamente modesta, entre 1.000 y 2.000 toneladas anuales (140) y además en una posición comparativamente muy débil, dado el arraigo y las características de los productos suecos y rusos (141) y sobre todo de su calidad que le convertía en el de menor demanda, y consiguientemente con un precio bajo, 15 a 16 libras tonelada, frente a los 16, 17 del ruso, los 17,18 del noruego y los 19,23 de los espe- ciales (142).

Algo similar, pero en sentido exportador, sucedía con la industria algodонера, para la que España no suponía un cliente aprecia- ble, frente a los países del norte del continente, ya que su participa- ción osciló entre el 2 y el 9% (143). Quizás el producto mas concentra- do en Londres y más interesante al mercado español, e incluso para los mismos ingleses fuera de lana, de la que aquel país adquiría a finales de siglo casi el 30% de lo que se exportaba y que suponía la práctica totalidad de la que de su estilo adquirirían los ingleses (144).

Dentro del comercio inglés, hay que contar con Irlanda - proveedora de mantequillas y carnes saladas y compradora de hierro y - otros productos, para la que España resultaba uno de sus mercados, no afectados, salvo para cuestiones de pagos, por los intermediarios londinenses. Es decir que aunque como plazas de giro no fueron frecuentemente los puertos de Belfast, Cork, Dublin o Golway, lo eran como terminales de un tráfico, pequeño, con un nivel de especialización muy limitado. Salvo en el caso de Dublin cuyo volumen y variación de tráfico se semejaba a un puerto importante. De hecho en la mayoría de ellos se daba una especialización única en el tráfico de provisiones, tráfico - que en lo que a España se refiere se incrementó a partir de 1.730 (145).

En conjunto las relaciones comerciales tuvieron, dentro de - lo que puede decirse, un signo un tanto peculiar en el contexto de - los intercambios hispanos. El cambio de tendencia finisecular, la importancia de las exportaciones laneras, la incidencia de los enfrentamientos bélicos, por demás abundantes y otros factores singulares explican la actual atención a esta cuestión . Desde mi punto de vista es muy de lamentar la falta de bibliografía sobre el tráfico londinense y la escasez de datos sobre los demás puertos, de cualquier forma - se evidencia la importancia de los puertos del norte para Bristol y - con respecto a los cuales una vez más, la posición vascongada fué dominante salvando algunos viajes a El Ferrol.

PORTUGAL (146)

Aunque no afecte directamente al tema propuesto, ampliar el marco del Atlántico norte supone problemas que evidentemente no puedo abordar, el caso portugués merece aunque sólo sea por encima, una ligera referencia, ligera porque no he encontrado, quizás la haya, una bibliografía suficiente. Sólo cabe decir algunas cosas sobre Oporto, y -

nada que merezca la pena sobre los demás puertos, incluido el Lisboa.

Oporto, es el caso mejor informado, se trataba de un puerto con un tráfico considerable y con una notable especialización; exportaban los portugueses vino a cambio de productos subsidiarios a la comercialización de dichos vinos, como hulla o hierro, y bacalao, como producto fundamental, además de otros productos alimenticios. Ahora bien la dependencia a Inglaterra es muy alta y se pone de manifiesto en los pocos datos disponibles sobre su tráfico, tanto en cuanto la procedencia de los navíos utilizados (lugar de armamento) como a sus puertos - de destino u origen. Así se señala que en los períodos 1.733-1.743 y -

	TOTAL	ESP.	ING.	
1773	380	33	130	1.764-1.784, 6.346 navíos entraron en Oporto
1774	386	12	169	4.235 de entre ellos eran ingleses y aunque
1737	249	-	206	
1766	166	-	122	Londres dominaba netamente la distribución -

por puerto también otros contaban (147). Así la participación de otros países quedaba notablemente reducida, los pocos datos que se dan en España, concretamente de navíos gallegos son muy elocuentes con respecto al tráfico total; al tiempo que se señala que en los dos períodos - más arriba citados, con un contingente inferior a 6 navíos podían citarse Alicante, Almería, Barcelona, Sevilla y Vigo, lo que deja perfectamente situado el comercio hispano-portugués.

A lo que se sabe, los españoles adquirirían en Portugal sustancialmente sal y vino, y al menos los vizcaínos exportaban hierro, supongo que con el fin ya señalado de fabricar barricas.

NOTAS CAPITULO V. EL COMERCIO ESPAÑOL EN EL CONTEXTO DE LA EUROPA ATLANTICA

- 1.- MATILLA TASCON. Ed. Balanza del Comercio exterior de España en el año 1.795.
Madrid 1.964.
ver también FONTANA LAZAZO J. "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1.792 y 1.827. Un aspecto de la crisis económica del Antiguo Régimen en España" Moneda y Crédito pag. 3 a 23.
- 2.- LARRUGA. Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercios, fábricas y reinos de España. Madrid 1.799 vol XLIV
- 3.-
- 4.- JONSEN, Oscar Albert "Les relations commerciales entre la Norvege et l'Espagne dans les temps modernes" Revue Historique n°165-166 año 1.930-31 pag. 81 y 82.
- 5.- Supuestos tales datos les bastaría descontar a los volúmenes generales de las balanzas los datos del Sund para Dinamarca y obtener así la proporción adecuada, aunque sólo fuera para estos dos años.
- 6.- CANGA ARGÜELLES. Diccionario de Hacienda 2 vol. Madrid 1.968
moneda de oro. Ducado corriente desde 1.777 equivalía a 35r^s 31m^s
especie de 1791 a 1802 44r^s 33m^s
cristiano desde 1.773 79r^s 16m^s
moneda de plata. Risdaler especie desde 1.776 21r^s 16m^s
corriente desde 1.750 18r^s 27m^s
marco danés 3r^s 19m^s
- 7.- MARIEN, Antonio Catálogo de los derechos y usos del comercio relativos al paso del Sund. Madrid 1.789
- 8.- ELLINGER, N. y KORST, K. Tabeller over Skibsfart of Varetransport Gennem Oresund. 1.661-1.783. Copenhagen 4vol. 1.930.1.953
En estas tablas hay que distinguir los resúmenes generales por años, - que he utilizado como marco general, y donde frecuentemente los productos aparecen agregados, y las tablas por países, más pormenorizadas, - de las que sólo he usado las directamente relacionadas con España.
- 9.- JEANIN. La Coyunture europeen vue du Sund. Revue Historique TCCXXXI 195 --- (55-120) (307-140). Paris 1.964.
- 10.- Ib. idem. pag. 65
- 11.- KIRCHNER. M.W. Relations économiques entre la France et la Rusie du XVIII^{eme} s. Revue Historique Economique et Sociale 1.964. pag. 185 y 186
- 12.- Ib. idem. pag. 78. Al respecto puede verse también del mismo autor "Le tonnage des navires utilisés dans la Baltique de 1.550 a 1.640 d'après les sources proussiennes" en Le navire et l'Economie Maritime du Nord de l'Europe du Moyen Age au XVIII^e siècle. Paris SEUPEN 1.960 pag. - 45 a 64.
- 13.- Ahora bien, habida cuenta la parquedad del tráfico hispano báltico, con anterioridad a 1.720, no se trata de un error sensible.
- 14.- ALEGRE. José María. Las relaciones hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII. Copenhagen 1.978.
- 15.- Ver concretamente la pag. 455 de las citadas tablas, donde se aporta precisamente un índice del país de origen de los navíos.

16.- Esta no es una cifra deducida de las tablas de puertos de origen, en la reseña correspondiente, pues un estudio detallado pone de manifiesto notables discrepancias, que sin embargo alteran poco el hecho sustancial de la poca participación española en su propio transporte.

Como ejemplo sirve el año 1.752 en que realmente partieron de España 30 navíos pero sólo se conoce el puerto de origen de 25; según las tablas, tres de ellos eran españoles, uno de Santander y dos de Bilbao. Sin embargo un análisis en detalle permite asegurar que son cuatro los navíos españoles en ruta, con la peculiaridad de que el cuarto es de Portugaleta.

En consecuencia he corregido los datos algunas veces, pero no ha sido posible hacerlo en todos los casos, por lo que, para este cálculo he preferido los detalles de navíos según las tablas de mercancías.

- 17.- CIESLAK Edund. "Les pirates de Alger et le commerce maritime de Gdansk au milieu du XVIII^e siècle" Revue d'histoire économique et sociale. Paris. vol L^o au 191. n^o1.
- 18.- ZOUTIS M.J. "Riga dans le commerce maritime en Baltique au XVIII^e siècle" en le Navire et l'Economie Maritime... pag. 81 a 89. ver también el coloquio posterior hasta pag. 92.
- 19.- POSCHMANN, Adolf. "El consulado español de Danzing desde 1.752 hasta 1.773, en Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos 3 ep. T. 40 1.919 pag. 207 a 230.
- 20.- CODOIN
- 21.-
- 22.- MELJIDE PARDO. Antonio. "El comercio marítimo de los países del norte con Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII" Revista de Estudios Geográficos XXI. 81 (1.960).
- 23.- CASARIEGO J.E. El Marqués de Sargadelos o los comienzos del industrialismo capitalista en España. Oviedo 1.950.
- 24.- CANGA ARGÜELLES. Ob. cit.
- 25.- DELAFOSSE M y LAVEAU, LL. Le Commerce du sel de Brouage au XVII^e et XVIII^e siècle. Paris 196 pag. 103
- 26.- JEANIN P. "Les marches du Nord dans le commerce français au XVIII^e siècle en Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle. Lyon 1.973 pag. 47 y sig.
- 27.- CANGA ARGÜELLES Ob. cit.
- 28.- DELAFOSSE y LAVEAU. Ob. cit. pag. 103.
- 29.- Se utilizaban Bib, Stkr, Ank, Oxh y Fade, esta última aparece una sola vez en las tablas que corresponden a vinos de España.
- 30.- MELJIDE PARDO: La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII Valladolid 1.971 pag. 183.
- 31.- RODRIGUEZ CASADO J. Política marroquí de Carlos III Madrid 1.964
- 32.- MARIEN Ob. cit. pag. 220 a 309.
- 33.- ALEGRE Ob. cit. pag. 455
- 34.- LOPEZ GONZALEZ, J. "Una firma comercial sueca en Cádiz, y su relación con los arsenales españoles a finales del siglo XVIII. Actas I. Congreso Historia de Andalucía. Andalucía Moderna s. XVIII tomo I pag. 287 a 309
- 35.- DIAZ TRECUELO L. La Real Fábrica de lonas de Granada y el suministro a los correos marítimos de América. Actas del 1^o Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna tomo I pag. 141 a 152.

- 36.- ZOUTIS. M.J. Ob. cit.
- 37.- MELJIDE PARDO. Toca el tema en los trabajos más arriba citados y también en "Antiguos Recursos de Galicia, Cáñamo y Seda" Vigo 1.965.
- 38.- MERINO, José Patricio. Cultivos industriales: el cáñamo en España 1.750-1.800 "Hispania" 131 (1.975) pag. 567-84.
- 39.- GONZALEZ ECHEGARAY G. "Aportación al estudio de las ferrerías montañosas" Instituto de Etnografía y Folklore. Hoyos Sainz. Vol II
- 40.- VIGIL ALVAREZ, Fausto "La minería en hierro" en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos VII n° 22 Oviedo 1.954 pag. 236 a 252.
- 41.- ALCALA ZAMORA, José. Progresos tecnológicos y limitaciones productivas en la nueva siderurgia andaluza del s. XVIII en Actas del Ier. Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna. Tomo I. pag. 13 y sig.
- 42.- KENT, H.S.K. War and trade in Northern seas; Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century C.V.P. 1.973
- 43.- HECKCHER E.F. Un gran chapitre de l'histoire du fer: le monopole suédois. -- Annales E.S.C. 1.982. 127 a 138 y 225 a 241.
- 44.- HILDEBRAND M.K.G. "Exportation du fer et navigation en Baltique. Un problème de l'histoire économique de la Suede et de la Russie au --- XVIII^e siècle" La Navie et l'Economie Maritime pag. 111 a 119. Ver discusión posterior para confirmación de lo que se dice más arriba. Nota 39, sobre la producción francesa.
Sobre las relaciones diplomáticas hispano-suecas en concreto ver SANCHEZ DIANA, J. Relaciones de España con Suecia en el siglo XVIII. "Hispania" XXII. Madrid 1.962 pag. 590 a 624 y STRIMDBERG August. "Relations de la Suede avec l'Espagne et le Portugal jusqu'à la fin du dix septième siècle" Boletín de la Real Academia de la Historia XVII. 1.890 pag. 321 a 324.
Téngase en cuenta que parte de la costa sueca no necesitaba pasar por el Sund para tener acceso al Atlántico.
- 45.- DESFEVILLES P. "La navigation à travers le Sund en 1.784, d'après les registres de la Douane danoise" Annales E.S.C. 1.954 pag. 492
- 46.- LOPEZ GONZALEZ, Juan Jaime. El comercio y el movimiento portuario de Málaga. - Durante el reinado de Carlos IV. Actas Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna siglo XVIII Tomo I. Córdoba 1.978. pag. 301 a 319.
- 47.- CANGA ARGUELLES. Ob. cit. vol I pag. 117 y téngase en cuenta (ver cuadro correspondiente que en la década 1.771-80, lo hicieron. 57 entrando y 54 saliendo, 111. Una diferencia notable.
- 48.- POHL Hans. Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und Dem Sparus cheu Amerika in der zeit von 1.740 bis 1.806. Weisbaden 1.965.
Salvo referencia concreta en contra, de lo que sigue, sobre este puerto hanseático, es un resumen del citado libro.
- 49.- A.G.S. Secretaría de Marina. Negociado de Particulares leg. 494.
- 50.- GARCIA SANZ, Angel. La agonía de la mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras: Un capítulo de la crisis económica del Antiguo Régimen en España. Agricultura y Sociedad n° 6 1.978.

- 51.- Van HOUTTE: Au. Economic history of the Low. Countries 800-1.800. London 1.977
- 52.- SEE H. Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII. A.D.H.D.E. II 1.929 pag. 189 a 199.
- 53.- OLDEW ELT. W.F.H. "Descheep vaarts tatistiek van Admsterdam in de 17° en 18° reuw" Jaarboek Amsterladamm 45-1.953 pag. 114-151
- 54.- VAN NIEROP. Leonie: "Vit de Dakermat Van de Amsterdamsche haudelsfatistiek" Jaarbaek Amstelodamm 13. 1.915 pag. 105-112.
- 55.- OSTHU MUS. N.W. Statistiek van den in - en nibroer van Amsterdan in het jaar 1.774 "Bijdrogen en Mededelinjen van het historisch jenoetschap XXXIV" 1.913. pag. 516-528.
- 56.- LEFEVRE, Joseph: Etude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIII^e - siecle. Bruseles 1.921.
- 57.- BROMLEY M.J.S. "Les corsaires zelandais et la navigation scandinave pendant la guerre de succession d'Espagne" en Le Navire et l'économie maritime... pag. 93 y sig.
- 58.- PEUTER R. de "Note vers le grand commerce a Bruxelles a la fin de l'époque autrichienne" en Etudes sur le XVIII^e siecle vol Iv. Bruseles au XVIII^e - siecle. pag. 27 a 32.
- 59.- LEFEVRE, J. Ob. cit. pag. 58 y 59.
- 60.- Ib. idem.
- 61.- MOREAUX Ph. "Le commerce entre la France et les Pays Bas autrichiens dans la seconde moitié du XVIII^e siecle. Un premier aproche de source quantitative" en Aires et structures du commerce francais au XVIII^e siecle - Lyon. 1.973 pag. 135 y sig.
- 62.- En esta tabla, de hecho los valores de la columna España están sobrevalorados - pues corresponden a "Importation de vin d'Espagne, d'Italie etc, dans les Pays - Bas Autrichiens" pag. 160.
- 63.- ROMANO, R. "Documenti e Prime Considerazione interno alla "Balance du Commerce" Della Francia dal 1.716 al 1.780" in Studi in honore di Armando Saporì Milan. 1.964. pag. 1.267-1.300 ver también MORINEAU M. Michel. "Quelques recherches relatives a la Balance du Commerce exterieur francais au --- XVIII^e siecle: on cette fois un egale deux" en Aires et Structures... pag. 1 a 45. donde se añaden a la balanza dada por ROMANO, los datos de los años 87 a 89, aunque del 80 al 87 la forma de desarrollar la balanza había cambiado. Incluyéndo se en las importaciones francesas. Los metales preciosos y el dinero en pago.

	IMPORTACIONES FRANCESAS			EXPORTACIONES FRANCESAS		
	1.787	1.789	1.790	1.787	1.788	1.789
ESPAÑA	92.847.700	75.034.100	87.380.000	40.161.200	49.890.200	41.084.000
EUROPA Y LEVANTE	381.438.500	348.215.500	400.502.000	349.725.400	365.593.000	357.602.000
COLONIAS FRANCE.	250.352.200	232.354.500	236.038.000	95.575.900	100.787.000	83.620.000
TOTAL	631.790.700	580.570.000	636.540.000	445.301.300	466.380.000	441.222.000

Al respecto señalar que ninguna rúbrica, ni tan siquiera Inglaterra - se aproximaba a los valores españoles.

- 64.- Una primera aproximación al tema en BROWN. L. Vera. "Anglo French rivalry for -- the traade of the Spanish peninsula" en Studies in the history of Spain in the se cond half of the XVIII century. Smith Collegue Studies in history XV (1.929.30).
- 65.- Puede verse en gráfico el trabajo de ROMANO en VICENS VIVES, Historia de España y America social y económica. vol IV. 1.972 pag. 157
- 66.- DEWERDT. Claude. "Les activites maritimes de Dunkerque de 1.763 a 1.789" memoire de Maitreu soutenu a la faculté de lettres et sciences humaines de Lille. oct. 1.969, ejemplar mecanografiado.

- 67.- LEFEVRE Ob. cit. pag. 18.
- 68.- Ib. idem pag. 54 a 56.
- 69.- Para este apartado he usado DARDEL P. Navires et marchands dans les Ports de Rouen et du Havre au XVIII^e Paris. SEUPEN 1.960 y puede mirarse, aunque no es de especial interés para lo que aquí se trata RICHARD. "La financement des armements maritimes du Havre au XVIII^e siècle" en Rev. d'Histoire Economique et social. -- 1.969.
- 70.- CAMEN, Leon: Ce qu'enseigne un peage du XVIII^e siècle: la Seine entre Rouan et Paris, et les caracteres de l'économie Parisienne" en Annales ESC Paris 1'931 pag. 487-517.
- 71.- PERROT. J. CL. Genesé d'une ville moderne. Caen au XVII^e siècle. 2 vol. Paris 1.975
- 72.- SEE Henri: "l'Industrie et le commerce de la Bretagne dans la premiere moitié du XVIII^e siècle" Annales de Bretagne XXXV 1.921-23. pag. 187 et suiv. et 433.
- 73.- COUFFON "Contribution a l'étude du commerce maritime de la Bretagne au milieu du XVIII^e siècle." 1.972.
- 74.- Sobre S. Malo la bibliografía es bastante abundante, y dado que básicamente he manejado memorias académicas inéditas no las cito, Todas ellas incluyen en su título el nombre del lugar por lo que me remito a la bibliografía.
Aparte de esto hay que contar en especial con DELYMEAU J. Le mouvement du Port de Saint Malo (1.681-1.728) Paris 1.965 y l'ESPAGNOL Andre "Saint Malo et l'Espagne" en Annuaire de la société d'Histoire archeologique de Saint Malo. 1.975 pag. 166 a 182. Como el artículo de l'ESPAGNOL se refiere básicamente al comercio y de él he sacado lo que en dicho apartado se dice no lo cité de nuevo; y en cuanto al tráfico DELUMEAU aporta datos hasta 1.728 de ahí en adelante cada año supone una memoria, por lo que tampoco los citaré; mirar al respecto la bibliografía.
- 75.- TURLOP Fr. Saint Malo "Histoire General" Paris 1.976.
- 76.- Se dan más referencias a Galicia pero en todos los casos se especifica que se trataba de arribadas, así pues, ocasionales y sin ninguna significación comercial.
- 77.- JEULIN Paul: L'Evolution du Port de Nantes, organisation et trafic depuis les origines. Paris PUF. 1.929. pag. 164 a 170.
- 78.- MEYER, Jean: L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle Paris - 1.969 SEUPEN
- 79.- JEULIN P. Ob. cit. todo lo referente a la coyuntura general y a los productos comercializados y sus evoluciones. pag. 225 en adelante.
- 80.- Mirar BONNAND, Iron. Recherches sur le commerce maritime de Nantes au XVIII^e siècle. Bilan statistique (1.767-1.778). Memorie de Maitrese dactilographie. Nantes 1.974
BUTON Saisic. Recherches sur le commerce du port de Nantes au XVIII^e (1.749-1.766) Diplome des études superieures. Nantes 1.973. Memoire Dactilographie.
LA HEDUSE M. Recherches sur le trafic du Port de Nantes (1.756-1.761) Memories de Maitresse. Nantes 1.973 (Dactilo)
Estos tres trabajos son los que permiten hacer puntualizaciones sobre puertos ya que Jeulin sólo da los datos generales.
- 81.- MARTOREZ. J. "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne" en Bulletin Hispanique 1.912-13.
- 82.- MEYER J. Ob. cit. y en lo relativo a los Bertrand. mirar concretamente la parte dedicada a las grandes familias de Armadores.

- 83.- En Nantes vivió en el XVI un Ruiz, Ver AZAOLA, Javier. en el 1^{er} Congreso de Metodología Aplicada a las ciencias históricas. Santiago 1.972 y tantos otros como puedan verse en las listas de comerciantes extranjeros en Bilbao que aporta GUIARD. Th. Historia del Consulado y casa de contratación de Bilbao y del comercio de la villa. Bilbao. 1.954
- 84.- Sobre el resto de los puertos bretones hay información poco continuada, puntual y muy dispersa, que, puede ser de alguna utilidad. En líneas generales ver. -- WISNES. Anuel de la vie quotidienne dans les ports Bretons du XVII^e et XVIII^e - siecles. (Nantes, Brest, S. Malo y Lorient) Hachette, 1.973 y a nivel particular. CREPIN J. Les structures socioprofesionelles a Morlaix (1.700-1.775) Men de Met. en H°, Nantes 1.970, quien trata de Michel Solaum de Kerbaben (1.760) quien era el comerciante más importante del lugar y mantenía relaciones con Sevilla, Cádiz y Bilbao. Por otro lado indica que los lugareños exportaban telas e importaban vino, hierro, paños y mercería de Burgos, Zaragoza o Segovia; citándose los puertos de San Sebastián, Bilbao, Cádiz, Sevilla y Valencia, y los lugares de Madrid y Pamplona como ámbitos de un cierto comercio. Sobre Lorient se puede ver -- GUILLON, Lucien: "Andre van D. Heyde courtier lorientais et ses operations (1.756-1.765)" en Annuaire de Bretagne XXXIII pag. 536 -556 y LEPOTIER, R. Lorient -- portes des Indes Paris 1.970 y también LACROIXTH "Les construction et les vents de navies dans les amirautes de Vennes et de Lorient au XVIII^e siecle" Memoires de la societé d'histoire de Bretagne 1.969 pag. 71 a 11. Así sabemos, por ejemplo que en 1.760 entró en Lorient et Jeune Rose de Bilbao con vinos, jabón, con fituras; el año siguiente el La Isabel de Cádiz, con vinos y partió con sal, poco después entró la Porta procedente también del puerto andaluz y que partió hacia Morlaix y más tarde llegó el San Antonio, desde Bilbao en ruta Bilbao, Nantes, L'Orient, con vinos. Entró también, sin especificar puerto de origen el AL-TENA, que partió hacia Holanda, y los Sta. Bárbara y S. Juan Bta. que procedentes de Santander y Nantes fueron desarmados en L'Orient, acusados de contrabando de Pabellón. Sobre Brest mirar LE POITIER. Brest Porte ocean (1.963) que no aporta gran cosa y sobre Landernau BAZIN la construction du port de Landernau Bulletin de la societé de Archeologique de Finisterre 1.965 T.X.U pag. 49 a 82 aunque no es interesante para lo que, desde el norte de España se hacía.
- 85.- VERGNIOL La Rochelle et Bayonne (Rocheftort, Igunay, Charenté, Saint Jean de - Luz, - les grand ports francais) Paris 1.921
- 86.- LAVEAU Claude F, Le monde rochelais de l'ancien regime au Consulat (essai d'histoire économique et sociale 1.774-1.800) Tesis principal no -- presentada, mecanografiada y archivada en "Archivos departamentales de La Rochelle.
- 87.- CHARBONNEL Nicole: Commerce et course sous la revolution et le consulat a La Rochelle PUF Paris 1.977
Hay para 1.740 unas pequeñas especificaciones que son ilustrativas. PATRY M. "Le commerce maritime de La Rochelle en 1.740" M de M en Hist. Poitier 1.975 según el cual, España adquirió tal año, 173.2471⁵ en pieles y exportó 5.920 libras en víveres 700 en vino, 31.792 en hierro y materiales de construcción y 5.620 en mercaderías varios, lo que hace un total de 45.032 libras, lo que supone el 100% de lo exportado a España y otro tanto de lo importado.
- 88.- Tanto la cuestión de los cereales como la de los aguardientes en LAVEAU. Ob. cit.
- 89.- En lo relativo al tráfico, los datos que aparecen en la tabla se pueden localizar:
Totales en tráfico en LAVEAU op. cit,
Entrada de extranjeros LAVEAU op. cit.
Total extranjero en GARNAULT. vid. finales de esta nota
Total España idem.
Entradas españolas en CHARBONNEL Ob. cit..
GARNAULT, Emile: Le Commerce Rochelais au XVIII^e siecle, en este estudio -- destinado fundamentalmente al comercio con America, se puede encontrar tam-

bién la balanza general que da LAVEAU, pero sin especificación de países europeos, los datos señalados en pag. 173.

Los datos de 1.787, se completan en LEFEVRE C. Le trafic portuaire du Port de la Rochelle en 1.785 Memorie de M. en histoire Poitier 1.972, donde se indica que los datos referentes a España faltan.

- 90.- DE LA FOSSE M y LAVEAU Cl. Le commerce du sel de Bronage au XVII^e et XVIII^e siecle. pag. 96 y sig.
- 91.- A.G. Simancas. Marina leg. 508.
- 92.- BERNARDEAU M.F. Le Mouvement du Port de la Rochelle en 1.750. Memoire de M. Paris 1.972. Espana vendió tal año en La Rochelle 34.461 libras - tornesas de hierro. (pag 60) al tiempo que compraron allí pieles procedentes del Canadá (idem) transportadas ambas cosas en el navío holandés "El Temolier" procedente de La Coruña (pag 32)
- 93.- Archive de "L'Arrudissement, Maritime de Rochefort" Serie Navigation commercial et voutement des equipagages (Seie P.) 42. Desarmements.
- 94.- BEC. Jean Pierre Activité commercial du Port de Rocheffort a la fin du XVIII^e - (1.780-1.789) M. de M. en Histoire Portiers 1.970
- 95.- Archive Rocheffort. G.P. 21
- 96.- POUSSOU, CROUCET. Histoire du Bordeaux au XVIII s Bordeaux 1.968.
- 97.- DARDEL P . Navires et marchands dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e Paris SEUPEN 1.960.
- 98.- El planteamiento general en BUTEL, Paul, Les negociants bordelais, l'Europe et l'iles au XVIII^e s. Paris Avbier 1.917, pero en concreto pueden encontrarse informaciones más precisas en BUTEL P. "Les Aires commerciales europeennes et colonials de Bordeaux" en Aires et Structures du commerce francais au XVIII
- 99 - MICHEL Fr. Histoire du commerce et de la navigati on a Bordeaux, principale sous l'administration anglaise Bordeaux 1.870 pag, 377 vol 2 citando Ditionaire Universel du Commerce
- 100.- Se trata de un tema bastante estudiado, pero su planteamiento general puede verse en HUERTZ de LEMPS. C. "Le commerce maritime de vins de Aquitaine de --- 1.698 a 1.716" en Revue historique de Bordeaux 1.965 y los 25 siguientes, en concreto mirar. HUERTZ de LEMPS C. Geographie du Commerce de Bordeaux a la fin du Regne de Luois XIV. Paris 1.975. trabajos imprescindible para un conocimiento de las relaciones hispano-Bordelesas.
- 101.- PENA Contribution a l'Etude du commerce de Bordeaux avec l'Espagne au XVIII^e Revue historique de Bordeaux T. VIII pag. 177 a 197, concretamente en --- pag. 190.
- 102.- Los datos sacados de MALVEZIN Th. Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'a nos jours. Bordeaux 1.902. vol 3 pag. 310 a 317. Hay que significar sin embargo que estos datos discrepan ligeramente de los de JOINVILLE Pierre. Le commerce de Bordeaux au X VIII^e siecle. Paris 1.908 pag. 238 y sig. Así en 1.728 este autor indica que las exportaciones españolas ascendieron a - 130.574 libras y el año 30 a 3.926.377 libras y así sucesivamente, pero he preferido la tabla de MALVEZIN, por más completa.
- 103.- PEÑA. Ob. cit. pag. 190
- 104.- Ib. idem. pag. 192.
- 105.- HUERTZ de LEMPS. Geographie...
- 106.- Tal práctica sigue vigente mucho tiempo, al respecto ver en el Archivo Histórico Diocesano de Vizcaya, las cuentas de ZUAZO.
- 107.- BUTEL. Aires et structures pag. 129, 131 y 132.
- 108.- CAVIGNAC Jean Pellet. Commercant de gros (1.694-1.772) contribution a l'étude

de negoce bordelais. Paris SEUPEN

- 109.- A.G.S. Dirección General de Rentas. 2° remesa leg. 486
- 110.- Las páginas que siguen son un resumen de la parte que corresponde a España y más concretamente de su costa norte del, en alguna medida, anarquico. libro de JAU PAR T. L'Activité commerciale et maritime du Port de Bayonne au XVIII^e siècle, 3 vol, de lo que sólo han aparecido los dos primeros, dedicados a los aspectos comerciales y marítimos respectivamente, falta el tercero, prometido sobre cuestiones institucionales.
- 111.- VIGNOLS, Leon. "L'importation en France, au XVIII^e siècle de boeuf salé d'Irlande" Revue historique CLI 1.928 pag. 79 a 95.
- 112.- RAMBERT, Gaston "La France et la politique commerciale de l'Espagne au XVIII^e siècle." Revue d'histoire moderne et contemporaine 1.959 pag. 269 y sig.
- 113.- DAHLGREN E.W. Le comité jerome de Pontchartrain et les armateurs de Saint Malo - (1.712-1.715) Revue Historique LXXX VIII pag. 225 en adelante.
- 114.- Para toda esta cuestión mirar los distintos artículos de SEE. Enry: Como "Algunos documentos sobre las relaciones comerciales entre Francia y España en el siglo XVIII" y "Notas sobre el comercio francés en Cádiz y particularmente el comercio de telas bretones en el siglo XVIII español", ambos en Anuario de Historia del Derecho Español, o "Esbozo de la historia del comercio francés en Cádiz y en la América española en el siglo XVIII" en Boletín del Instituto de investigaciones históricas Buenos Aires VI. 1.927
A nivel general ver LEON, Pierre "Structures du commerce extérieur et évolution industrielle de la France a la fin du XVIII^e siècle" en Coyuntura económica y estructuras sociales (Homenaje a Ernest Labrousse) pag. 407 a 433
Sobre el tema de la visitas y otras "vejeciones" ver GIRARD Albert. La Rivalité commerciale et maritime entre Seville et Cadix jusqu'a la fin du XVIII^e siècle. Paris. Bordeaux 1.932
- 115.- GUYOMARCH'H. Ml. Un negociant Malouin Luc. Magon de la Blinaye (1.765-1.767) M de M en Histoire. Rennes 1.969.
- 116.- CAVIGNAC ob. cit.
- 117.- GOUBERT P. Familles marchandes sous l'Ancien Regime: Les Dause et les Moffe de Beauvais. Paris SEUPEN 1.959
- 118.- MEYER Ob. cit.
- 119.- MC. LACHLAN, Jean. Trade and peace with old Spain 1.667-1.750. Cambridge 1.940
- 120.- PALACIO ATARD, Vicente. Tribunales británicos y presas de barcos durante la guerra de siete años. Rev. de Arch. Bib. y Museos J. 60 1.951 pag. 105-10
ROCA, Pedro (Transcrip.) "Relación de presos hechos a los ingleses por armadores en 1.740." Rev. Arch. Bib y Museos. J. 2. 1.989 pag. -- 268 a 280.
- 121.- A.G.S. Dirección General de Rentas. 2° Remesa. leg. 499
- 122.- Ver la bibliografía de SEE. E. en norta 108
- 123.- NADAL FARRERAS J. Comercio exterior con Gran Bretaña 1.777-1.914. Madrid. Ministerio de Hacienda 1.978
- 124.- Ver más adelante. Capítulo Coyuntura, "la lana."
- 125.- KENT HS.K. War and trade in Nothers seas. Ob. cit. 1.973
- 126.- Datos facilitados por Leandro Prados, procedente de P.R.O. custones 17.
- 127.- MINCHINTON W.E. "Introduction" a The Growth of English Overseas trade in the 17th and 18th centuries. Londres 1.969. pag. 32 y 33 y sig.

- 128.- The Growth. Parte final "Bibliographical Essay." pag. 184 y sig, sobre el tema de de los puertos en concreto 191 a 193.
- 129.- Ver. GUIARD Th. Historia del Consulado
- 130.- WILLIAMS. J.E. "Whitehaven in the eighteenth century." Economic History Review - 2nd. series VII. 1.956 pag. 393 a 404.
Para valorar la poca importancia del comercio exterior en este puerto ver en concreto pag. 398.
- 131.- CLEMENS. Paul G.E. "The Rise of Liverpool." 1.6 65-1 .750. Economic history Review Second Series Vol. XXIX n° 2 1.976. pag, 211 a 225. mirar tabla n° 6.
Llegaban bien a Liverpool procedentes del Sur de Europa, generalmente España y Portugal, según los siguientes navíos año.

AÑO	SUR DE EUROPA	TOTAL	AÑO	SUR DE EUROPA	TOTAL
1706	3	12	1719	1	33
7	5	14	21	13	42
8	2	9	22	15	53
9	3	11	23	10	48
1710	2	12	26	9	25
11	4	22			
12	8	16			
13	10	33			

Lo que supone una importancia nada sorprendente pero interesante de constatar.

- 132.- MINCHINTON W. The Port of Bristol in the eighteenth century. en Bristol branch of the historical association 1.962 pag. 1 a 24.
The trade of Bristol in the eighteenth century Bristol 1.957
- 133.- ZABALA, Aingeru. Tipología náutica del cabotaje cantábrico en la primera mitad del XVIII. Juan de la Cosa 2.
- 134.- HOSKINS. W.G. Industry, trade and people of Exeter 1.688-1.800 Exeter 1.968
- 135.- Ib. idem. ver nota 23 en página 68, donde dice, sin embargo que fueron 362.000
- 136.- En 1.764 aparece como puerto de destino de más exportaciones, San Sebastian.
- 137.- MINCHINTON "Introduction" pag. 35
- 138.- RUDE Hanoverian London 1.714-1.808 Los Angeles 1.971
- 139.- BROODBANK J.G. History of the port of London 2 vol. Londres 1.921 Vol. I pag. 75
- 140.- KENT H.S.K. War and trade pag 59
- 141.- Ib. idem. pag. 184 y 198
- 142.- Ib. idem. pag. 200
- 143.- EDWARDS Michel M. The Growth of the British cotton trade 1.780-1.815 pag. 245
- 144.- GARCIA SANZ, Angel. Ob. cit. Agricultura y sociedad n° 6 en especias pag. 304 y memorias de Gaminde pag. 322
- 145.- CULLEN L.M. Anglo-irish trade 1.660-1.800 Manchester U.P. 1.968 pag. 91
- 146.- RAO, Virginia: "o movimiento de barra do Douro durante o seculo XVIII." Agosto -- 1.958 Boletín Cultural de Camera Municipal do Portó Vol. 21 ---- = fasc. 1 y 2 pag. 5 y sig.
- 147.- FISHER H.E.S. "Anglo-Portuguese trade 1.700-1.770" en, The Growth of the English Overseas trade pag. 144 a 165.

CAPITULO IV

LA DETERMINACION DE LA COYUNTURA

Visto todo lo que procede podemos intentar en este momento, en los dos niveles de análisis propuestos, el del comercio y el del tráfico marítimo una aproximación coyuntural al fenómeno que nos preocupa.

LA COYUNTURA DEL COMERCIO.

En el capítulo primero quedaba claramente definida la utilidad de la información aduanera para la determinación de la evolución del comercio; las limitaciones necesarias, limitaciones de interpretación no implican incapacidad del objeto - documento, para ser exponente de la realidad comercial, siquiera limitada de la España Atlántica en el siglo XVIII.

Podemos determinar la coyuntura en diversos niveles, por un lado la evolución general de los intercambios, reflejada en la serie de diezmos de mercaderías, exponente de la evolución del proceso importador; dentro de esta dinámica de importaciones cabe hacer algunas precisiones en materias concretas, precisiones no decididas por valoraciones actuales, sino derivadas de las propias posibilidades de la información, esto es de los distintos millones y de su nivel de fiabilidad. Se trata por tanto de completar la visión general con los matices que al respecto puedan aportarnos las importaciones de especies coloniales o pescados.

En cuanto a las exportaciones, hay que tener en cuenta, en primer lugar, que éstas no fueron muy abundantes, y que por lo tanto su incidencia sobre el diezmo general era tan reducida que podemos -- considerar a aquel como representativo exclusivamente de las importaciones, y por otro lado, visto que las únicas exportaciones posibles, con valores transcendentales de mercado, eran las del hierro y la lana, y a la vista también de las limitaciones de información que sobre las exportaciones de hierro imponen en carácter peculiar de las Provincias Exentas se comprenderá que el análisis del proceso exportador se reduce a la serie de la lana, en la esperanza de que ésta sea, a su vez suficientemente representativa del volumen general de las exportaciones hispanas, por los puertos cantábricos en el siglo de las luces.

Evolución General.

A pesar de la limitación de información, ya que entre 1.700-1.713, 1.733-1.739 y 1.790-1.799, no hay datos aduaneros que podamos conocer, excepcionalmente disponemos de una información manejable

EVOLUCION DE LOS DIEZMOS Y AGREGADOS
EN LAS ADUANAS DEL NORTE

1.715	-	1.750	62.260.273
16	-	51	72.142.450
17	-	52	84.660.853
18	43.107.365	53	96.893.621
19	29.673.698	54	103.179.375
1.720	36.336.270	755	83.022.557
21		56	99.374.473
22		57	90.642.528
23	48.418.144	58	97.951.142
24	39.063.759	59	80.362.577
725	34.661.336	1.760	68.787.256
26	36.701.889	61	104.000.837
27	42.024.345	62	93.217.726
28	42.086.772	63	127.459.520
29	35.021.883	64	103.881.412
1.730	31.123.239	765	101.034.264
31	31.635.705	66	117.037.697
32	28.862.167	67	130.927.198
33	37.863.698	68	125.971.200
-----		69	134.138.628
1.740	42.253.764	1.770	119.531.005
41	41.825.431	71	149.795.583
42	71.725.928	72	172.117.207
43	45.429.025	73	156.979.368
44	29.992.973	74	167.802.071
745	31.632.365	75	161.379.912
46	29.487.186	76	161.470.875
47	34.420.332	77	170.176.900
48	37.623.547	78	156.957.808
49	53.038.323	79	151.161.756
		1.780	105.153.981

para Santander en 1.714 y siguientes, y esta circunstancia es - tanto más llamativa cuanto que, por una parte resulta una fecha= temprana y, por otra refleja una madurez considerable en el sis= tema aduanero del lugar ya que los informes de Asturias para épo= cas muy similares, 1.715 y siguientes, resultan inutilizables (1) por la falta de sistematización con que se elaboran. Pero tal in= formación se rompe a partir del problema de la ubicación de las= aduanas en 1.717, no encontrándose más, sino a partir de 1.721.

Hasta tal punto fueron importantes las medidas de 1717 que, al menos en cuanto a la documentación respecta, ninguna de= las aduanas del Cantábrico tienen documentación, y la hubo, pues hay datos procedentes de las Provincias Exentas de lo más deta= llados (2) según los cuales entre 1.715 y 17, a continuación de= la guerra, el comercio llegó a incrementarse en un 50% pasando - los valores totales de 192 millones de maravedis, por todos los= conceptos, a 302 millones, lo que no podemos confirmar en el res= to de los lugares de la zona, pero que puede aceptarse como bas= tante válido atendiendo el crecimiento general de los intercam= bios, ya concretados con Francia y con Inglaterra. Aunque este - último país se vió tempranamente afectado por restricciones co= merciales; de hecho, a partir de agosto de 1.718 cuando se decla= ró la confiscación de todos los productos ingleses alonjados en los puertos españoles.

Desde el año 17 la situación fué en retroceso, en unos lugares más acusadamente que en otros, pero indefectiblemente, y en parte ésto fué debido a la propia política gubernamental que= ya el 14 de agosto de 1.717 prohibió importar géneros de Hambur=

go (frecuentemente alemanes), cuestión en términos generales no muy importante, pero significativa; el 22 de octubre prohibió la importación de azúcar y cacao de Marañon, en represalia por la actitud lusa de prohibir la entrada de vinos y aguardientes españoles, lo que supuso un retroceso de los importes aduaneros en las zonas próximas a Portugal, más especialmente en las aduanas terrestres. Pero si ninguna de estas dos normas afectó seriamente al comercio del norte, no puede decirse lo mismo de la prohibición de primero de noviembre de comerciar con productos aportados por los extranjeros y procedentes de Indias; norma que aplicada al cacao y azúcar, productos que se introducían generalmente por las Provincias Exentas, hizo reducir los derechos a valores inferiores a los de 1.715; los citados problemas con Inglaterra en agosto del 18, los posteriores con Francia en septiembre del mismo año, al ser alterada la situación guipuzcoana, no ayudaron precisamente. Así pues se puede concluir de acuerdo con las Provincias Exentas, para el período 1.715-1.720.

EVOLUCION DE LOS VALORES ADUANEROS DE LAS PROVINCIAS EXENTAS			
año	valor	gastos	liquido
1.715	192.763.009	8.749.796	184.013.213
1.716	230.802.616	11.098.967	219.723.679
1.717	302.139.564	9.402.512	292.737.052
1.718	264.802.014	15.364.577	249.437.437
1.719	186.991.097	9.807.372	177.183.725
1.720	215.605.993	10.577.315	205.028.678

Los 35 años siguientes, en lo que sabemos y en lo que no, resultan difíciles de evaluar. En Francia el volumen de intercambios parece que fué creciendo lenta y sostenidamente, pero precisamente por puertos como Saint-Malo, puerto no importante para el comercio del norte, no por Rouen que entre 1.740 y 1.750

no registró entradas españolas, o Nantes donde los años 31-32-33= e incluso el 43 no fueron precisamente años buenos y de hecho parece que fueron mas importantes las importaciones nantesas, al menos su evolución mas positiva, que la de las exportaciones. -- Por su parte en el caso inglés la guerra hizo que en el período= 40-47 los niveles de intercambio descendieran al mínimo cuando -- habían desarrollado hasta entonces un espléndido proceso de incremento.

En resumen, salvando la guerra con Inglaterra que tuvo especiales repercusiones en el corso y estorbó el comercio con el resto de los puertos Atlánticos, la imagen general parece ser de crecimiento mínimo, en el nivel de los intercambios, pero los pocos indicios aduaneros disponibles para la zona ofrecen más una imagen de estabilidad, incluso de decaimiento general.

Línea rota en 1.742 por un hecho atípico, en Bayona se adeudaron más de 30 millones, pero ese año es uno de los que presenta una información más deficiente sobre Galicia, ya que solo informa de los ingresos totales por aduana, sin desglosar las diversas partidas, y el cálculo del diezmo está hecho como si todos los ingresos fueran por importación y exportación de mercancías, sin tomar en consideración ni especies, ni cacao, ni ningún otro producto, incluso los descaminos, que junto con los apresamientos en tiempo de guerra y en un puerto de tan estratégica posición parece que debieron ser importantes. Sin embargo no es casual que los años sucesivos fuera ésta la aduana gallega de mayor nivel de ingresos y que éstos fueran siempre sólo por concepto de diezmos y agregados ya que únicamente en 1.748 ingresa=

6.340 m^S en concepto de millón moderno. Así, Bayona fué abierta= como aduana solo durante la guerra 1.741-1.747, en ese tiempo obtuvo por diezmos los mayores ingresos de Galicia, llegando, como ya se ha señalado con los 30 millones del primer año a alterar - la imagen general de la evolución del comercio, pero en el mismo momento en que la guerra terminó, a pesar del óptimo rendimiento que había tenido, se trasladó de nuevo la aduana a Vigo, donde - había estado siempre y de donde fué sacada por utilizar con o---tros fines el lugar; y donde la oficina volvió a un nivel de recaudación secundario. Por lo tanto, no cabe sino atribuir a la - guerra con Inglaterra tan singular perfil en la tónica de mantenimiento ya vista.

Aceptado que la guerra supuso en algún caso un incre--mento ésto no fué, en términos generales, más allá de 1.743 pues los años 44 a 46 supusieron los momentos más bajos de todo el --proceso secular, muy especialmente a causa del bajón sufrido en= su actividad por las Provincias Exentas; lo que demuestra la poca eficacia de una medida de los holandeses, según la cual éstos habían obtenido de los ingleses el permiso a transportar mercancías en sus propios navíos, y la restitución de las presas que - con anterioridad se hubieran hecho en tales condiciones, siempre y cuando, decían los ingleses, los españoles hicieran lo mismo= con las mercancías británicas. La propuesta holandesa, aún pareciendo interesante resultaba muy sospechosa y Madrid decidió a--doptar, ante las negociaciones una postura defensiva. La idea --que en un principio parecía solucionar los problemas del comer--cio, fracasó (3), pero no por eso dejaron los ingleses de presionar sobre el mercado español y al año siguiente un navío inglés=

bajo la pretensión de canjear prisioneros al amparo del protocolo de San Sebastián de 1.742, arribó además con mercancías procedentes de su país, que fueron consideradas como contrabando.

La situación política no mejoró y al tiempo las presiones internas por permitir una cierta forma de comercio con Inglaterra aumentaron, especialmente en lo relativo a alimentación. - En 1.746 los corsarios bayoneses entablaron un pleito con la ciudad de San Sebastián porque a sus presas británicas, cuando se veían precisados de llevarlas a Pasajes, estaban obligados si se trataba de alimentos, especialmente bacalao, a aligerarlas en la mitad de la carga (4).

Era tal la presión por comerciar con alimentos, y en especial con el bacalao, que concretamente al consulado de Bilbao, el año 47 se le concede la gestión de 18 pasaportes por 30.000 quintales de bacalao para que navíos ingleses o neutrales los traigan de Gran Bretaña o directamente de América; tales pasaportes, sin embargo no parecieron suficientes a los comerciantes bilbainos que pidieron cuarenta más con permiso para importar los cien mil quintales acostumbrados. El Rey, dada la situación, concedió otros doce. Sin embargo la concesión de estos pasaportes no suponía una garantía definitiva y Pedro Francisco Goosens, hermano de un importante comerciante bilbaino, residente en París, gestionó la patente equivalente, para los mismos navíos frente a los corsarios franceses, que no obedecían, lógicamente, a las patentes españolas. De modo que llegó a practicarse una forma de comercio, no muy ámplia, pero cada vez mas importante a pesar de la guerra; aunque siempre bajo la presión de los corsarios fran-

ceses que no hacían caso ni de las patentes de su Rey. (5)

A principios del año siguiente (1.748) concretamente - el 30 de abril el Rey accedió a las discusiones preliminares de la paz, como consecuencia de ésto el 8 de julio cesan las hostilidades, aunque aún el comercio no fuera libre; en esas fechas, - el 23 de mayo se entregaron en Bilbao quince salvoconductos, no solo para importar bacalao, sino, y ésto es un paso más, para exportar hierro y lana, dado que se entendía que el permiso de importar debía acompañarse si se querían evitar fuertes problemas de pagos, uno que lo compensara. El 4 de octubre se aumenta el número de salvoconductos concedidos y por las mismas fechas, entran en Bilbao dos navíos ingleses y uno en San Sebastián alegando accidente, y si bien no se admiten sus cargamentos aún siendo vituallas, se les autoriza a marcharse libremente; poco después arribó otra embarcación a Bilbao con 1.726 fanegas de trigo alegando que creían ya abierto el comercio, por lo que se les autorizó la venta del trigo, pero su importe tuvo que depositarlo -- (46.600 r^s) al tiempo que se marchaba. La situación era tal que muy poco después se concedieron a Bilbao ocho pasaportes más por comprar trigo, dada la escasez que se padecía en la villa del -- Nervión.

El 15 de octubre se hace pública una orden por la cual se autoriza el auxilio a los navíos ingleses que entren a puerto, pero se mantiene la prohibición de comerciar con ellos, prohibición que no se levantará hasta el día 28 del mismo mes, fecha definitiva del tratado; lo que nos muestra las prisas que había -- por comerciar.

A partir del año 48 y de la paz de Aquisgran se experimentó un evidente proceso expansivo, ya previsible vistos los datos europeos; desde el Sund a Inglaterra la superación de la guerra de sucesión de Austria supuso un momento, uno de los tres -- significativos, importante para el comercio internacional por el norte de España; fenómeno por otra parte no exclusivo de esta zona, pues también aunque con menor trascendencia puede observarse en Cádiz (6). A partir de 1.753 el proceso, que continuó pero -- más relentizado no pudo sustraerse a los efectos de la participación española en la guerra de los siete años, especialmente a -- partir del año 1.762(7) Cabe suponer que se produjera un ligero -- aumento de los ingresos por concepto de diezmo a partir de 1.760, fecha en que, no se seguro, pero parece que se introdujo un nuevo aforo, casi igual al arancel que (8) se suponía que casi se -- doblaría los ingresos. Si tal aforo se aplicó o nó, no lo se, lo que si parece cierto es que los ingresos no se duplicaron y que= incluso puede prescindirse de tal aforo para explicar la evolu-- ción de los diezmos.

El 10 de diciembre se rompe con los ingleses, el 17 de enero se declara formalmente la guerra y el 19 se ordena a todos los navíos, militares o civiles que hostiguen al máximo al enemigo; sin embargo la situación bélica duró poco, el 8 de diciembre se suspendieron las hostilidades, pero aún tuvo que pasar algún= tiempo hasta que se autorizara el comercio el 21 de marzo del 63. (9)

A continuación se promulga el Decreto de instrucción -- de 1.765 por el que posibilitaba un cierto comercio americano a= los puertos de La Coruña, Gijón y Santander, según dicha Real --

Instrucción se permitía el comercio con las Antillas. El año 68 se amplió el permiso para poderlo practicar también con la Luisiana y los años siguientes hasta la liberalización derivada del decreto de 1778 fueron abriendo nuevas zonas al comercio. La peculiaridad de esta primera fase liberalizadora reside en que los puertos son capaces de enviar productos a América, pero no de recibir los envíos desde el otro lado del Atlántico, los cuales deben seguir pasando por Cádiz. En estas condiciones los puertos del norte se convirtieron en receptores de mercancías que procedentes de Europa pretendían ser enviadas a las Indias, mercancías que al ser desembarcadas pagaban sus correspondientes derechos aduaneros, lo que lógicamente tiene su reflejo en la evolución del diezmo.

El año 68 se prohíbe la entrada de estampados de lino y algodón y los efectos no se hicieron esperar; más efectos causaron las prohibiciones siguientes, como la de Julio de 1770 que prohibía la entrada de muselinas en el país. Pero los planteamientos restrictivos fueron pronto superados y los efectos positivos de la liberalización primera del comercio americano siguieron actuando con todo su impulso en los puertos del norte; en parte porque las normas no se cumplían, de echo el año 71 se prohibieron no ya sólo los pintados, sino todos los lienzos de algodón procedentes del extranjero; pero los resultados de todas estas medidas no pasaron de ser momentáneas y de nuevo el año 73 se publican todas las anteriores prohibiciones pormenorizándolas y adoptando una actitud más dura contra los contraventores de la norma; así se llega al extremo de señalar que tales géneros, como géneros de contrabando "vician a los demás de

lícito comercio que se encuentren en las pacas, farcos o cabos= en que se aprehendan aquellos; quedando en su consecuencia sujetos a la "pena de comiso". La renovación de la norma debió asus- tar algo a los comerciantes, pues su efecto parece notarse en - las aduanas, pero no fue muy considerable tal repercusión y de hecho, hasta la guerra de la independencia americana, más con-- cretamente hasta su traslado a las costas del Atlántico euro--- peo, un año después de su inicio, como consecuencia de la entrada de Francia en la contienda, la situación fué relativamente - estacionaria.(10)

En 1775 se suprimieron los derechos de entrada sobre el lino y el cáñamo procedente del norte, consumido en Galicia, y Asturias, lo que según se dijo más tarde (1789-1790) favore-- ció notablemente la industria local y no afectó negativamente a la propia producción. De hecho, cuando a finales de siglo se hizo al respecto una consulta a las sociedades locales, estas respondieron que "aunque generalmente se han aumentado las cose--- chas de las expresadas materias, no alcanzan para el consumo - que de ellas se hace, el cual a crecido prodigiosamente hilándose y tejiéndose cantidades exorbitantes que se consumen en es-- tos reinos y se embarcan para América, por lo que sería un golpe fatal cargar a dichas primeras materias el 10%", a lo que la Junta respondió que podría seguir manteniéndose la exención.(11)

Habida cuenta del consumo de estos productos en di--- chas zonas y de su sustracción a los diezmos cabe suponer que - si continuaran practicándose, la imagen que tenemos de las importaciones hubiera sido más alta que lo que por el momento ----

conocemos, aunque no demasiado dada la no excesiva significación de Galicia y Asturias en el volumen total de los diezmos.

La guerra tuvo sin embargo efectos más considerables y en 1774 el Consulado de San Sebastián se queja de que por su causa casi no llegaban mercancías europeas a su puerto (12). La participación francesa en 1778 y la española al año siguiente en la guerra de las colonias americanas no pudo, como guerra eminentemente marítima, por menos que influir considerablemente, hasta el punto que tapó los previsibles efectos del decreto liberalizador de 1778 (13) por el cual no sólo se ampliaba la libertad de comercio a toda América sino que además se permitía que los retornos se hicieran a tales puertos, lo que una vez terminada la guerra, como era de esperar, supuso un impulso muy fuerte al comercio del norte, más próximo que Cádiz de los grandes núcleos proveedores.

En 1780, en plena guerra americana el valor de los diezmos disminuye y no podemos sino suponer lo que aconteció más adelante ya que no he logrado localizar los correspondientes informes aduaneros. En dicho año ochenta y se ha visto como no se concedieron prácticamente patentes de navegación y de hecho, en Bilbao un capitán de Portugalete presentó protesta de mar por un corsario inglés que merodeaba en la barra (14) lo que indica el grado de peligro del comercio marítimo del momento.

Sin embargo algunos datos permiten arriesgar cierta hipótesis. A partir de 1780, hasta 1789 disponemos para los nueve años, de noticias sobre el valor, aduana por aduana, del ---

líquido de las rentas generales; vayamos por partes.

Las Rentas Generales eran los ingresos derivados del comercio exterior, salvando claro esta los derechos del almirante, pero suponen la agrupación del diezmo y sus agregados más las cargas especiales a especies, papel, cacao, azúcar, etc. Por otra parte se entiende por valor líquido el resultante de disminuir el valor real en el importe de los gastos para el normal funcionamiento de las aduanas y en la represión del contrabando. En tales condiciones resulta difícil comparar la serie manejada hasta el momento, con los datos de Rentas Generales. Hay a pesar de todo un procedimiento que permite una cierta aproximación, la reconversión, de la serie de aduanas, en otra, lo más parecida posible, por su estructura, a la de Rentas Generales, esto es sumar en los años precedentes, 77 a 80, los ingresos por todos los conceptos señalados. Se observa así que los valores finales son notablemente superiores a los primeros, pero también lo suficientemente concordantes con los siguientes, a pesar de las discrepancias, como para ser leídos de una manera muy secuenta.

Por lo tanto se podía intentar una interpretación de la serie de Rentas Generales vinculándola a los datos anteriores, pero era precisa una última corrección dado que, en principio, pudiera resultar relevante y aportar una imagen desfasada. El valor de los gastos pudiera ofrecer comparativamente un resultado subvalorado del importe de los ingresos aduaneros en la década de los 80, pero algunos informes permiten suponer que estos no eran muy considerables. En el período 1777-80 para toda=

DERECHOS DE RENTAS GENERALES

- LAS ADUANAS DEL NORTE -

	1.777	1.778	1.779	1.780	1.781	1.782	1.783	1.784	1.785	1.786	1.787	1.788	1.789	1.790
ASTURIAS	14.405.563	10.827.043	8.694.545	13.451.656	227.859	525.855	457.000	957.628	2.248.408	1.349.644	851.953	1.306.333	93.864	
CASTILLO	27.509.549	22.984.159	15.835.108	7.778.539	1.430.613	606.340	2.319.172	2.867.014	4.901.851	3.975.563	5.077.779	4.977.778	5.252.652	1.085.357
GALICIA	74.601.555	66.917.821	83.365.717	44.816.593	845.723	1.155.294	3.332.460	4.733.422	7.253.521	7.874.604	4.557.113	5.195.100	5.700.479	
PROV. EXENTAS	186.137.655	180.592.062	217.436.788	147.876.108	4.297.405	7.226.709	9.905.593	10.134.444	10.794.133	11.431.358	12.634.720	12.888.487	12.511.352	5.704.120
LOGROÑO	2.422.871	2.861.262	3.265.775	1.623.849	40.369	136.636	284.847	501.403	335.759	471.165	318.766	318.766	399.800	
TOTA MARAVED.	308.477.189	291.348.594	328.597.943	216.545.445	231.160.946	328.148.756	554.168	448.652.592.974	868.144.848	853.479.356	796.937.254	796.937.254	815.594.758	
TOTAL REALES	9.072.856	8.569.076	9.664.645	6.368.183	6.812.969	9.651.434	16.299.072	19.193.912	25.533.672	25.102.334	23.439.331	23.439.331	23.988.082	8.148.742

Notas: 1.- 1.777 a 1.780 Reconstruido a través de los informes aduaneros se mandó diezmos, agregados y millones.
Información en maravedies.

Se trata de valores líquidos finales, con los dastos deducidos.

2.- 1.780 a 1.789 Valores líquidos resultantes después de deducir gastos de Rentas Generales.

3.- 1.777 a 1.780 Valor promedio del gasto en todas las aduanas del país 12,97% de ingresos totales

1.785 Gasto en la zona 4,96%

1.787 Gasto en la zona 7,41

4.- 1.800

El valor total está deducido a partir de la participación que en 1.789 tuvieron en el -
total las dos zonas cuyos valores reales conocemos.

España supusieron un 12.91%; sin que sepamos a cuanto ascendía= el valor del gasto local, pero no sería muy lejano pues en - 1785 a un gasto general del 6.65% correspondió un local del - 4,96 y el año 87 la diferencia estaba entre un 7,88 y un 7,41 - lo que nos sitúa entre un 5 y un 13% de diferencia entre los valores obtenidos por agrupación y los de Rentas Generales, por - lo que bien pueden compararse con los valores Decimales agrega- dos como se propone mas arriba. (15)

De tal comparación resulta que en 1782, antes de que= se firmara la paz, se habían recuperado los niveles del período anterior y al año siguiente, con la paz de Versalles, el salto - fue espectacular. Se puede decir que en tal momento se había - producido un cambio del arancel, actualizando los valores de -- las mercancías, introduciendo algunas más en las listas y modi- ficando los derechos a pagar en concepto diezmo, al tiempo que= se suprimían los agregados como el uno y medio por ciento y los primer y segundo dos por ciento, pero de lo que no cabe duda es de que estas modificaciones no podían suponer la duplicación de los ingresos.

El proceso de aplicación del Arancel podría explicar, en parte el crecimiento de los años 83,84 pero no la continua-- ción en la misma línea del año siguiente y el mantenimiento de= los niveles hasta el año 89, por lo que, sin lugar a dudas pue- de hablarse de una época de expansión del comercio marítimo del norte de España al abrigo, claro está, no sólo de la conyuntura general del país, sino, muy especialmente de la libertad de co- mercio con América cuyos efectos empezaron a sentirse una vez -

EVOLUCION DE LAS RENTAS GENERALES
- AL FINAL DEL XVIII -

	RENTAS GENERALES TOTALES	RENTAS GENERALES NORTE	%
1.780			
81		6.812.969	
82	51.139.113	9.651.434	18,87
83	73.448.380	16.299.072	22,19
84	126.539.485	19.193.912	15,17
785	181.237.089	25.533.672	14,09
86	159.252.491	25.102.334	15,76
87	135.190.944	23.439.331	17,34
88	154.547.695	24.803.645	16,05
89	149.383.745	23.988.082	16,06
1.790	147.759.971		
91			
92			
93	115.443.930		
94	119.759.341		
95	126.964.119		
96	182.050.732		
97	68.666.602		
98	47.773.132		
99	59.233.298		
1.800	43.675.039	8.142.742	18,64

NOTA: 1.782-1.800 de RENTAS GENERALES en

ARTOLA, Miguel: La Hacienda del Antiguo Régimen Madrid
1.982 pag. 360

1.781-1.789. RENTAS GENERALES. Aduanas del Norte en
A.G.S.

lograda cierta paz en el Atlántico.

El último año parece que fué sensible al inicio de la Revolución Francesa, pero los datos disponibles para 1790 (10) reflejan, por su parte una rápida recuperación. Sin embargo, de ésta última década, de la que no he encontrado información, existe una cierta imagen general de retroceso, según la cual, considerando el período 1787-1790 como 100, la década siguiente descendería hasta 92,5 (17). De hecho la balanza comercial de 1792 y la de 1795, en la medida en que puedan ser comparadas nos ilustran algo al respecto:

	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TOTAL
1792	714.898.698	671.849.486	1.386.748.184
1795	577.470.229	390.814.591	968.284.820

lo que no podía por menos de suceder habida cuenta las vicisitudes políticas, pues en Abril del 93 se prohibió el comercio con Francia, prohibición que no fué levantada hasta octubre de 95, y, menos de un año después, se inició la guerra con Inglaterra; en una situación que se prolongó hasta finales de siglo y como se sabe afectó especialmente al comercio colonial del norte de España, por lo que no es de extrañar que por ciertos indicios disponibles, y realizando a partir de ellos una valoración de conjunto, concluyamos que hacia 1800 los efectos positivos de la ordenanza de 1787, se vieron tapados por la evolución política y los niveles aduaneros retornaron a la posición de 1782, y aún menos, lo que es muy lógico si se tiene en cuenta el ámbito del conflicto.

En la medida en que la situación Gallega sirva de -

modelo podemos puntualizar algo más en lo relativo al primer -- quinquenio, en el que los efectos de la guerra con Francia fueron considerables, pero donde el año pacífico de 1.795 fue ciertamente próspero. Pero esta situación gallega, al a vista de la balanza global no puede ser generalizada ya que la dieferencia de valores generales entre el 92 y el 95 es lo suficientemente importante como para no considerarla efectiva más que en zonas muy concretas del comercio español, pues tuvo que afectar a todo él.

	AÑOS	REALES
	1.791	21.642.594
Valor de las importaciones	92	16.038.806
más las exportaciones en -	93	12.562.924
Galicia según LARRUGA (18)	94	14.283.123
	1.795	30.803.793

. Excluido el comercio con América.

La relación general importación exportación.

En principio ésta sería la evolución general del comercio; esto es, tendría que considerarse la agregación de importaciones más exportaciones, tanto en la evolución decimal como en la de rentas generales y en los datos de la balanza comercial. Pero en la práctica, al estar excluidos de tales cálculos la la na, que tributaba, originariamente en las mismas aduanas pero - en una partida separada; y luego en su propios registros, como en la época bugalesa, hace que uno de los factores fundamentales de exportación no se registre, y respecto a lo restante, si la capacidad productiva no fuera suficientemente clara para mostrar nos la probable cortedad de los valores exportados, téngase en cuenta que el hierro no figura en estos informes, al extraerse - por las Provincias Exentas, en su mayoría. Quedando así, la ex--portación prácticamente excluída. A pesar de todo algunos -

datos pueden mostrarse para confirmar, en parte y matizar en otra, los supuestos mínimos exportadores.

El año 1.767 se hizo una encuesta, en la que participaron todas las aduanas del norte, encaminada a conocer pormenorizadamente el comercio con Francia (19); de tal encuesta resulta que en Galicia se importaron géneros franceses por adeudos de -- 914.115ms y sólo se extrajeron 1.658ms de adeudo. En Santander frente a los 5.177.647 ingresados por todos los conceptos derivados de las importaciones resultaron nulas las exportaciones salvo "algunas porciones de naranjos y limones que no adeudan" y en Asturias de un total de 6.888.447ms, llegaron a dar las exportaciones 9.990 por razón de 250 cargas de avellanas y 594 cueros al pelo. En Guipúzcoa se dice que se "ignora si envía de sus frutos a Francia, y si los franceses sacan de ellos pero me consta que los correspondientes de la Compañía en Francia librarán letras por el importe de los géneros y frutos que le remiten a cargo del tesorero de ella en Madrid, y que sólo la Compañía extrae para Amsterdam y Hamburgo todas las harinas que recibe en canastas desde la Provincia de Venezuela. De los únicos frutos y géneros que produce esta provincia los franceses sacan hierro, piedras de amolar y remos, pero en tan corta cantidad que no merecen la menor atención". En cuanto a las Provincias Exentas no es posible saberlo pues las aduanas interiores mal podían informar de los envíos al exterior que se hacían desde los puertos de mar en los que no tenían ninguna jurisdicción.

Y esto en una encuesta que respondía al comercio realizado el año 66 que fue, a todas luces un buen año para el comercio. Con anterioridad la situación no era mejor para la ---

exportación ; aunque a partir de la completa libertad de comercio las cosas variaron ligeramente.

En Santander en 1791 el importe de los frutos del país extraídos, según Larruga, (20), ascendía a 50.305.179 reales de vellón pero si se les descuenta los 35.268.750 reales que importaban las lanas extraídas resultan solamente quince millones aún así, considerables frente a los 23.717.514 que supusieron las importaciones procedentes de Europa y Estados Unidos; pero si tomamos en cuenta que 10.215.137, fueron a las Provincias Exentas, fundamentalmente en comestibles y no sabemos si eran por su propio consumo o no, aunque dada la especialización harinera del puesto montañés cabe suponer que sí, el volumen exportador salvadas las lanas se reduce así a 5,7 millones, algo más del 10% de la negociación total.

Por su parte en Galicia en el citado quinquenio de 91 a 95 las importaciones supusieron un déficit de 13.512.312 reales cuando su valor total ascendía a 18.818.465, osea, que la capacidad exportadora seguía siendo muy baja reduciéndose a géneros de lana cueros y algunos comestibles. Es decir tanto en un caso como en el otro, se puede asegurar que a finales de siglo la actividad exportadora era algo mayor que a principios, pero en todo caso la limitación impuesta por la capacidad productiva de la zona, e incluso del país en general no permitían mayores logros. Así la partida fundamental en Galicia, la lógicamente contabilizada es la de oro y plata, en contrapartida al déficit comercial generado por la limitación exportadora.

De ésta manera excluidos de la serie el hierro y la lana podemos decir que el nivel coyuntural con ella diseñado corresponde sustancialmente a la actividad importadora; sector es te que posibilita ciertas puntualizaciones dadas las características de las percepciones aduaneras. Esto es, es posible valorar la mayor o menor incidencia de las especies, el papel, el cacao, chocolate azúcar y vainilla, del aguardiente y de algún otro producto como el pescado. Conviene sin embargo ser prudentes en las respectivas valoraciones pues no se especifica el ti po de especies y éstas además se contabilizan generalmente junto con la goma y los polvos azules; por otra parte ya se sabe de los problemas que suponen los millones antiguos y modernos sobre el cacao, azúcar y demás, y tanto el aguardiente como el mi llón de pescados son tributos especiales que no siempre se percibían.

Las importaciones

Las especies.

Empecemos por valorar la significación de las especies. Su participación creció más y más continuadamente que el volumen total de los diezmos, presentándose una duplicación de los niveles desde 1.725 a finales de los años 40, y eso a pesar de que por esta época los puertos de las Cuatro Villas no im portaban especies. Pero no cabe duda de que se trataba de un producto de interés; a principios de siglo entre 1715-1717 cuan do los puertos asturianos estaban muy limitados para la práctica del comercio en general, los niveles de importaciones de especies cacao y otros coloniales eran importantes; de entre las especies según Ustariz (21) tenían especial aceptación: la pimienta, la canela y la nuez, procedentes por término general de Indonesia y prácticamente inexistentes ni en la península ni

LOS DISTINTOS MILLONES EN GALICIA

AÑOS	ESPECIERIA	COLONIALES			PAPEL	PESCADOS
		ANT.	MOD.	7%		
1.724	52.360	163.336	327.441	74.810	218.552	-
25	79.968	182.325	448.677	-	59.636	-
26	50.481	341.586	301.750	160.427	116.722	-
1.745	194.884	963.439	509.859	-	137.122	-
46	116.892	481.506	-	176.595	152.580	-
47	92.246	730.729	-	220.609	112.184	-
1.761	517.216	2.685.203	-	152.836	778.787	-
62	520.049	3.080.891	922.522	1.814.385	1.020.612	-
63	725.575	2.478.868	462.288	613.970	1.218.851	756.698
1.771	651.866	243.820	47.072	353.835	893.653	3.519.260
72	681.318	229.100	98.221	278.346	499.815	4.029.071
73	842.576	221.382	10.506	336.942	898.654	3.426.826
1.778	651.607	74.395	27.344	74.273	682.212	1.405.625
79	1.236.379	1.430.760	218.900	463.531	996.887	1.122.796
1.780	567.875	2.297.887	893.832	1.029.322	681.201	1.882.509

LOS DISTINTOS MILLONES EN LAS 4 VILLAS

AÑOS	ESPECIERIA	COLONIALES			PAPEL	PESCADO
		ANT.	MOD.	7%		
1.724	3.697	13.090	-	-	1.700	-
25	8.728	12.843	-	-	17.884	-
26	-	12.500	-	-	-	-
1.745*	-	363.619	13.168	4.659	-	-
46	-	-	-	-	-	-
47	-	-	-	-	-	-
1.761	13.437	43.514	2.584	-	12.072	52.750
62	13.517	46.056	1.210	69.583	2.788	18.450
63	16.251	2.355.070	59.906	15.883	18.104	64.468
1.771	2.270.618	56.788	337.061	234.229	28.203	4.275.572
72	2.095.754	69.241	22.975	93.638	12.206	3.807.575
73	1.929.845	18.627	3.808	-	29.616	4.974.329
1.778	1.929.429	6.453	2.992	-	41.776	2.421.549
79	1.188.555	8.581	8.330	-	210.704	1.124.590
1.780	118.284	1.285.514	25.886	560.560	22.065	601.679

NOTA: En 1.745 arribó un navío procedente de América.

LOS DISTINTOS MILLONES EN ASTURIAS

AÑOS	ESPECIERIAS	COLONIALES			PAPEL	PESCADOS
		ANT.	MOD.	7%		
1.724	59.108	546.286	132.141	56.012	596.973	-
25	69.144	593.217	422.381	22.437	95.846	-
26	116.530	294.313	294.313	103.055	113.204	-
1.745	521.499	1.755.156	1.550.157	-	254.932	-
46	467.789	1.827.580	1.651.771	-	213.316	-
47	351.101	2.176.944	2.087.464	-	211.734	-
1.761	438.699	881.613	60.807	-	568.635	393.840
62	269.611	973.705	1.508.552	37.077	269.220	4.045
63	498.113	1.029.587	1.833.775	7.640	580.127	119.109
1.771	302.183	26.063	80.563	67.455	125.256	683.281
72	254.528	32.564	21.524	-	250.985	1.986.193
73	178.680	26.710	170.279	-	447.552	1.137.241
1.778	172.946	1.452	64.469	-	356.074	36.249
79	278.625	2.033	6.322	-	183.872	996.481
80	75.567	510.472	129.472	267.392	566.629	86.560

LOS DISTINTOS MILLONES EN LAS PROVINCIAS EXENTAS

AÑOS	ESPECIERIAS	COLONIALES			PAPEL	PESCADOS
		ANT.	MOD.	7%		
1.724	1.816.334	5.590.686	167.468	2.352.293	96.174	-
25	1.232.236	4.524.070	249.934	2.530.682	135.520	-
26	995.601	5.951.017	1.766.810	3.433.161	177.378	-
1.745	3.891.819	4.845.522	188.827	142.226	16.184	-
46	2.131.998	3.804.214	85.544	60.709	95.656	-
47	1.861.853	4.578.996	102.128	132.909	123.828	-
1.761	5.061.060	2.906.182	46.321	33.594	1.195.966	1.195.966
62	7.060.161	3.894.185	3.428.856	254.071	702.304	702.304
63	4.052.087	9.863.600	8.237.894	576.820	83.259	7.851.588
1.771	4.134.299	510.150	13.907	14.236	126.061	11.313.512
72	2.957.307	190.419	4.834	15.659	105.682	15.309.203
73	4.095.710	314.518	18.550	29.051	132.229	17.104.615
1.778	5.340.175	134.733	27.074	4.824	344.650	7.997.494
79	3.950.003	118.104	7.584	61.833	273.612	12.417.469
80	5.624.500	7.672.841	4.385.074	1.342.216	168.936	12.683.830

en las colonias; con el agravante de que los españoles eran muy adictos a la pimienta y por otra parte de que la utilización de la canela en el chocolate hacía de éste producto también objeto de abundantes transacciones. Antes de 1.724, habida cuenta de - lo que dice el citado autor, el consumo ya era considerable; pero el fraude también, con lo que a poco que se pusieran en práctica las medidas correctoras que proponía cabe una explicación=sencilla del incremento que los derechos de especiería manifiestan.

Sin embargo no hay que desechar que creciera el consumo considerablemente; así, el segundo gran salto se produjo para el período 61-63 y otros más en adelante. Resultado: los valores de los derechos de especiería son los únicos, incluidos - los valores del diezmo general, que manifiestan un crecimiento=sostenido, llegando a quintuplicarse al final de la serie.

La participación de las diversas zonas en tal actividad fué con los tiempos cambiando y así las Cuatro Villas que - empezaron careciendo de derechos de especiería fueron en el período 71-73 los segundos en importancia. situación que mantu--vieron en el período siguiente, Galicia incrementó moderadamen- te sus consumos y decrecieron los de Asturias, al tiempo que - por las aduanas interiores, correspondientes a las Provincias - Exentas se llegó a cobrar cuatro veces más por derechos de especies de lo percibido a principios de siglo.

Lo que viene a significar que los consumos en el mer- cado castellano crecieron considerablemente, y habida cuenta la

evolución demográfica sólo caben dos alternativas, o se incrementó el consumo per cápita o, por el contrario se aumentó el control aduanero, y a un crecimiento moderado correspondería así una imagen de gran expansión. Pero esta última causa no parece probable ya que las protestas por las prácticas contrabandistas no disminuyeron a lo largo del siglo, así pues habrá de suponerse un incremento del consumo, quizá llegando hasta zonas nuevas hasta entonces no abastecidas.

El azúcar.

Los coloniales como el azúcar, el cacao y la vainilla - estaban gravados con los millones, el antiguo y el moderno, además de pagar un impuesto derivado de habilitación de los puertos para su comercio. El millón antiguo se veía más afectado por el - azúcar, el cacao sin embargo se sensibilizaba bastante más en el millón moderno.

El azúcar, que desde el siglo XVII había pasado a ser - una mercancía importante, hasta el punto de llegar a ocupar a principios del XVIII el primer lugar en importancia sobre la base del valor total de las transacciones del comercio internacional y fue en líneas generales un producto de un consumo relativamente bajo en España. Téngase en cuenta que, para finales del XVIII cuando - el gasto de azúcar per cápita en Inglaterra venía a ser de 6,7 kilo - gramos por habitante año, en España, se situaba por los 1,18 kilo - gramos, el valor menor de entre los grandes Países Europeos (22)

España, originariamente no importaba azúcar ya que se cultivaba, para su poco consumo, el suficiente en Granada (23), - donde a principios del siglo XVII, Colmeiro recoge la especie de

que había 24 ingenios (24), pero la introducción de azúcares de América transportados por holandeses y portugueses acabó con esta industria, haciendo que a principios del XVIII no quedaran ingenios. Felipe V intentó revitalizarla empezando por prohibir las importaciones de azúcares de América pero tal prohibición tuvo que ser levantada; y, aunque los gravó con tributos especiales, permitió la entrada de azúcares blancos y mascabados producidos en Brasil. Todo ello porque ni la propia producción nacional, ni la americana, donde había ingenios en Cuba, Nueva España, la Antigua y Sto. Domingo (25) era suficiente.

Durante esta primera mitad del siglo, cuando la producción propia es prácticamente irrelevante se produce el tránsito de la hegemonía inglesa en el negocio de los azúcares al predominio francés; predominio productor y comercial. Cuyos puntos de inflexión probablemente se produjeron entre 1.725 y 1.735, fechas en los que, aún sin datos precisos, quizás también el corto mercado español pasara de adquirir azúcar jamaicano y de otras colonias inglesas a comprar azúcares de Martinica procedentes de Francia.

Lo que no excluía al mercado hispano de su alta dependencia portuguesa, y de hecho los comportamientos son significativos. De América se importaron por Cádiz 194.388 @ en el período 1.717-38 y 4.863.349 en el 47-48, un crecimiento clave para fijar el período de la introducción de hábitos de consumo en la península. Pues bien, el comportamiento de las exportaciones brasileñas fue muy semejante pasando de ser, 1,75 millones de libras, aproximadamente en 700 a 1,5 en 1.710 y llegar hasta casi 2,5 millones en los años 60, a partir de los cuales se inicia su retroceso (26)

Ahora bien, a partir de mediados de siglo, más concretamente con la Guerra de Sucesión Austríaca van a producirse una serie de cambios importantes en el mundo del azúcar. Cambios en los que participó Cuba y que influyeron notablemente en el comportamiento del comercio hispano.

A partir de 1.760, con la guerra austríaca cambia la situación del mercado mundial del azúcar, al tiempo que Cuba que --partía en 1.760-63 de una producción de 13.000 cajas anuales, ---pasa, en un proceso expansivo a producir unas 50.000 cajas entre 1.770-78, y crecer aún más hasta finales de siglo.

En 1.760 la producción española en América se situaba por las 5.550 toneladas, en 1.792, llegaba a las 14.455, en un -proceso que favoreció a Cuba más que a ninguna otra zona azucarera del mundo.

COLONIAS	1.760		1.791		1.792	
	TN.	%	TN.	%	TN.	%
Inglesas	70.593	34,38	106.193	40,17	103.634	56,21
Francesas	80.642	39,77	97.421	36,85	21.234	11,51
Portuguesas	34.000	16,56	21.000	7,94	21.000	11,39
Holandesas	10.070	4,91	13.550	5,13	13.200	7,18
Danesas	4.535	2,20	9.429	3,58	10.824	5,87
Españolas	5.550	2,68	16.731	6,33	14.455	7,84
(27) TOTAL	205.344		264.324		184.347	

Así, hacia 1.760 Cuba era un discreto productor azucaro, le superaban 6 de los pequeños antillos; pero la situación general estaba condenada al cambio, y el predominio francés sería mente comprometido.

En 1.759 cae Guadalupe, los años siguientes los ingle--ses conquistan las islas azucareras francesas y el 62, llega a Long

dres la noticia de la toma de la Habana, lo que para muchos era una buena noticia no lo era para el importante grupo de presión de los plantadores británicos, en 1.761 el azúcar que, en el -- mercado inglés procedía de los nuevos territorios era el 19,99% al año siguiente fue el 31,4 y el 63 el 37,2%. Los precios se hundieron y los plantadores iniciaron unas fuertes presiones que -- se tradujeron en el tratado de París con la devolución, entre -- otros, de Cuba a España. Sin embargo el proceso tuvo sus efectos, y el número de ingenios puestos en funcionamiento en la isla se duplica.

Otro fenómeno posterior, la Guerra de la Independencia Americana supuso un nuevo impulso a la producción azucarera cubana, en parte como consecuencia del hundimiento de Jamaica, pues ya, para entonces, Cuba, que abastecía a un mercado peninsular -- sin competencia, pues a finales de siglo parece que en él no se producían sino 30.000 @, había iniciado un proceso de enganche -- con los mecanismos mundiales de producción y comercialización.

Así, para la década de los 90, Cuba podía abastecer -- plenamente, y aún exportar, al mercado, ciertamente reducido de la península, sobre todo habida cuenta lo altamente competitivo -- de sus precios.

A la vista de la evolución del millón antiguo en los -- puertos del norte, la conclusión no puede ser más evidente. Hasta 1.760 mientras las colonias tenían un nivel bajo de producción el azúcar se importaba, unas veces, al principio, se trataba de azúcar portugués, luego franceses, especialmente azúcares de Martinica. A partir de 1.760-63, el sistema gaditano y más adelante los

AZUCAR CUBANO EN TONELADAS (28)

1.760	4.969	86	9.380
--	--	87	10.890
1.769	6.418	88	12.496
70	7.236	89	13.222
71	7.139	90	15.423
--	--	91	16.731
77	8.160	92	14.455
78	9.676	93	16.315
79	7.585	94	20.213
80	6.424	95	14.659
81	7.699	96	23.448
82	7.279	97	23.896
83	7.936	98	25.766
84	8.590	99	32.586
85	9.614	1.800	28.761

puertos habilitados absorvieron casi todo el tráfico de azúcar, con lo que los derechos aduaneros del norte, dependientes del tipo de comercio internacional, perdieron importancia en lo relativo a los millones, especialmente en el antiguo.

Al tiempo, esta sociedad fue sustituyendo los azúcares mascabados por otros más evolucionados blancos, y mantuvo, en contraposición con el modelo aplicado en el norte de Europa, la práctica de recibirlos ya molidos en los ingenios americanos permitiendo así un desarrollo de la colonia que no se dió, por ejemplo, en Martinica, para beneficio de la industria metropolitana.

En resumen, el norte perdía un mercado en alza, dadas, por una parte las prácticas gaditanas, y por otra el desarrollo propio de la industria colonial; sólo las habilitaciones de fin de siglo pudieron atemperar algo la situación, pero los hábitos comerciales no pudieron modificarse.

El cacao.

La situación del cacao es algo más complicada, dado -
que por una parte hay que contar con el notable incremento del -
consumo, por otra el comercio hispano-americano tradicional y ade-
más la compañía de Caracas, añadiéndose a ello el comercio que Ho-
landeses, Ingleses y también Franceses pudieran hacer.

Ahora bien las entradas de cacao a Cádiz, que eran tan-
to de las flotas como de la compañía de Caracas no aparecen en -
las aduanas del Norte ya que los donostiarras tenían que pagar -
los derechos en Andalucía, aunque luego desde allí transportaran-
el cacao a Pasajes o San Sebastián, cacao que no pagaba ya dere--
chos aduaneros. Sin embargo, la composición de los derechos gadi-
tanos reflejan unos importantes comportamientos de mercado.

En el período 1717-38 el cacao suponía el 29,6% y el -
azúcar el 6,9% de los productos procedentes de América; en el -
1.747-1.778 pasaron a ser el 35,52 y el 28,47% respectivamente, -
lo que viene a significar que el cacao había crecido en un 626% -
y el azúcar como ya hemos visto en un 2.401%, pasando ambos del -
36,5% del total al 63,99% (29). Esto es, ambos productos fueron -
objeto de una demanda superior a la media, aunque tal caracterís-
tica sea especialmente acentuada en el caso del azúcar, que pasa-
así a tomar el protagonismo comercial en Cádiz. Pero estos valo--
res exigen, en lo que al cacao se refiere ciertos matices, pues -
no incluyen los cargamentos de la compañía de Caracas, los cuales
aumentarían la importancia relativa del tráfico conjunto y del su-
yo en Particular.

Una visión pormenorizada a los valores gaditanos, tanto para el azúcar como para el cacao, no hace sino confirmar lo ya sabido, los datos del azúcar una vez más dan para las flotas un máximo en 1.762, y para los navíos sueltos en el 60, con una cierta estabilidad durante toda la década. En el caso del cacao la utilización o no de los valores de la Cía de Caracas pudieran afectar algo a la visión al pormenor pero de lo que caben pocas dudas es de que entre los niveles de los años 20 y los de los 30, se produjo un salto muy considerable, a partir del cual se notaba un crecimiento más moderado relativamente de las importaciones (30).

EVOLUCION DE LOS DERECHOS EN LAS ADUANAS DEL NORTE

PERIODOS	DIEZMO	ESPECIERIA	MILLON		PAPEL
			ANT.	MOD.	
1.724-26	100	100	100	100	100
1.745-47	86	230	162	162	78
1.761-63	284	458	228	403	395
1.771-73	433	487	14	20	319
1.778-80	374	504	102	141	277

Desde la posición de las aduanas del Norte, el cacao tuvo un comportamiento ascendente singular precisamente en el período del 61-63, cuando los datos americanos de Cádiz indican un bajón muy considerable; no hay que olvidar que la toma de la Habana por los ingleses el año 62 y la incertidumbre del momento no era precisamente favorable al comercio ordinario con América. Los mercados del Norte se surtían de cacao aportado a veces, por los franceses, quienes ya los venían proveyendo desde principios de siglo a través de la ruta marítima Burdeos-Bilbao o de la -

terrestre Burdeos-Bayona-España, cacaos que ni tan siquiera pagaban derechos en los puertos franceses (31); pero también se adquirían en la Rochelle y Nantes (32), llegados directamente de América a Bayona, o de cualquier otro puerto, tanto francés como según las casos, inglés y holandés. Superada esta fase, la relación volvió a ser casi como la fuera hasta mediados de siglo, con muy ligeras variaciones entre el millón antiguo y el moderno, lo que venía a significar la poca importancia de los cacaos adquiridos al exterior, pues eran estos los que producían la diferencia entre ambos millones.

El papel.

El papel, del que sustancialmente había de dos tipos, fino y basto, pagaban unas tarifas diversas, en relación de 1 a 2, lo que sumado a sus derechos ordinarios de diezmos y rediezmos lo hacían ya bastante gravoso. Ustariz escribió al respecto "el referido papel extranjero paga a la entrada en España más que mediano derecho, así por razones del diezmo y cientos propios de la Aduana, como por la constitución del Millón, concedida por el Reino, que también se cobra a su ingreso" (33). A principio de siglo decía este autor que el papel se importaba fundamentalmente de Génova y que la manufactura nacional era escasa. A finales de siglo, según C. Arguelles (34), se produjeron 300.000 resmas del papel blanco, de ellas 38.678 en Aragón, 6.000 en Navarra, 6.200 en Valladolid, quedando zonas como Galicia y Asturias totalmente alejadas de los centros de producción; en cuanto al de estraza, se fabricaban por las mismas fechas (1.799), 109.000 resmas y de ellas 28.500 en Aragón. Teniendo en cuenta siempre las dificultades de provisión a la costa que tenían los fabricantes aragoneses, no es extraño el alto nivel de consumo de papeles

foráneos, y no precisamente genoveses, sino, como ya se ha señalado, belgas y franceses, que realizaba la costa norte.

Los derechos derivados de la importación del papel, daban una distribución distinta a la de los demás productos, más importantes en Galicia y Asturias que en Santander y las aduanas interiores, en lógica relación con la geografía de los molinos de papel que se han señalado. Sin que esto suponga valorar el consumo interior de las Provincias Exentas. De cualquier forma la expansión de la industria papelera que permitió la creación de fábricas en casi todas las provincias (35) metió al comercio del papel en una dinámica regresiva notablemente más acusada que la del comercio general de manufacturas, tendencia que empezó además a manifestarse en una época aún expansiva para los demás como eran los años 1.771-73.

Las cantidades importadas.

Algunos datos de principios de siglo permiten una aproximación a los volúmenes reales del comercio más directos que los valores de derechos. Según tales informes, resulta que en 1.715 entraron en Asturias 37.956 libras de azúcar, en su mayoría procedentes de Bilbao, 4.431 libras de cacao y 150 lbs. de chocolate, cuyos derechos ignoramos; pero al año siguiente entraron coloniales que pagaron 754,196 maravedís de millón antiguo y 541.399 de moderno, por razón de 153 m^s de derecho en cada arroba de azúcar, y 25,5 m^s de antiguo por la libra de cacao, sin que consten derechos de chocolare pues no entró porción de tal; en total pasaron por aduanas 62.875 libras de azúcar y 15810 libras de cacao; o sea, que valores similares o bastante menores pasarían por el principado durante los años 20 y se reducirían

notablemente a partir de los 60; durante la primera mitad del si glo sucedería más o menos lo mismo en Galicia, al tiempo que sólo la libertad de comercio permitiría a las Cuatro Villas llegar a tales cifras; los valores de las Provincias Exentas serían - ciertamente muy superiores, y si consideramos que ya se ha visto como a principios de siglo se encargaban de proveer a Astu--- rias queda clara su importancia en el sector.

En cuanto al papel, a principios de siglo, en 1.716 en traron en Asturias 687 resmas de papel de escribir que pagaba - por derechos, aparte diezmos y agregados, a 4 reales la resma y 195 de papel más burdo, a 2 reales de derecho, lo que hace un total de 106.692 m^S; en Galicia el mismo año entraron 296 resmas - de papel de estraza, de a 2 reales y 380 resmas del fino, a sea= un total de 33.184 maravedís. Al año siguiente entraron a Astu-- rias 400 resmas de papel blanco, o sea a 20 manos la resma y 25= hojas por mano, un total de 200.000 hojas que pagaron por dere-- chos de papel 54.400 m^S y 84 resmas de basto, 5.712 m^S lo que en total hacían 60.112 reales. Como puede apreciarse en Asturias - predominaba el papel de escribir lo cual, como señala el caso ga llego ¿quizás excepción? pudiera no ser general y ciertamente la relación entre ambos tipos de papel podría cambiar mucho la ima= gen que se obtuviera del papel importado.

Así en los períodos considerados, en nuestra tabla, se observa desde la media de 428.065 m^S en el período 45-47 a la de 2.147.575 en el 61-63. Los derechos más importantes los aportaba Galicia, al tiempo que los asturianos eran muy similares a las - de las Provincias Exentas. Supuesta una duplicación en el número

de resmas del fino respecto al basto, significaría una oscilación de 1.573 resmas a 7.895, cantidades que de ser fiables son de poca monta comparadas con la producción nacional.

Respecto al caco y el azúcar, si se aceptan ciertas limitaciones, como serán el considerarles igual en derecho a los azúcares blancos y moscabados, o con más exactitud, insignificantes las cantidades de éste último que se importarán; algo se podría añadir, además podríamos suponer que las cantidades de vainilla y chocolate eran nulas, tal como hemos visto para principios de siglo; y por último tendríamos que generalizar la situación hasta el punto de suponer que la situación ofrecida por las aduanas señaladas era generalizable a las aduanas de las Provincias Exentas.

Evidentemente tales supuestos, y muy especialmente el último son más que dudosos, pero su aceptación nos permitiría, con grandes limitaciones, pasar de un conocimiento de los derechos, a una valoración de las cantidades importadas, ya que el azúcar y el cacao pagaban por razón de derechos de millón antiguo 6 m^{S} y $25.5 \text{ m}^{\text{S}}$ en libra respectivamente al tiempo que el segundo pagaba por concepto de millón moderno, 34 m^{S} en libras; esto es, que dividiendo el millón moderno por 34 obtendríamos las libras de cacao que multiplicados por 25.5 y sustraído el resultado al millón antiguo resultaría el derecho del azúcar que dividido por 153 (siguiendo utilizando las maravedis) resultarían las arrobas de azúcar.

Así en 1727 se recaudaron en todo el norte, por

millones, antiguos y modernos 6.315.388 m^s y 627.050 m^s respectivamente, los que pudieron suponer 18.442 libras de cacao y 40.861 arrobas de azúcar, cuando de América llegaron en registros sueltos y varios mixtos. 2.952 arrobas de azúcar y en flotas 1.007 arrobas de azúcar y 98 fanegas de cacao. Pero en 1.773 cuando en Cádiz se registraron 288.021 arrobas de azúcar y 45.923 3/4 fanegas de cacao, las aduanas del norte adeudaron por 5.978 libras de chocolate y 2.999 arrobas de azúcar. La muestra de estos valores extremos indica lo interesante que puede resultar una comparación pormenorizada, a pesar del riesgo metodológico que, como se ha señalado, supone.

AÑO	AZUCAR		CACAO		
	NORTE	CADIZ	NORTE	CADIZ	CIA DE CARACAS
1.724	40.861	2.952			
25	31.270	7.889	32.970	33	
26	33.757	2.568	69.496	733	
1.745	40.921		81.412		
46	33.638		51.097		
47	40.868	46.111	64.408	5.430	
1.761	44.994	518.281	3.292	46.256	13.640
62	24.914	80.597	172.386	9.873	440
63	54.417	26.837	311.584	32.271	12.577
1.771	3.341	108.562	14.076	34.861	12.975
72	2.118	76.010	4.339	59.598	9.438
73	2.999	288.021	5.978	45.923	36.858
1.778	878	4.116	3.584	161	
79	9.648		7.092		
80					

Vistas de este modo, las importaciones de azúcar parecen muy estables hasta los años 60 para en la década siguiente decaer considerablemente, al tiempo que la irregularidad, dentro de una tónica ascendente sería la característica más acusada del comercio del cacao, que como el de los azúcares decayó en la

década de los 70.

El pescado.

Por lo que se refiere al pescado, su estudio es algo más complicado y los resultados aún más aleatorios, pues bajo la rúbrica de pescado se agrupaban, grasas, bacalao, salmón, sardinas y ballena; a principios de siglo pagaban 8 reales cada quintal de bacalao; los de ballena, cuando se trataba de aceite, --- siendo sus quintales de los denominados quintales menores, de a= 20 azumbres el quinta, (36) pagaban 85 m^s de derechos especiales, aparte de otros tantos que pagaban de diezmo ordinario; además - se importaban también cecial o pasta de pescado, y todo ello pagaba con diferentes tarifas, el derecho de pescado. Pero éste no fué un derecho continuado ya que a partir de 1.717, cuando el - problema aduanero, dejarán de percibirse hasta algunos años después, en 1.761, cuando reaparezca.

A principio de siglo se cobraron solamente por Orduña= y en concepto de pescados 5.175.194 maravedises, 1.263.681, en - Vitoria, nada en Asturias, Galicia y en Santander 765.870 m^s de= 7.800@ de bacalao 1.837 a zumbres de aceite de ballena y otras - especies; lo que hicieron para 1.715 un total de 7.204.745 maravedises por derechos de pescado. Al año siguiente siguió sin tri butar por tal concepto Asturias, en Galicia entraron 1.340 l^s en Marín, 19q^s en Vigo y una cantidad notablemente superior en Ribadeo, cuyos derechos totales ascendieron a 30.752 m^s. El hecho de que en estos dos años no se percibieran en Asturias por razón del derecho de pescados, aunque sea significativo no debe entenderse de forma absoluta pues al año siguiente, hasta finales de octu-- bre de 1.717 entraron en el principado 238.312 libras de pescado,

siendo éste el último dato al respecto, que se dispone a principios de siglo. En resumen, 7.204.745 ms y 4.503.054 ms al año siguiente con unas notables deficiencias en la información de éste segundo momento, nos indican unos niveles, que con toda clase de precauciones podemos comparar con los posteriores, y así, en el período 1761-63 la media de recaudación fué de 3.719.739 media - engañosa dadas las grandes variaciones anuales: en los dos períodos siguientes 1771-73, 1778-80 las medias respectivas fueron de 23.855.559 y de 14.262.277 maravedies; el salto es a todas luces muy considerable y las razones no parecen fáciles de señalar, ya que no se constata ninguna modificación de los aranceles al respecto y, por otra parte no hay tampoco motivos para suponer un incremento tan considerable en el consumo.

Como una breve explicación cabe aducir que el encarecimiento de la pesca propia fue creando una dependencia progresiva del mercado nacional a los proveedores extranjeros. Pero tal fenómeno no pudo suponer el paso de los tres millones a los 23 de media. La posterior regresión tiene sin embargo otra explicación, quizás más constatable y es que a partir de 1774 se fueron imponiendo las pesquerías catalanas en Galicia con sus métodos - casi capitalistas (37).

En resumen, las mercaderías eran el factor fundamental de importación sobre todo en las Provincias Exentas, importaciones que fueron creciendo en el siglo XVIII y muy especialmente - de los años 40 a los 70. Los productos cuyo comportamiento detallado conocemos como las especies, tuvieron actitudes, más o menos acordes, pero no por ello idénticas; las especies crecieron=

en sus importaciones con mayor intensidad, mientras que el azúcar fué bastante estable precisamente hasta los años 70 que inició un gran retroceso; por su parte las compras de cacao tendieron a ser más acordes con la coyuntura general, aunque el máximo fué ligeramente más temprano; pero ninguno de éstos dos últimos factores puede interpretarse con independencia de comercio Gadi-tano. En cuanto a los pescados, hay que hacer constar que su crecimiento durante la segunda mitad de los 60 y principios de los 70 fue tan espectacular que ni la coyuntura general del comercio, ni la evolución demográfica española pueden explicar.

Las exportaciones

En cuanto a las exportaciones tenemos que hacer algunas puntualizaciones pues como ya se ha señalado la capacidad de exportar que tenían los puertos del norte resultaba muy limitada, y salvando el hierro, cuyas partidas son, desde el punto de vista aduanero de muy difícil seguimiento, ya que al estar éstas situadas en el interior no pasaban por ellas los producidos en Guipúzcoa, ni en Vizcaya, los más abundantes, sólo podían considerarse el vino y la lana, además de pequeñas partidas de limones y naranjos, nueces, castañas y algún otro producto similar, de escasa importancia comercial.

La lana.

De los productos exportables a tener en cuenta sólo poseemos información detallada de la lana, gracias a que resultaba una partida fundamental para la hacienda nacional. La información utilizada es bastante desigual y se impone por lo tanto algunas aclaraciones. El primero de los datos, el de 1714 (38) es un valor discutible ya que en un trabajo actual realizado sobre fuentes que he utilizado por mi cuenta y de cuyo adecuado uso no

LIBRAS DE LANA EXPORTADAS
POR LOS PUERTOS DEL NORTE

1.714	1.322.975	1.746	2.824.904
715	2.321.969	47	2.511.022
16	2.671.762	48	4.072.855
17	3.292.552	49	5.505.484
18	3.227.029	1.750	5.459.550
19	1.977.270	51	6.836.750
1.720	2.456.520	52	4.426.725
21	2.524.747	53	3.557.198
22	3.124.406	54	5.838.437
23	2.657.755	755	4.487.158
24	2.697.660	56	7.873.584
725	3.194.802	57	5.379.272
26	3.559.079	58	3.495.929
27	1.950.490	59	6.264.135
28	2.874.837	1.760	5.673.124
29	3.502.801	61	6.341.830
1.730	3.915.122	62	6.893.436
31	3.202.456	63	5.984.102
32	3.410.800	64	5.665.328
33	2.618.187	765	5.783.747
34	2.663.560	66	5.452.201
735	2.252.240	67	6.364.580
36	3.436.890	68	5.399.399
37	3.091.110	69	6.746.140
38	3.817.860	1.770	4.425.944
39	2.627.690	71	5.279.638
1.740	2.914.506	72	5.999.378
41	2.533.632	73	7.046.548
42	1.844.506	74	6.571.133
43	3.857.563	775	7.840.659
44	3.682.228	76	7.511.587
745	3.196.816	77	7.897.397
		78	6.534.110
		79	6.259.860
		1.780	4.845.021

caben dudas, se atribuyen a tal año unos niveles de exportaciones distintas a los propuestos para la misma fecha por Canga Argüelles, informador de solvencia sobradamente conocida. Laborda, citando a Manuel de Herrera dice que el total de lana exportada fué de 2.699.950 libras, al tiempo que en el diccionario de Hacienda se asegura que se extrajeron en total 6.256.275 ls, pero esta última cifra resulta muy difícil de admitir para un sólo año hábida cuenta la situación bélica; superada ésta, la hacienda estatal dispuso ya de informes detallados que nos permiten conocer con precisión las lanas exportadas; pero se exportaban lanas de distintas calidades y tipos, y además habidas cuentas las diferencias en peso entre lavadas y sucias. La unificación de todas ellas encierra cierta inexactitud que es mínima, dado que las cantidades de sucio no eran muy elevadas.

A partir de 1733 se ha señalado que dejaron de percibirse directamente por el estado los derechos aduaneros, pues bien, cuando en 1740 se reanuda la percepción, los informes cambian y ya no hay noticias como las precedentes. Sin embargo, la coincidencia a finales del período anterior, concretamente entre 1720 y 1733, de ambos sistemas de anotación permite desarrollar un método de comparación. Entre 1720 y 1733, la suma de los diezmos de Vitoria, Valmaseda, Orduña, Salvatierra y Logroño multiplicada por 1.76, equivalía a las libras exportadas, con una importante salvedad que señala la diferencia entre los datos que propone Laborda y yo utilizo e incluso amplío, y los posteriores a los años 40. (40)

En esencia, la diferencia estriba en que los derechos=

se percibían en dos sitios distintos, e incluso en dos momentos diferentes, lo que suponía aportar información en las aduanas interiores de los valores de paso, mientras que en Bilbao se pagaban en el momento de embarque lo que creaba una diferencia entre la fecha de paso por aduanas y la de embarque, o si se prefiere, se observan diferencias derivadas de los sistemas de almacenaje, y en otros casos de las prácticas especulativas de los comerciantes bilbainos; lo cual viene a significar que las diferencias anuales que se pueden notar entre ambos sistemas desaparecen al utilizar períodos de comparación superiores al anual.

En 1.749 se empiezan a registrar lanas en Burgos, y desde esa fecha a 1.751, es decir durante 3 años se suman las lanas burgalesas a las del resto de la costa, expresadas en derechos, y se hace esta aclaración porque ciertas medidas proteccionistas a los puertos castellanos, medidas que se tradujeron en reducciones de derechos, no afectan al período anterior: a 1.753, fecha a partir de la que se empiezan a contabilizar cantidades reales de lana, una vez más agrupando las libras de la lavada y la sucia, así como la de los diferentes costos y procedencias. Así podemos decir que disponemos de una serie completa de lana exportada por los puertos del norte entre 1.714 y 1.780, ciertamente con la limitación tan reiterada del período 33-40.

Esta limitación es superable si tenemos en cuenta que prácticamente de forma exclusiva todas las lanas que salían por el norte lo hacían por Bilbao -así se ha supuesto hasta 1.733 y se puede suponer hasta 1.751 - por lo que la utilización de los registros del Consulado de Bilbao puede, con limitaciones -

proporcionarnos datos relativos a las exportaciones de lana sufi
cientemente fiables. (41)

La limitación fundamental de tal fuente es que informa exclusivamente de las sacas y sacones de lana y aninos lavados o sucios sin especificar ni peso ni ninguna otra característica, - lo que salvo en la puntualización del peso, carece, en lo que - nos afecta, de un interés inmediato. Para superar tal limitación he usado una fuente que proporcione ambos datos, por una parte - los informes de hacienda de las lanas embarcadas en la ría Bil--baína de principios de siglo (1.715) de los que se puede deducir= un peso por saca de 172 libras, sobre una muestra de más de nue- ve mil, y de 208.71 ls por sacón sobre una muestra más reducida, de trescientos sacones.

Como en algunos de los informes de lanas de Burgos pos- teriores a 1.751 se proporcionan noticias detalladas de sacas y= unidades de carga, he hecho, para comprobar un nuevo cálculo. De él resulta que entre 1.752 y 1.763, sobre un total de más de - 23.000 sacas de lana segoviana, que pasaron por Orduña, tenían - un peso medio de 173,83 ls; las sacas castellanas, calculados so- bre 16.750, pesaban unos 149 libras, al tiempo que los sacones pe- saban 163.01 libras y 158.571 ls respectivamente sobre muestras= de 16.468 segovianos y 1.971 castellanos.

Además en los informes anteriores a 1751 se suman indis- tintamente las libras de lana lavada y sucia, o mejor se conside- ran iguales sacas y sacones, y en los datos generales anteriores al 33 rara vez se hacen las distinciones necesarias que permitan

hacer matizaciones; se puede considerar, aunque sea ligeramente= erróneo hacerlo así, que hay un peso común en sacas y sacones. - La cuestión estaría en determinar cual sería tal peso.

Por otra parte en Bilbao, sea cual fuere el peso de ca da saca y el tipo de lana, Castellana o Segoviana pagaba, por de rechos de avería la misma cantidad, con lo que los exportadores= tendrían a cargar lo máximo posible el embalaje y la mayor parte de la lana exportada era Segoviana, la de mayor peso por saca. - Además la coincidencia del valor medio del primer período con el de las sacas segovianas del segundo inclinan bastante a adoptar= tal valor o uno ligeramente inferior como valor promedio. Por co modidad podemos considerar el de 170 libras por saca o sacón.

Según tal cálculo y comparando con momentos para los cuales hay, con anterioridad a 1.733, datos, (1.724-25.-26 y 27) resultarían en total más de catorce millones de libras cuando - por las mismas fuentes parecen ser unos once millones y medio. - Por otra parte en 1.733, cuando podemos comparar dos fuentes, el Consulado y los informes aduaneros, resulta según estos 2.618.181 libras exportadas, cuando según el Consulado serían 2.902.920 li bras, error caso bastante abultado. El año, 40, el= último de la laguna que pretendemos subsanar, resultaría - 2.753.660 libras cuando los valores aduaneros darían 2.914.506; pero en estos casos hay que tener en cuenta, que tanto el año 33 como el 40, los datos de comparación manejados son libras de las aduanas interiores, es decir que no son derechos percibidos a - pié de embarque sino en el interior, con las consiguientes posibilidades de acumulación. Además el error por exceso en un caso=

sería muy similar al por defecto en el otro en los años precedentes.

En los años 1.761 y 1.762 se recibían en Bilbao 23.308 sacas y 3.762 sacones, 20.027 sacas y 3.195 sacones respectivamente al tiempo que por aduanas entraron

LANA QUE SE REGISTRO EN LAS ADUANAS INTERIORES

	1.761		1.762	
	sacas	sacones	sacas	sacones
Orduña	1.866	2.436	1.266	1.809
Valmaseda	11.231	1.059	12.101	875
Vitoria	13.174	1.685	12.866	443
Logroño	1.799	-	1.840	-
TOTAL	28.070	5.180	28.073	3.127
TOTAL 1 ^s	6.134.730		6.184.274	
	184,5		198,21	

Aún cuando elimináramos las sacas que pasaran por Logroño, aduciendo que en tal tiempo pasaran por la ruta interior, todas las demás se registraron con destino a Bilbao, lo que deja claramente establecido que no pueden utilizarse criterios tales de comparación, porque dadas las actividades de almacenistas de los comerciantes vascos, en dichos años, acosados en el mar por el corso francés y británico, no hacían muy favorable el comercio. (42)

Más de una década después, en años de paz relativa - (1.775) se declararon por Bilbao 11.803 sacas de lana y 1.531 sacones y en Aduanas 4.651.003 1^s lo que supondría una media de - 348,81 libras; esto cuando Orduña había sido superado y el transporte se podría hacer continuamente en carros, (43). Así el - cambio permitió duplicar las capacidades de principios de siglo,

valores medios que vistos los datos de los años 61-62 suponemos= que no cesaron, lentamente, de ir en aumento.

Por todo ello, atendiendo en cada caso a una sola documentación, pues las posibilidades de diferencias entre el interior y la costa son grandes, y a la progresión en la capacidad de las sacas me inclino por 170 libras por saca, para el período 1.733-1.740. (44)

De este modo, intercalando esta serie cuyo nivel de aproximación podemos colegir del hecho de que frente a las 2.618,187 las calculadas en base a los informes de Hacienda, para 1.733. resulten 2.732.162 ls, y de que en el quinquenio 40-44 la diferencia total mínima, se llena, para el período 1.714 - 1.780, una serie completa de exportaciones, como no disponemos desde luego, para importaciones.

Podría prolongarse la serie hasta 1.800 usando dos valores base, por una parte considerando la participación de la lana segoviana en el total exportado por el norte y aplicando la tabla de Angel García Sanz (45). y por otra usando de la misma manera los datos bilbaínos pero, como puede apreciarse más adelante, para tal época el tráfico de Santander tenía un volumen nada desdeñable y el método sería errado.

Por estos puertos del norte se exportaba una parte muy considerable de la lana española, desde el 49% de 1.714 hasta el 60,96% de 1.744-78; los datos que dispongo parecen indicar que nunca se bajó hasta el 39%, ya que el valor más bajo, es el de -

1.722.

Si a efectos indicativos aceptamos ciertos valores de la renta de lanas del período 1.744-50 nos encontraremos con algún error, exceso calculable a partir de nuestros conocimientos de los totales del año 1.750, ya que según dichos totales a las aduanas del norte corresponderían el 44,18% de las exportaciones, al tiempo que los datos de la renta indican el 49,5%; es decir más de un 5% de diferencia, que es ciertamente considerable. Pero si teniendo en cuenta tal tendencia (5%) usamos para dicho período los materiales citados, el resultado sería tan radical, dado que el citado año 50 es el más moderado siguiéndole en moderación el 44, que en él la participación, de ser cierta, sería superior al 80% a todas luces tan exagerada que no es pensable considerarla. (46)

	TOTAL ESP.	LIBRA DE LANA EXPORTADAS TOTAL NORTE	%
1.714	2.699.950	1.322.975	49
1.722*	135.451.073	53.815.851	39,74
1.730	8.875.000	3.915.122	44,11
1.750	12.354.875	5.459.550	44,18
1.749-53	10.690.575	5.157.141	48,24
1.754-58	10.225.125	5.414.876	52,96
1.759-63	11.549.875	6.231.326	53,95
1.760	10.100.225	5.676.124	56,19
1.764-68	11.944.125	5.733.051	47,99
1.770	10.750.000	4.425.944	41,17
1.774-78	11.927.450	7.270.977	60,96

* Se trata del importe total del derecho

De cualquier forma, con sólo los datos expuestos una cosa queda clara, y es la importancia de la costa Cantábrica, importancia arto conocida, pero que es necesario cuantificar para=

ponderarla adecuadamente en el contexto del comercio lanero hispano. La coyuntura de estas exportaciones fué, en términos generales positiva, y en esto tampoco se encierra ninguna novedad - sólo que, una vez más, las puntualizaciones son necesarias porque el período que va del 47 al 51 fué decisivo, ya que permite señalar una sustancial diferencia de niveles, circunstancia especialmente importante en los puertos del norte dado que estos pasaron de exportar aproximadamente un 44% en el período anterior a suponer, hasta los primeros años sesenta, el 50%.

Si se analizan conjuntamente importaciones y exportaciones, para ser más precisos, importaciones de mercaderías y exportaciones de lanas, la impresión que se tiene es que durante la primera mitad del siglo se daba una cierta similitud de comportamientos, otra cosa es como fueran las distribuciones geográficas de dichos intercambios; e incluso más adelante, hasta el período 61-63, se mantuvieron algunas semejanzas pues la lana pasó de 89,8 a 262,4 frente al 284 a que llegaron las importaciones, pero a partir de aquí las tendencias parecen discrepar. Cuando el esfuerzo importador siguió incrementando los niveles de comercio, las lanas se estancaron, y aunque el índice llegó incluso a reducirse (193) ésto se debió a los efectos de la fuerte crisis experimentada en las exportaciones laneras= el año 71; situación que tuvo una recuperación lenta, tanto que llegó a durar cuatro años y que probablemente estuvo motivada - en las medidas proteccionistas españolas, ya que las prohibiciones de introducción en el mercado nacional de manufacturas de distintas clases, pudieron suponer la disminución de las ventas de lanas en más de un millón y medio de libras. De cualquier forma -

hacia los años 80, especialmente en éste último, la tendencia - volvió a ser regresiva, como ya lo manifestaran las importaciones.

Tal cual ya se ha comentado al hablar de las importaciones, y si tenemos en cuenta que entonces nos basábamos en las Provincias Exentas por ser las únicas medianamente documentadas, y que ahora lo hacemos por ser, por tal época, los únicos exportadores; al final de la guerra (1.714-17) el comercio creció considerablemente pero el problema inmediato de las aduanas litorales rompió la tendencia al alza. La situación se vio agravada con las consecuencias de la cuádruple alianza y la ocupación por Francia de Fuenterrabia, San Sebastián y otras plazas en 1.719, al tiempo que los ingleses atacaron Vigo y Ribadeo; todos estos acontecimientos sellaban el fondo del proceso cuya recuperación no se vio hasta el año 1.720.

A partir de tal año y durante toda la década se dio un incremento de las exportaciones, tendencia en la que el año 27, supuso una falla de consideración; las causas pueden estar en la peculiar situación de las relaciones hispano-británicas, pues no hay que olvidar que por tales fechas se emprendieron acciones contra Gibraltar, con el consiguiente deterioro de las relaciones comerciales bilaterales; pero para Junio la paz estaba acordada y se iniciaron las conversaciones de Soissons, en las que, precisamente, participó un bilbaino, don Joaquín de Barrenechea

Al respecto es interesante observar que en la distribución mensual de adeudos de lanas de Bilbao; en el citado año, 27

si bien los embarques de enero fueron ligeramente más que los usuales, a partir de dicho mes disminuyeron considerablemente, hasta prácticamente desaparece el mes de junio, en el que no se registraron sino treinta y siete sacas; la recuperación fué, en términos mensuales, larga, ya que no se notó, verdaderamente, hasta octubre, mes en que los registros vuelven a dar cifras normales (47).

El año 30 inmediato al tratado de Sevilla (9-XI-1729), tratado que suponía un acuerdo firme con Francia e Inglaterra, a cambio de un restablecimiento de condiciones comerciales de Utrecht, fué un máximo como no se volvería a conocer hasta 13 años después; a tal punto la situación acordada en Sevilla parecía estable que al año siguiente (1731) los ingleses llegaron a prestar una flota con el fin de apoyar los intereses españoles en Italia. Pero a pesar de todo las exportaciones de lana por el norte disminuyeron, razonablemente, los años inmediatos; pero el año 33 no llegaron a ser ni el 67% de lo que fueran en el máximo citado, lo que permite evaluar hasta que punto los problemas políticos en el interior de Europa podían afectar a un comercio en teoría altamente dependiente de las rutas marítimas y de su seguridad; y esto es comprensible pues partidas de lana, a lo que parece considerables, se destinaban al interior europeo, cuya estabilidad política se veía seriamente afectada con las guerras derivadas de los conflictos sucesorios polacos.

En parte la consolidación del dominio sobre Parma y Toscana no resultaba interesante para Inglaterra y consiguientemente su apoyo no sólo se debilitó, sino que movidos por sus

intereses comerciales continuaron en una tensión permanente, -- tanto en América como en los demás ámbitos, tensiones que terminaron por aborcar en el denominado primer pacto de Familia, en el que las relaciones hispano-francesas se formalizaron en base de la necesidad francesa de apoyo en la guerra de Sucesión de Polonia. Así el año 33 fué un preludio de los que le sucedieron, aún peores, pero no demasiado.

He intentado una aproximación cornológica y geográfica al fenómeno 32-36 pero ya de partida las fuentes son poco favorables pues, como es sabido el citado año se cambió de sistema de administración de aduanas, y el año 32 en lo referente al consulado de Bilbao, que es necesario usar, para establecer las comparaciones pertinentes, no aporta ninguna especificación, ni geo--gráfica ni cronológica. Si a eso añadimos que dicho año 32, se registran en tal puerto 208 salidas con carga, frente a las 205, que lo hacen el año que nos ocupa (1.733) por sus reducidas ex--portaciones, ésto que no significa una diferencia muy grande en materia de tráfico, sí supone una tendencia diferente, estable, poco utilizable, por tanto, en un intento de aproximación a la reducción de las exportaciones laneras del 33. Así pues, nos quedamos en un nivel puramente descriptivo.

La guerra duró hasta el año 35, y sus efectos, menores de los que notaremos en otros conflictos de ámbito atlántico, parecieron estabilizarse; los niveles de los tres años fueron muy similares, y sólo el año treinta y seis se notó un incremento; y siguieron aumentado hasta el treinta y ocho en que con una imagen de alza muy similar a la de regresión del período 30-33, se llegaron también a niveles muy parecidos, aunque -----

ligeramente inferiores, (la diferencia no llegaba a 100.000 l^s). En realidad pues, la política levantina y las secuelas de la participación española en la guerra de la Europa interior entre el 35 y el 38 no afectaron especialmente al comercio de la lana, ya que este había llegado ya a los mismos bajos niveles antes de tal participación, pues la inseguridad interior Europea la afectaban bastante.

El año del tratado de Viena parecía que todo iba a resolverse, pero sucedieron, en cuanto a la zona que nos importa, tiempos peores; las tensiones con Inglaterra fueron en aumento, y el año 39 se declaró la guerra. El 38 el Reino Unido adquirió en Bilbao 6.372 sacas y 203 sacones, es decir, algo más de un millón de libras, y, por el cuarenta, no se registró el envío de una sola libra.

En alguna medida la situación repercutió, lógicamente, también en los envíos a Francia que fueron disminuyendo levemente cada año, sólo el tráfico con Holanda reaccionó pronto y aunque el año 39 fué menor que el anterior, al siguiente se superaron ampliamente las cantidades iniciales; probablemente porque los holandeses hacían de intermediarios de los compradores británicos, por lo que en el conjunto del comercio bilbaíno, los niveles del 39 pudieron superarse mínimamente. Pero fue una tendencia transitoria, el año cuarenta y uno las tensiones se re-crudieron y el corso aumentó tanto su acción que incluso inter-vinieron directamente sobre los puertos; lo cual, dadas las características del Abra era fácil: "Puestos en la boca del puerto, abierta su entrada como un saco, mantenían los enemigos

una especie de bloqueo, haciendo casi imposible la navegación - comercial" (48). Así pues, los efectos de la situación no pudieron ser peores, la condición comercial empeoró y aún se deterioró más al año siguiente.

El año 43 en Worms se alían Inglaterra, Austria y Cerdeña, al tiempo que se forma el Segundo Pacto de Familia, uno de cuyos fines era la superación de las imposiciones comerciales de Utrecht, la obsesión de la política comercial de los gobernantes españoles del XVIII. Los enfrentamientos consiguientes duraron hasta Aquisgran, en el 48; levantándose el bloqueo comercial impuesto en Inglaterra a la lana y otros productos españoles, para el año siguiente la situación parecía recuperada. Así tres puntos similares se produjeron, se sucedieron, en tres momentos significativos 1730, tratado de Sevilla, 1.743 Segundo Pacto de Familia y 1.748 tratado de Aquisgran.

A partir de este momento entró España en su fase de neutralidad, a la que ciertamente afectaron en sus relaciones comerciales factores externos, pero de todas formas fue un momento en verdad próspero, con un despegue importante de las exportaciones, y no menos considerable, a más de más estable, de las importaciones. La tendencia creciente de las exportaciones laneras fue manifiesta hasta 1.751.

Hasta el año 56 la política europea fue bastante pacífica pero las exportaciones de lana oscilaron grandemente, más de lo que lo hicieran por ninguna de las causas políticas mencionadas en sus respectivos momentos; de hecho el mismo año 56=

fué el máximo en el XVIII, hasta 1.780. Son años en que se enviaron lanas por Santander, pero a pesar de que ciertos datos indican que fueron años de alta producción, especialmente en los esquileos segovianos, es también el momento en que se iniciaba el declive (49) fué también el momento de un alza de precios fuertes en la lana fina (50) y además el momento en que la producción pañera Segoviana alcanzaba un máximo, lo que suponía unos altos consumos de la lana producida y ésta, la segoviana era la más fuertemente exportada. De hecho si un año aumentaba la producción al siguiente disminuía la lana exportada y esto era así curiosamente hasta el año 1.756 (51). El inicio de la guerra de sucesión Austríaca, con los consiguientes enfrentamientos entre franceses e Ingleses supuso, además de los problemas interiores Europeos, el problema, tantas veces comentado del curso marítimo.

En agosto del 56 Federico II ocupó Sajonia y el mismo mes y año, en Bilbao, se recibe una Real Orden por la cual durante los enfrentamientos marítimos entre Ingleses y Franceses se tomará por práctica la de no permitir a ningún contrario de uno de los contendientes el salir del puerto cuando se avistara por los alrededores alguna otra nave corsaria de la bandera contraria, y ésto porque habían llegado a combatir en el mismo Abra del puerto; la medida se ampliaba con la recomendación de que una nave extranjera salvo que ya hubiera pasado veinticuatro horas. La corte británica promulgó una orden complementaria y el conjunto parecía que la navegación de neutrales quedaba asegurada. Sin embargo los resultados no fueron los deseados y las presas a neutrales menudearon (52). la situación llegó a ser

tal que el año 58, en cierto momento se llegó a prohibir la salida de las embarcaciones del puerto de Bilbao, fueran nacionales= o extranjeras. Lógicamente la protesta fué tal que la medida hubo de suspenderse rápidamente (53).

El 15 de agosto del 61 se firmó un nuevo Pacto de Familia con los franceses, lo que puso a los comerciantes de lana a= salvo, cuanto menos del corso francés, al tiempo que permitía a= los particulares defender con las armas sus propios intereses, y= así, en los años 62 y 63 aumentó notablemente el corso vizcaíno.- La paz se acordó el 62 en Fontainebleau, pero en Bilbao no se hizo pública hasta el 63. La situación marítima entretanto obligó= a desarrollar otro camino en el comercio de la lana; desde 1.749 venían registrándose en Vitoria lanas con destino directo a - Francia, por el interior, pero salvo casos concretos, como el - año 56, el del inicio de la guerra, en que pasaron casi un mi--- llón de libras, hasta el año 59 no se notó un uso considerable - de tal vía, ruta cuyo uso fué en aumento hasta el 62 último año= de la guerra, inclusive. El uso de la ruta interior es difícil,- no sólo en cuanto a la lana sino también en lo relativo a otros= productos. Aunque hay que reconocer que se trataba de un camino= de exportación y ya se sabe que los productos exportados eran pocos. Si bien normalmente los productos que adeudaban en Logroño= luego se llegaban hasta las provincias exentas e incluso, a finales de siglo Santander, también tomabana veces el camino de Francia. Así en los resúmenes que publica Larruga para 1.792 resulta que de los 2.329.012 reales que valían sus exportaciones, - 575.744 procedían de la lana, de la cual, por valor de 435.000 - reales había partido directamente para Francia; y eran el total -

de lo exportado por tal ruta, ya que la partida más fuerte, la - de comestibles, especiería y licores, de 1.256.235, más de 50% en su mayoría 1.216.768, se encaminó a las Provincias Exentas (54).

La paz del año 63 y la reordenación interna del sector de exportación lanera abren una nueva fase. En la anterior fase= entre los años 59 y 63 la participación de los puertos del norte en el tráfico lanero total superó el 50% pero a partir del estanco de lanas en Burgos y de la utilización del puerto Santanderino para dicho comercio, tal participación disminuye. El estanco= de las lanas comenzó el marzo del 63, pero las exportaciones siguieron disminuyendo aunque muy lentamente; el año 65 los primeros intentos liberalizadores parecían cambiar la tendencia, y de hecho algo más de cien mil libras de diferencia salieron por Santander, pero el impulso montañés no fué suficiente para contrarrestar ni la tendencia a la baja en las Provincias Exentas, ni= la situación interna de la España del sesenta y seis. Al año siguiente (1.767) la situación parecía de nuevo recuperarse pero - ni aún los efectos de la ampliación del decreto del 63, el año - 68, lograron que se exportarán el millón de libras de diferencia, de las cuales setecientas mil dejaron de embarcarse en el puerto vizcaino, cuyos comerciantes veían la situación muy mal.

Por tales fechas se tomaron diversas medidas de protección para el mercado nacional y éstas culminaron el año 70, generando una situación de más represalias, o quizás originando una= falta de compradores en los puertos del norte, al no acudir a ellos como consecuencia de la prohibición de ciertos tráficos. - De cualquier forma en tales épocas disminuyó notablemente la -

participación nortea en el comercio espaaol de la lana, cuyos -
compradores parecen que marcharon a otras zonas. Pero como ya se
ha sealado con las importaciones, la poca fuerza de tales medi-
das, unida a la apertura del camino, con su consiguiente reduc--
ci3n de costos y al empuje, que a su socaire, retomaron las nego-
ciaciones de lanas en el seoraio permiti3 que la situaci3n fuera
mejorando poco a poco y as3 se lleg3 a comercializar por 3sta zo-
na de nuevo la mayor parte de las lanas, m3s del 60%. Pero el -
curso franc3s e ingl3s, con motivo de sus primeros enfrentamien-
tos, por causa de la guerra de independencia americana y la pos-
terior participaci3n hispana en tal conflicto, hicieron inseguros
los mares, aparte de que quitaron, de momento, al mercado lanero
uno de sus clientes principales: Inglaterra.

A partir de 1.780, no he encontrado los informes de la-
nas y aunque se dispone de los datos portuarios, la situaci3n no
es como en los a3os 30, en que hay seguridad de que los embarques
s3lo se hicieran por el puerto de Vizcaya; pues si no se confir-
man los datos de 1.780, Santander ten3a una participaci3n a te--
ner en cuenta, participaci3n que ciertamente era regresiva desde
la apertura del camino de Ordu3a, pero hay que ser cautos dado -
que a3n hubo de esperarse unos dos a3os (1.782) para, a nivel de
importaciones, notar los efectos de la definitiva liberalizaci3n
del comercio americano. En su conjunto, parece ser, que las ex--
portaciones laneras disminuyen ligeramente en las 3pocas siguien-
tes, con respecto al final de los a3os setenta, ya que seg3n Can-
ga Aguelles 3stas oscilar3an en el per3odo 84-93 por los once mi-
llones y medio, frente a los anteriores con casi doce. La cues-
ti3n estar3a con averiguar como se comportaron los puertos del -

norte en tal evolución, y en la inmediatamente posterior, claramente requesiva, ya que en los años 94 y 95 no se llegó ni a los 7 millones de exportación total.

Cantidad que anteriormente salía sólo por los puertos Cantábricos, lo que viene a significar que las lanas enviadas por éstos disminuyeron. Que en tal situación tuvo que ver la política de la época, no cabe ninguna duda, sobre todo habida cuenta la ocupación francesa de Vizcaya durante la guerra de convención (1.793-95). La Paz de Basilea en junio del 95 permitió que el 96 fuera de nuevo un año normal.

Como puede notarse las exportaciones laneras que fueron en crecimiento a lo largo de la centuria, pasaron por varias fases, una primera desde el final de la guerra de sucesión hasta 1.730, que se caracterizó por su elevada sensibilidad a los problemas políticos, tanto interiores como exteriores; de 1.730 a 1.748, una época de estabilidad ya que de hecho en dichos 18 años se dieron niveles de exportación prácticamente iguales en 8; son años en los que la sensibilidad política se mantiene, pero en las que algunas variaciones o carecen de explicación o la tienen en otros ámbitos. La fase siguiente, iniciada el 48 fué corta pero claramente ascendente, duró hasta 1.751, luego hasta 1.757 una época con grandes oscilaciones difícilmente explicables, que en su conjunto resultan la confirmación de los niveles adquiridos al final de los años cuarenta. Parece como si, en una época en que no había causas políticas a los que razonablemente se pueda imputar tales situaciones, la oferta, o tal vez la demanda fueran más elásticas de lo que supone (55); pero esto no

tiene por el momento confirmación. Desde que se firmó el tercer= Pacto de Familia al año 70, de nuevo una época inestable, en par= te vinculada a "pequeñas" cuestiones internas y en parte a la po= lítica española y su vinculación a la guerra de los 7 años; y - por último, tras el año setenta la recuperación, en parte influí= da por el camino de Orduña; seguido todo ello de la crisis deri= vada del la guerra de la independencia americana.

En resumen un comportamiento exportador muy similar al de las importaciones, aunque con muchos matices que, en el fondo, salvando los años cincuenta sirvió para vincular predominantemente= las interpretaciones del hecho exportador de lanas, más a las - cuestiones comerciales, políticas o no, que a las de producción.

LOS COMPORTAMIENTOS REGIONALES

Plantearse la cuestión coyuntural como un fenómeno glo= bal que afecta de una forma única a todo el país es, si bien - cierto, bastante impreciso y la imprecisión puede decirse igual= mente de ámbitos geográficos tan extensos como el de la costa - Cantábrica; de modo que se imponen ciertas precisiones mas escla= recedoras. Al respecto resulta más cómodo empezar por las expor= taciones: una vez más, por la lana.

Las Exportaciones Laneras

La simplicidad del mecanismo de exportación de lanas= es muy conocida, y por no entrar en detalles sobre los distintos puertos que tenían permiso para embarcarlas, trece a principios= del siglo XVIII, baste señalar que a principios de siglo, hasta= 1.749 sólo se adeudan lanas en Valmaseda, Orduña, Vitoria y Lo= groño; con la precisión de que en Vitoria se incluían algunas -

partidas aforadas en Salvatierra. Esto significa que, aparte - Agreda, las lanas que salían por el norte, vía los países Atlánticos lo hacían, si seguían una ruta marítima, por los puertos - de las Provincias Exentas: Bilbao, San Sebastián o Pasajes. La - posibilidad teórica se revela en la práctica bastante más limitada, de hecho se llegan a utilizar hasta 1.740 sólo los datos de los embarques en Bilbao, dado que hasta 1.740 la suma de lanas - adeudadas en dichas aduanas y aduanillas defiere mínimamente de los embarcados en el Nervión.

Así pues, valorando alguna excepción podemos decir que hasta 1.779 Bilbao fué el único puerto en el que, en el norte de España, se embarcaban lanas; lo que es más, el importe de los - adeudos a la real hacienda por exportaciones de lanas, que se hacían como consecuencia del comercio bilbaíno, eran con bastante - diferencia, los mayores de España, seguido, a bastante distancia, - por Agreda y Sevilla (56).

En 1.749, en plena fase de expansión exportadora empezaron a enviarse pequeñas partidas directamente a Francia, por - tierras; partidas que el mejor de los años, el 62, superaron escasamente el 10% del total; pero fué ésta la única ocasión junto - con el 56 que se superó el 5%, y además la última en que se registraron lanas en tal dirección.

Por las mismas fechas, pero empezando más tarde (1.752) se registraron algunas lanas en Santander, entre los años 52 a 54, - cada uno prácticamente duplicaba al anterior; pero por 1.756 ya no se registraron sino 1.500 libras. En total, durante toda esta

época, los envíos por Santander tuvieron, cuando se produjeron, más relevancia que los de la vía interior.

Sumadas ambas partidas, desde el 49 al 62 sólo los años 54, 56 y 62, se sustrajo a Bilbao una cantidad ligeramente superior al 10% de las exportaciones laneras de la zona.

Como es sabido, a finales de 1.763 se modificó el sistema de exportación de lanas, estancándolas en Burgos y primando la vía a Santander, con la carretera de Reinosa y con una cierta exención fiscal; los efectos no se hicieron esperar y el puerto montaños pasó a embarcar hasta el año 65 el 21,5%; en el quinquenio siguiente el 39,5%, en el siguiente el 44,2% y en el último de nuestro análisis el 28,3%. El cambio de tendenciase inicio el año 1.778, pero no hay que concluir de ello que el fenómeno fuera exactamente inverso en las Provincias Exentas, ya que si bien los porcentajes son complementarios las tendencias y por lo tanto los totales finales, pueden ser distintos; esto es, hasta 1.770, en que se señala el mínimo, las cantidades exportadas por las Provincias Exentas fueron disminuyendo, los dos años siguientes supusieron también cantidades muy bajas pero a partir del 73 la recuperación es evidente, hasta el punto de que el año 79 pasan por Bilbao el 89,64% de las lanas y al año siguiente el 92,72%. Como ya se ha señalado más arriba la confirmación de esta tendencia, así como el señalamiento de sus límites, permitiría generalizar, más o menos, los niveles de exportación deducidos del tráfico bilbaino de los últimos veinte años del siglo.

Las posibilidades de alcanzar un conocimiento preciso=

de la cuestión chocan de nuevo con el problema de la convesión - de las sacas y sacones en libras. Podríamos suponer como válida= la cifra de 340 libras, el doble de capacidad por la época carretil que para la precedente, calculando a partir de 1.775 pero - con el inconveniente de que se trata de un valor deducido comparando dos puertos distintos, lo que debe despertar toda clase de prevenciones como ha quedado claramente expuesto con anterioridad.

Supuestos tales 340 libras resultaría que por Santander habrían pasado en 1.786, 3.069.320 libras y 3.564.560 al año siguiente, aproximadamente 3.072.240 el año 88, lanas por valor= de 35.268.750 reales en 1790 que habida cuenta su precio en el - mercado de Londres (57) vendrían a suponer unas -- bajarían hasta 956.420 libras el año 93, para llegar hasta - 4.97 3.840 el año 94. Valores comprensibles, habida cuenta que - el 93 comenzó la campaña y al año siguiente, las operaciones se empezaron a realizar en territorio guipúzcoano, por lo que las - lanas se fueron desplazando hacia el oeste. A mediados del 97, - por Santander salían 3.170.221 libras; todo lo cual deja bien - claro que el ramo de la lana no desapareció del puerto montañés tras los años 80 en el que parecía sumirse en la nada. (58)

La vinculación entre estos comportamientos regionales y hechos ya señalados es clara; el camino de Reinosa fué sugerido en 1.730 por Patiño, diez años después se comenzó y en 1.752 se dió por terminado, curiosamente el primer año de registro; - el efecto no fué duradero, y ya lo señaló el consulado de Bur-- gos, dada la incapacidad financiera y la falta de alicientes del

mercado montaños. Así el 63, se estancaron las lanas al tiempo - que se dotaba de un gran aliciente el puerto de Castilla: el comercio americano. La unión de éstos dos factores junto con el - privilegio de 2 r^s en @ convirtió a la bahía santanderina en un lugar interesante de embarque de lanas. Por otra parte la recuperación bilbaina está completamente vinculada a la concesión de - obras en el camino de Orduña y, más concretamente, a su apertura real.

Según esto, la comprensión del comportamiento de intercambios laneros pasa por dos coordenados fundamentales, en el exterior practicabilidad y estabilidad en las rutas marítimas y terrestres, a la vez que una situación política no beligerante; y en el interior, rentabilidad de los mercados de contratación y costo de transporte, aparte claro está de su propia coyuntura productiva.

Las importaciones

En cuanto a las importaciones la cuestión se complica más, dado que los puertos abiertos al comercio, con habilitaciones de distinto tipo, eran un número notablemente superior, como lo deja claramente establecido la cuestión aduanera; y por otra, porque los mecanismos de importación de múltiples productos son forzosamente más complejos que los de exportación de uno sólo.

Galicia

Hay que contar con cuatro zonas bien definidas, empezaremos pues por Galicia. Como es sabido en Galicia había puertos secos y aduanas marítimas, al considerar sólo éstas últimas, a lo largo del siglo aparecen importaciones por los lugares de Ribadeo Vivero, Ferrol, La Graña, la Coruña, Carril, Padrón, Pontevedra,

Vigo, Bayona, y los datos del final del período de Vivero. En resumen seis aduanas que con sus agregados suponen el comercio marítimo de Galicia.

De entre ellas los niveles de importancia no son difíciles de precisar. Hasta los años 40, al no contar todavía con El Ferrol no se consideran más que las otras cinco alternativas; y en conjunto, del 18 al 33 su evolución fué un tanto desigual. Al principio la zona Atlántica representaba algo más de la mitad del comercio, con la peculiaridad de que Pontevedra, con el 21,34% del total resultaba, con mucho la primera aduana atlántica y la segunda de todo Galicia, seguida de la de Ribadeo y precedida por la de La Coruña.

Esta situación fué cambiando con anterioridad al período del último arrendamiento, por una parte porque la aduana de Pontevedra fué perdiendo importancia progresivamente, al tiempo que la ganaban las de Vigo y Padrón, y en conjunto la costa atlántica, llegando a tener su mayor importancia en el quinquenio del 26 al 30 en que se adeudaron en ella más del 80% de los diezmos, gracias sobre todo al hecho de que Vigo absorbía el 54% del total. Lógicamente tuvo que darse un retroceso compensatorio en otras áreas, como así sucedió; tanto en La Coruña, cuya progresión regresiva era clara: 28,61%, 26,32%, 16,46% y 13,9% como Ribadeo, puerto que se caracterizaba por unas oscilaciones considerables.

Superada la época del arrendamiento hay que contar con una aduana más, que no aparece con normalidad el año 40, sino al

siguiente, que es la de El Ferrol; aunque durante los años 44 a= 48 aparece como La Graña.

En su primera época (1.740-1.743) por Vigo-Bayona entró el 77% del total, pero es una cifra engañosa ya que esto se debe a que el año 43 se adeudaron en Bayona 30.508.067 rs. debidos a la entrada de una flota americana en su puerto. Por otra parte El Ferrol supone mas del 11%, cuando tales valores son irreales en cuanto a su importancia comercial, ya que de los 5.389.850 rs. que se ingresaron en 1.740, 4.246.229 provienen de cuatro presas, y no de su comercio ordinario. Así pues para una evaluación más realista se impone superar éste período y pasar al siguiente, - con el agravante de que se trata de una época de guerra en la - que por Bayona entraron más del 45%, confirmando así la posición de los puertos del sur que ya venía presentándose desde 1.721; - al tiempo que la posición de El Ferrol se reducía a unas proporciones mas acordes con su función de arsenal y no de puerto comercial (3,2%) y La Coruña seguía reduciendo su participación en más de un punto sobre los últimos valores del primer período de administración directa (12,34%).

De 1.749 a 1.766 no he encontrado los valores por aduanas, tan sólo los totales, luego hay un período para el que desconocemos la evolución de estos puestos; en el primer sexenio - que nos resulta de nuevo, conocido, la situación pone de manifiesto un cambio muy importante producido en el tiempo intermedio. Muy probablemente es entre los años 52 y 54 cuando se produce el gran salto en los ingresos aduaneros gallegos, y este cambio se produce porque aunque por las aduanas atlánticas se sigue

adeudando sustancialmente lo mismo, e incluso más, dado un corto período de crecimiento de Padrón, su significación disminuye notablemente, hasta el punto de que entre Vigo, Pontevedra y Pa---drón no recaudan sino el 21,62% del total, al tiempo que La Coruña comerciò por el 11,35 y El Ferrol por el 31,97%. Dos cuestiones se plantean en primer lugar, ¿Fue éste cambio duradero? y -segundo ¿a qué se debió?.

En cuanto a la primera pregunta puede decirse que en el sexenio siguiente la situación se acentuó, y la crisis de los puertos atlánticos ya no sólo afecta a su significación en el contexto comercial agravada por el crecimiento de las importaciones por Ribadeo (59) sino que además disminuyeron sus valores absolutos, especialmente en Padrón; y para los años 80, el fenómeno afectaba ya a los otros dos puertos. Así pues el dominio de La Coruña y el Ferrol era completo, llegando a superar con creces el 75% del comercio total.

Cuales fueron las causas de este cambio de situación, es difícil decirlo, sobre todo porque no está clara la relación=causal; de todas formas hay factores que merecen una consideración especial en el momento de estudiar los cambios que en el comercio marítimo gallego se produjeron por los años 50. Por una parte, y dado que el caso de El Ferrol se presenta como el mas sencillo de valorar no hay que olvidar que el desarrollo del arsenal adquirió su ritmo máximo con Ensenada; precisamente por los años 47-50 Cosme Alvarez de los Ríos inició un complejo arsenal que se terminó por los años 70 (60). Durante éste tiempo las importaciones de materiales fueron muy considerables, pero no -

eran los materiales ni las maderas que posteriormente arribaban al arsenal los objetos originales exclusivos de tales derechos, sino también los productos de consumo interior. Respecto al puerto de La Coruña parece que en él influyeron otros factores, como sus condiciones naturales, especialmente en lo relativo a su amplísimo fondeadero, la protección y complemento que podía suponer al arsenal de la armada y su situación, que lo convertía en óptimo para los retornos, forzosos o programados de América y su buena posición para el comercio con Europa, evitado ya el vértice noroeste de la península. Razones que, además de su capitalidad, le permitieron disponer de un proyecto temprano de comunicaciones; en 1.743 se inicia la carretera La Coruña - Madrid y para el 65 está abierta hasta Betanzos, y por otra parte la comunicación por el interior, concretamente con Santiago, el gran mercado interior de Galicia, estaba lograda para 1.773. Además la libertad de comercio ya desde sus primeras cláusulas benefició a La Coruña, siguiendo una práctica ya antigua y, lógicamente, la concesión de la institución consular supuso el último eslabón - que confirmaba la bondad de tales caracteres naturales.

Así pues todos los elementos económicos, técnicos y jurídicos que pudieran fomentar de alguna manera el comercio fueron volcados en el binomio La Coruña-El Ferrol, y sólo la importante actividad personal de Ibañez fué capaz de dar un brio especial al puerto de Ribadeo. En cuanto a la rivalidad entre los dos grandes puertos, para finales de los años 70 la posición de ventaja que siempre había ostentado, desde la fundación del arsenal, La Coruña, quedó claramente confirmada.

En conjunto podemos deducir que el XVIII presenta en Galicia dos= perfiles diferentes, en dos mitades bastante justas; al princi-- pio el dominio de los puertos atlánticos fue creciente, capita-- neados por Vigo, cuyo comercio en tiempos de conflictos se trasla-- daba a Bayona; pero a partir de Ensenada y del gran impulso a El Ferrol, en la segunda mitad del siglo, la costa atlántica pierde notablemente su importancia, no llegando a suponer ni la décima= parte del total y el comercio se polariza en el vértice gallego= de La Coruña-Ferrol, un polo que crece espectacularmente y cuya= competencia mutua se resuelve, al menos durante este siglo, en = beneficio de la primera.

Al principio, los ritmos de crecimiento eran lentos y= los efectos de las guerras no muy considerables salvo el año 27, que en un período de 3.800.000 reales de adeudo medio, se ingre-- saron más de 7 millones; efectos derivados en una parte muy im-- portante del corso. Sin embargo al superarse el período de los = arriendos, es decir por los primeros años 40, la imagen es total-- mente atípica, ya se ha señalado: entre las presas de El Ferrol= y la flota a Bayona el promedio de la época pasa a superar los = 11 millones; sin embargo, si eliminamos ambos factores, este pu-- diera situarse alrededor de los cinco millones y medio, lo que = suponía, de cualquier forma, un crecimiento de más del 50% con = respecto a principios de los años 30.

La situación parecía estabilizada entre 1.744 y 1.748= en torno a los cinco millones y medio, pero el año 49 (a observar la coincidencia con el proyecto ferrolano) se pasa a 7,4 millo-- nes, a 8,6 al siguiente año, 9,8 el 51 y 15 el 52 y 22 millones=

al año siguiente, para llegar hasta 27 el último año de este im--
 presionante demarrage comercial; así en seis años se quintuplicó
 el importe de los ingresos aduaneros de Galicia. Los ingresos ex
 perimentaron un ligero crecimiento medio los años siguientes, pe
 ro a partir de 65 y de su famoso decreto se observó un nuevo im
 pulso, en el sexenio 63-68 la media pasó de 19 millones a 25, y=
 en el sexenio siguiente se llegó a un máximo de cincuenta millo
 nes y medio para reducirse a treinta y cuatro trescientos al fi
 nal de los setenta. Así queda claramente acotado el período de -
 máximo esplendor que, de hecho tendría que situarse entre 1768,
 con la ampliación de la libertad de comercio, y 1773, el momento in
 mediato a los enfretamientos con Portugal, su vecina, en América
 y, más concretamente en 1772, cuando se importaron mercancías -
 por valor de 75.122.665 reales de diezmo, 53 de los cuales se -
 adeudaron en La Coruña.

Asturias

En la costa asturiana, al principio, se comerciaba a -
 través de los puertos de Vega, Avilés, Gixón, Lastres y LLanes, -
 pero el penúltimo fué sustituido hacia 1.733 por el que estaba -
 próximo a él, el de Villaviciosa; de modo que por estos seis -
 puertos se canalizaba la totalidad del comercio marítimo legal -
 del principado.

A principios de siglo 1.728-1.730 la situación, a pe--
 sar de presentar una cierta dinámica, parecía bastante estable -
 ya que la concentración de más de la mitad del comercio en Gixón
 dejaba muy poco margen a los otros cinco puertos; aún así se pro
 dujo una cierta sustitución de la posición de Vega por lo de --
 Avilés; pero las luchas posteriores dejan bien claro que ni el -

dominio de Gixon ni la superioridad de Avilés sobre Vega eran de finitivos. Por lo demás, la situación de Llanes, Lastres-Villaviciosa y Luarca, fué secundaria, aunque al principio éste último puerto se resistiera a tal condición, pero la regresión de su participación era imparable: 11,44%, 15,46% 16,8% 7,59%, 4,45%, - 8,09% por último 4,21%. Este proceso pues, le redujo inapelablemente a la precitada condición. secundaria.

La posición y alternancias entre los puertos mayores exigen algunas matizaciones. En cuanto al de Avilés las explicaciones más verosímiles están ya avanzadas pues ya se ha dicho que éste puerto era muy utilizado en tiempos de guerras marítimas: ya que el punto más al norte de la costa asturiana estaba junto a la barra de Avilés y este puerto "hallándose siempre embarazado en tiempos de guerra por los corsarios enemigos, se ven nuestras embarcaciones, que vienen de poniente en la necesidad de dar fondo en la concha o en el puerto según su parte o tamaño" (61). En este sentido la relación entre los totales asturianos y los locales, en los años finales de la guerra 47-48 y los primeros de 50-51, son muy significativos pues cuando con la paz el comercio crece, el de Avilés disminuye. Sin embargo esta es una constatación comercial de un puerto que en un período de paz como puede ser el 63-68, cuando Gixon dispone de todos los beneficios jurídicos del comercio, llega a suponer al máximo proporcional de lo que conocemos el 30,81%. Pero quizás esto sea más consecuencia de la incapacidad momentánea de Gixon que virtud propia, ya que el que trataba de ser el puerto del principado vió suspendidas las obras de acondicionamiento precisamente en 1.760. Ahora bien, no conviene exagerar este hecho, habida cuenta que el -

comercio gixones se recuperó muy bien en los años setenta y aún su puerto seguía desacondicionado. Así pues, no están claras las razones del comportamiento de Avilés, pero lo que si es evidente es su importancia y su consagración en la segunda mitad del XVIII, especialmente a partir de los principios de los sesenta, como el segundo puerto asturiano, fuere cual fuere el primero, Gixon o Vega.

Fué precisamente la cuestión entre Gixon y Vega bastante más interesante; a principios de siglo la posición de la patria de Jovellanos era indiscutida pero al final de los 40 y principios de los 50 tal posición se había debilitado notablemente como ya dejaban preveer ciertos datos sueltos del bienio 1.740-41; lo más grave del asunto es que tras el vacío documental del período 52-62 la tendencia debió confirmarse y en el período 1.763-68 el comercio por Gixon no representaba si la mitad del que se venía haciendo por Vega. Quizás sea el año setenta cuando se produce el cambio de posición; comparando los datos de los dos puertos en los años 68 y 69 los valores de Vega son notablemente superiores, pero ya el año 70 (efectos de los reglamentos de libre comercio) se nota un cambio, de momento no muy considerable, solo lo es al año siguiente en que los adeudos llegaron a tener una relación de cuatro a uno; y lo que es más, ningún año volvió la aduana de Vega a recaudar más que las de Gixon, cuando en la época anterior sucedía precisamente lo contrario. En resumen, me inclino a creer que la preheminencia del puerto de Gixon se debe a su apertura al comercio americano, apertura imposible para Vega porque era un puerto incapaz, dado que no tenía muelle de consideración, y el que tenía quedaba en seco en alta mar, y además su fondeadero no era habil. En resumen síntesis y como ya

se verá más adelante, era tan sólo un puerto importante, eso sí, pero de cabotaje, de comercio, con las Provincias Exentas.

En cuanto a la evolución general del comercio asturiano, hay que hablar también en él de dos fases, una primera mitad de siglo de una estabilidad casi completa, alterada por años como el 33, pero que si no se consideran, va ofreciendo medias de 3.37, 3,31, 3,48 y 3,48 sucesivamente, e incluso algo menos al final de los 40, en una horizontalidad impresionante, y un primer salto precisamente en los primeros años 50, que poco después ven duplicados sus niveles, lo que suponía más que triplicar los niveles de la primera mitad del XVIII.

La situación se mantuvo con algunas oscilaciones, especialmente los baches de los años 60 y 62, llegando incluso a crecer ligeramente al final de los sesenta; pero 1.769 significó el inicio de un retroceso rápido que, al menos hasta los 80, va a seguir produciéndose. Así frente al esplendor gallego del período 69-74, en esta zona hay que situar por tales años el retroceso; la competencia de Santander y la misma Galicia, la falta de unas comunicaciones con la meseta que hicieran la demanda más elástica, unos puertos malos y peor cuidados, una dependencia comercial muy acusada al cabotaje y consiguientemente la falta de una oferta suficientemente competitiva, que además no pudo cubrirse con un tráfico americano que resultaba a todas luces minúsculo, sin un Consulado y con múltiples problemas internos de jurisdicciones y proyectos, era difícil que a principios de los 70, la época de la gran competencia, el comercio del Principado lograra sobrevivir.

Las Cuatro Villas

La situación del comercio de las cuatro villas fué muy distinta; basta decir que pasó de unos cinco mil reales : año, - a superar en algún momento los catorce millones y medio. Por - otra parte el número de aduanas era proporcionalmente a la costa, muy alto, y su continuidad de funcionamiento, salvo un corto período en el caso de Castro Urdiales, total. Se trataba de Laredo, Santander, Suances, Comillas, Castro, San Vicente de la Barquera y Santoña. Y por último, desde los años veinte, la preeminencia - de Santander quedó suficientemente evidenciada.

A principios de siglo, entre 1.714, 1.716 en ningún lugar se llegaban a adeudar ni tan siquiera dos mil reales, e incluso, en Santander hay que señalar que en la segunda mitad de - 1.714 no se recaudaron sino 500 maravedís. Con posterioridad a - mayo de 1.717 a estos lugares les afectó también el problema de las aduanas de las Provincias Exentas y se suspenden en conse--- cuencia las informaciones. La superación del conflicto supone, - por una parte la recuperación de la información pero por otra - parte la constancia de que, al igual que en Asturias, los obje-- tos de consumo directo en los puertos con aduana, o habilitados= para el comercio, no figuran en registro porque eran libres de - derechos.

En 1.721 los niveles de comercio se habían recuperado= notablemente pero también la primacia de Santander quedaba clara_u mente establecida al detectar en la década de los 20 y princi--- pios de los 30 niveles en torno a la mitad del comercio de la zona ; situación que fué afianzándose poco a poco, pasando de sup_o ner poco más de un tercio en algunos años a superar los dos --

tercios en otros del final del proceso. Entretanto el resto de los puertos mantenían niveles cambiantes. Para más confirmación y teniendo en cuenta el punto de partida basta señalar que del total de años de los que disponemos de información pormenorizada entre 1.714 y 1.780, que son ~~años~~ cuarenta y tres, el comercio de Santander supuso en bloque algo más del 90%. Como puede fácilmente comprenderse la distribución de ese 10% complementario, entre los restantes seis puertos carece en un análisis, por regional que quiera ser, de relevancia.

Así, frente al proceso más o menos largo de afianzamiento de la capitalidad comercial en Galicia y Asturias en las Cuatro Villas el problema no fué tal. A pesar de lo que posibles discusiones sobre la conversión de Laredo en el puerto final de camino de Castilla, amparado en su antigua historia; o la pretensión Castreña de comercio americano, pudieran hacer pensar, la capacidad de Santander no fué efectivamente contestada y la prueba es que incluso en épocas con niveles mínimos de comercio, épocas en las que sólo se compraba pescado salado y muy poco más, como ya veremos más adelante, Santander negociaba casi la mitad de los productos que entraban en La Montaña. Cuando el camino de Reinosa terminó en su puerto, se le convirtió en Obispado, concedió libertad de comercio con América y estatuto de puerto preferente para embarque de lanas, arreglaron sus muelles y erigió un Consulado, su fuerza tuvo que crecer, como de hecho lo hizo, hasta arrostrar a los demás puertos.

Las fases de este comercio son muy claras y están fuertemente vinculadas a todo lo que se acaba de citar. Con ligeras o

grandes oscilaciones en una pequeña parte debidas a la política= y en otra a la poca importancia de la demanda, que hacía que las más mínimas variaciones repercutieron desproporcionalmente. Los= niveles de diezmos se mantuvieron hasta 1.751, una vez más, la mi tad del siglo, como ya lo mostraran la conyuntura general, es un= momento clave. En 1.752, se anuncia ya el gran cambio, y por - 1.753 este se ha producido. Se pasa de una media de 483 mil rea= les, alta para lo que suponía el resto de la primera mitad del si glo, en 1748-1752 a otra, de más de tres millones y medio, en el quinquenio siguiente, nivel este en el que van a seguir mante--- niendo el comercio los comerciantes de la villa de Santander, con - algunas variaciones, hasta la época espléndida de 1766 a 1778, - en la que los últimos seis años fueron especialmente favorables, con una media próxima a los trece millones de derechos por con-- cepto de diezmo.

En detalle las fases de tan espectacular proceso pueden= ser las siguientes: en 1752, es el primer año que se exportan la= nas por Santander, esto atrajo hasta este puerto navíos que des= cargaron en él más mercancías que las usuales y al mantenerse la tónica lanera los años siguientes hasta 1.756 el giro fué adqui= riendo consideración. Sin embargo a partir de este año, por el - abandono de la lana de este puerto, los niveles comenzaron de - nuevo a disminuir y de los cuatro millones doscientas mil, se - llegó en 1762, a no llegar al medio millón, y eso a pesar de que el camino de Reinosa abierto en 1752 seguía siendo una vía de co= mercialización fenomenal para la época; pero el puerto de Santan= der no reunía las condiciones necesarias, entre otras razones, por= que estaba en obras, en base al proyecto de Jorge Juan de 1.754.

Dada tal situación los decretos de estanco de lanas en Burgos - del 63 y el beneficio de paso por Santander permiten llegar el - año 64 a los 1,8 millones; el decreto parcial de libre comercio - con América del 65 lleva al comercio hasta más de cuatro millo-- nes en su mismo año y siete y medio al siguiente, cifras que van a convertirse en estables con la ampliación del 68 y aún llegar= al año 71 y en adelante a superar los 10 millones que hasta los= años 80 fueron superados en parte por la propia tendencia del - comercio y en otros años por los cuantiosos beneficios que el -- corso suponía.

La apertura del camino de Orduña y la pérdida del comer- cio privilegiado de la lana que esto conllevó fué en teoría compensa do con la definitiva y no limitada liberalización del comercio - americano; la inversión de fuertes sumas en la reparación y mejo ra del puerto, y la creación del Consulado intentaron frenar la= imagen que desde 1777 se iba generando de retroceso acelerado y= ciertamente el comercio americano tuvo la virtud de proporcionar a Santander los recursos que le permitieran confirmar, por poco= tiempo el potentoso crecimiento de su comercio, un crecimiento - como no se había visto otro en todo el norte de España.

Las Provincias Exentas

En cuanto a las Provincias Exentas el planteamiento es - distinto y ciertamente con razón, por un lado no se nos propor-- ciona información de los puertos de embarque y si bién podemos - generalizar diciendo que las entradas registradas por Orduña y - Valmaseda corresponden al comercio de Bilbao, los datos de Vito- ria y Logroño, sobre todo estos últimos, pudieron corresponder, - por la misma razón al comercio de San Sebastián o Pasajes y esto,

ciertamente no fué así pues muchas mercancías llegaban a Bilbao= con guías procedentes de tales aduanas, sobre todo las lanas; y= viceversa, llegaban a tales aduanas desde Bilbao abundantes mer= cancias. Así, cuando hablamos de las importaciones sólo nos refe= remos a aquellas resultantes de la diferencia entre las importa= ciones reales y los consumos interiores en dichas Provincias. En algunos casos los lugares de adeudos pudieran significar geogra= fías de destinos de mercancías, pero no hay una relación fija al respecto, por lo que no hay más remedio que hacer un planteamien= to global de la cuestión. Sólo algunas ligeras precisiones caben: por un lado el desarrollo al final del siglo de Orduña, al socai= re de la gran ventaja de suponía el camino carretil, y por otra= parte los adeudos de las aduanillas guipúzcoanas que casi con ab= soluta seguridad reflejan parte del comercio de San Sebastián y= Pasajes.

Por lo que a su evolución general, conjunta respecta - hay que empezar por lamentar las limitaciones de principios de - siglo pues los datos son fragmentarios, y además el serio conflic= to del tratado de las aduanas afectó especialmente a las Provin= cias Exentas. Sea como fuere, y aún a riesto de generalizaciones abusivas, parece que los niveles comerciales inmediatos a la Gue= rra de Sucesión fueron recuperados, casi con exactitud después - del conflicto, y en 1723, al menos en lo relativo a Orduña y Val= maseda, los valores no presentan mayores diferencias.

Por lo demás había tres aduanas importantes, las dos - vizcainas y la de Vitoria cuyos niveles de importancia hasta la= apertura del comercio del camino de Orduña se mantuvieron bastan= te fijos; entre 1723 y 1733 la más destacada, con mucho era la - aduana de Valmaseda, en segundo lugar la de Vitoria en tercero -

la de Orduña; aunque tal orden se desdibujera algo en los primeros años treinta, como muestra basta señalar que en 1733 cada una de las tres aduanas recaudó ligeramente por encima de los siete millones.

Recuperada la administración por la Real Hacienda los niveles de Orduña se aproximaron mucho a los de Vitoria, pero hacia finales de los años cincuenta los registros alaveses tomaron la delantera incluso a los pasos por Valmesada y esto tiene una lógica clara dado que ciertos mercados empezaron a proveerse por el camino de Reinosa, que en tales términos a quien más fuerte competencia hacia era precisamente a la ruta más occidental.

El segundo golpe considerable a la aduana de Valmesada fué el camino de Orduña, su apertura supuso un salto en los ingresos de esta aduana que pasó de 19 millones a 45 en tres años, al tiempo que reducía completamente la posición de la villa encartada; con un camino de herradura entre dos rutas carretiles la aduana de Valmesada empezó a decaer rápidamente y ya para 1780 no ingresaba ni la tercera parte de lo que recaudaron en 1715, y para 1800 sus recaudaciones eran el 5,2% de los de Orduña (62). Pero hay que tener en cuenta que por tal año el comercio fundamental se venía haciendo por tierra, por el camino carretil Vitoria-San Sebastián-Irún, y así en Vitoria se adeudaron 124 millones de diezmos frente a los 50 de Orduña y los 26 de Valmesada, con lo que queda, en cualquier caso claramente establecida la pérdida de importancia de la de antaño primera aduana interior.

La siguiente aduana en importancia era la de Logroño, cuyo comportamiento puede resumirse en: una primera fase, antes del 30, con ingresos similares a los de algunas pequeñas aduanas, las aduanillas de Salvatierra y Tolosa, oscilando alrededor del medio millón; de 1740-46 con ingresos entorno al millón y medio y ascendiendo después hasta llegar a los tres millones del año 56 valor que fué su máximo, a partir de entonces esta aduana fué perdiendo importancia, conservando aún durante los años sesenta una importancia relativa que le permitía llegar a adeudar hasta dos millones. De hecho hasta el año 64 se ingresó más en este lugar que en toda la costa de Santander, pero los valores fueron disminuyendo progresivamente, en los años setenta la cota de los dos millones no se supera; con lo que la ventaja que sus adeudos tenían sobre los de Salvatierra y Tolosa vuelve, como a principios de siglo a ser mínima.

A esta aduana vino a sucederle algo muy similar a la de Valmaseda, entre el paso de tierra por Agreda y el camino en perfectas condiciones de Guipúzcoa, vía Vitoria y otra aduanilla en ruta de San Sebastián, rara vez llegaban hasta allá, a finales de siglo productos no adeudados, por lo que sus ingresos fueron disminuyendo.

Quedaban detrás Tolosa y Salvatierra y en último lugar Ataún y Segura, sin contar Zalduendo, Bernedo y Santa Cruz de Campezo, que sólo recaudaban por diezmos secos y no por mercaderías marítimas. La evolución de Tolosa es con mucho la más lineal que sepa imaginar en torno a los doscientos mil reales por los años veinte principios de los treinta, cien mil más durante los 40 y,-

de 1755 a 1760 un crecimiento brusco, pasando a casi un millón, un retroceso y una década inestable, para confirmar por los setenta - los ingresos ligeramente superiores al millón. En alguna medida es de todas las Provincias Exentas el lugar que mejor refleja la coyuntura general, al menos en sus grandes fases; quizás porque no - hay factores externos que incidan, directa o indirectamente en una determinada dirección.

Comparados con Tolosa y Salvatierra, Ataún y Segura son= simplemente añadidos que sólo hasta los años medios de la década - de los cincuenta conservó la primera, ingresos superiores a los - cien mil maravedies, y luego, como lo venía haciendo desde el prin= cipio Segura, se hundió en la práctica haderia que no llegaba ni - a los 50.000 ms.

Estos matices nos han permitido ir señalando las evolu= ciones locales pero la evolución de conjunto exige un poco más de= atención siquiera sea por su relevancia en el contexto Cantábrico. Una vez más hay que situar dos épocas, dos mitades muy distintas - en el siglo XVIII, distintas por sus niveles de comercio y también por las características de sus movimientos. Podemos estimar que - hasta 1720 el promedio de importaciones castellanos desde las Pro= vincias Exentas oscilaba por los 29,5 millones de maravedies de de= recho de diezmos, en la década siguiente esta media se elevó hasta aproximadamente 31,25 millones pero los primeros años 30, concreta= mente desde 1729, parecen mostrar un retroceso, que los sitúa cer= ca de los 23 millones, lo que supone un retroceso más que conside= rable, que tiene la misma explicación que dábamos al comentar la - coyuntura de la lana, aún cuando aquí se muestra más temprana aún,

con lo que los orígenes del fenómeno, no de sus posteriores evoluciones, quedan todavía más confusos, pues el tratado de Sevilla en lugar de servir positivamente nos lo encontraríamos influyendo de forma contraria.

Al principio de los años 40 la situación era próxima a la del último período de expansión, con 30,1 millones de media, pero el año 44, como ya sucediera con la lana, inicia un ciclo corto de regresión cuyo fondo serían los casi 21 millones de dos años después; lo que viene a significar que las importaciones comerciales reaccionaron antes que las exportaciones laneras. Ya en fase de expansión pasaron de 28,1 millones de medios a 52,76 a principios de los años 50, en una progresión espectacular, como la de la lana, pararelismo una vez más evidente pues los datos no admiten dudas 26 millones el año 46 y 41, 45, 49, 56 y 59 los años siguientes. La tendencia creciente duró aún algo más, cuando ya la lana iniciaba las alternancias de difícil explicación de los cincuenta, las importaciones siguieron creciendo hasta llegar a lo poco más de 71 millones de principios de los sesenta, a cuyo final, como consecuencia de fenómenos ya conocidos, los valores promedios se redujeron en medio millón, para llegar en el primera mitad de los setenta a 92 millones y a 98 y medio al final del período; llegando en tal década a negociaciones de más de 171 millones de maravedíes, como los del año 1776.

En resumen el comercio de Castilla, hecho a través de las Provincias Exentas, se triplicó a lo largo del siglo, y aunque la influencia de los acontecimientos políticos es incuestionable, estos no tuvieron la suficiente durabilidad como para afectar

sustancialmente a este tráfico, así como tampoco lo tuvieron las modificaciones de la estructura interna hispana, las cuales si bien, indudablemente afectaron al comercio no fueron de tal gravedad que invirtieran el signo de un negocio cada vez más voluminoso; de hecho la época de máximo crecimiento coincide precisamente con la apertura de Reinosa, aunque también hay que recordar la vinculación entre la última fase expansiva de los setenta, en plena regresión del comercio general, posiblemente gracias a Orduña.

Una visión de conjunto

Considerando estos concretos comportamientos queda por esclarecer, aunque resten al respecto pocas dudas, dados los niveles medios de comercio comentados, cuales fueren las posiciones respectivas de las distintas zonas en el conjunto cantábrico.

	4.Villas	Asturias	Galicia	P.ext
1718-20	-----	11.78	8.81	79.42
1723-25	2.14	7.94	8.56	81.69
1726-29	0.82	8.37	10.03	80.85
1730-33	1.30	15.17	11.30	72.23
1740-44.	0.79	7.53	26.57	65.12
1745-49	0.36	8.90	15.15	75.59
1750-54	2.31	11.38	19.84	66.47
1755-59	4.31	12.48	19.99	63.22
1760-64	1.86	11.48	20.27	66.93
1765-69	5.77	8.77	25.92	59.53
1770-74	6.92	5.30	33.61	54.18
1775-79	7.34	4.78	23.31	64.57
1780-84	13.23	0.37	19.32	63.18
1785-89	19.68	4.76	24.89	50.64

• Incluidos el caso de presas de El Ferrol y la arribada extraordinaria a Bayona.

A la vista de la tabla cuatro cuestiones llaman nuestra atención: en primer lugar el hecho de que las Provincias Exentas nunca bajarán por debajo del 50% de las importaciones totales, a la vez que su reducción relativa, progresiva; en segundo lugar la -

importancia de Galicia, en tercero la pérdida progresiva de importancia de Asturias a partir de una cierta fecha y en cuanto al alza tan espectacular del comercio de las Cuatro Villas, más específicamente, como ya hemos visto, el de Santander.

En el primer caso, si esceptuamos el período 40-44 claramente atípico por la influencia de los datos de El Ferrol y Bayona, podemos observar una regresión paulatina hasta 1755-59. Cuando la tendencia parecía que debía de seguir en la misma dirección se rompe y en el período siguiente se denota una cierta recuperación, que, eso sí corre pareja con la regresión de Santander. Así queda bastante clara la causa de esa tendencia, pero también del gran bajón del 50-54, como consecuencia de la apertura de Reínosa.

Cuando se completan las medidas proteccionistas sobre Santander, en su vertiente importadora, con los decretos americanos (65-69) se vuelve a marcar un retroceso que en el quinquenio siguiente se acusa aún más. La apertura de Orduña parecía indicar una recuperación, que aparentemente lograba contener los efectos del decreto definitivo de libre comercio pero ya se ha señalado que el verdadero freno fué la situación tan inestable de las rutas marítimas, cuando estas se recuperan se reinicia la fuerte competencia de Santander y consiguientemente el retroceso bilbaino. Así aunque el comercio de las Provincias Exentas creciera progresivamente en valores absolutos, en cuanto a las importaciones; y a pesar de que a finales de los setenta, primer año de los ochenta, parezca recuperarse el factor de la lana, la importancia de Bilbao, disminuía. Empujada por la enorme trascendencia de una libertad de comercio que sustancialmente no afectaba a la oferta interna sino a la demanda -

y, por otra parte a la oferta exterior, es decir a las importaciones que antes marchaban a Cádiz, no a las que llegaban a la villa vizcaína, al menos no a todas, de ahí su crecimiento, sino a otras diferentes. Con lo que puede explicarse, si se añade el hecho de que tal situación no afectaba exclusivamente a Santander sino también a Galicia y a Asturias, la aparente contradicción entre el gran crecimiento absoluto y la importante regresión relativa, comprendiéndose mejor.

En el caso Gallego se observa hasta mediados los años setenta un incremento progresivo, en el que el 26,57% del período 40-44 se debe, una vez más a los dos hechos atípicos tantas veces mencionados de El Ferrol y Bayona. En esta progresión su comercio llegó a suponer, en su momento máximo 1/3 del total; ese máximo que con mayor precisión se situaría en 1772 cuando por Galicia pasó el 43,65% del comercio del Cantábrico, la mayor parte de él por el puerto de La Coruña; pero a partir de tal momento los totales, arrastrados fundamentalmente por El Ferrol y la Coruña tendieron a disminuir, de hecho el año 81, momento mínimo, no llegó a suponer ni el tercer por ciento del total, y aunque manifestó una rápida recuperación, los últimos años 80 volvieron a ser regresivos, de modo que esa imagen final del quinquenio 85-89 se produce únicamente como consecuencia de los valores importantes de los dos primeros años.

La razón fundamental de tal quiebra del comercio parece estar en el corso. A finales de los años setenta la guerra hispano-francesa contra Inglaterra por causas de las colonias americanas infectó el Cantábrico, y en menor medida el Atlántico, de corsarios. De hecho el problema venía desde 1777, año en que por ejemplo en

Bilbao, y sólo desde agosto entraron como mínimo seis presas hechas a los ingleses, por los franceses; algunas de ellas, como luego se comprobaría, eran cargamentos con destino a puertos españoles. Incluso, el año 78 se llegaron a dar nuevas presas de navíos de bandera española, con destino a puertos españoles pero con cargamento hecho en Inglaterra. El año 79 la situación del corso llegó a ser extremosa, se registra el hecho de que a la altura de Santander se apresaron a 5 naves con destino a Galicia llegando a practicarse el sistema de convoyes para el comercio con aquel extremo de la costa. Norte el mismo año 1780 ciertas embarcaciones de Plencia se negaron a transportar maderamen a El Ferrol a pesar de que se ofreciera hasta el doble por fletes (5).

La posición gallega era especialmente delicada en épocas de conflicto y corso, más aún desde que se declararon los diversos niveles de libre comercio ya que para los navíos con destino o procedencia americana la costa de Galicia era de forzosa vista. Así desde el principio de este siglo hasta 1783 no se pudo hablar de una cierta condición mínima para un comercio, si su base de expansión, no podía sustituirse o generarse mayormente, por medio del corso. En tal situación Galicia, con poca tradición corsaria y una gran sensibilidad, ya comentada, a los acosos británicos en especial, pero igual de factible a cuales quiera otros enemigos, marroquies, portugueses incluso franceses, no podía prosperar en su comercio.

Quizás el fenómeno más singular no le suceda a Galicia en su propio comercio, sino en la pérdida, al final de la centuria, de su condición de segundo punto de importaciones, por el Cantábrico, y el avance y consiguientemente desplazamiento, hacia finales de siglo,

por Santander. Aunque los datos no son muy claros parece que ayudó - también bastante la finalización de las obras de acondicionamiento de El Ferrol, en los años 70. Pero no parece este un valor considerable, vistas las evoluciones locales la verdadera clave reside en el comportamiento Coruñés a partir de 1772, y este fué regresivo.

Con respecto a la pérdida de importancia de Asturias poco cabe decir; el comercio del principado prosperó mientras las bases de la competencia fueron comunes. La evolución fué frecuentemente - oscilante, pero no cabe duda de que fué real, y de que, a medida - que pasaba el siglo esto se lograba arrancando, parte de su comercio a las Provincias Exentas. Pero la marginación sufrida por el - sistema vario supuso la pérdida de un mercado interior y por tanto - la falta de interés por el comercio americano y la consiguiente pérdida de significación en el contexto en que se movía, el Cantábrico. A partir del camino santanderino puede decirse que se observa una - cierta mecánica inversa entre la expansión montañesa y la regresión asturiana.

Así, a lo largo de la costa una clave se fué dibujando a - lo largo del XVIII el comercio de Santander, un comercio que de ser prácticamente nulo, dedicado exclusivamente al pescado, llegó a suponer casi un quinto del total, y que para 1800 representaba un valor aún más importante, un comercio que hasta 1750 había sido prácticamente inexistente y que sin recursos ni, lamentablemente por la práctica desaparición del Consulado de Burgos, tradición, consiguió desbancar por los años 70 al comercio asturiano y, a finales - de siglo al gallego, lo que significa que fué, desde la apertura de Reinosa, un proveedor cada vez más importante del mercado interior.

La protección del estado a esta alternativa a las Provincias Exentas resulta evidente, y los éxitos indiscutibles. A cada medida impulsora tanto importadora como exportadora, el comercio de Santander arrancaba algo más a participaciones ajenas, muy probablemente vascongadas y asturianas. En este sentido quizás la medida más importante, la que más profundamente cumplió el cometido de debilitar el comercio vía País Vasco fué la liberalización definitiva del comercio americano, más que en su mismo momento jurídico, cuando la paz permitió llevarlo a efecto con mínimas garantías.

Una prueba de ello son los valores del consulado de finales de siglo. En el período 1785-89 Galicia suponía el 24,89% del comercio del norte y Santander el 19,68%, fué el momento en que, en términos relativos, la diferencia era mínima; pues bién, a finales de siglo una comparación de ambos consulados nos permitiría observar que, a partir de los datos de los consulados y considerando exclusivamente los valores de comercio con América y del comercio internacional, incluido el tráfico con las Provincias Exentas, es decir, eliminado todo aquello que normalmente no será objeto de percepción aduanera, al tiempo que haciendo una valoración global del período 1795-1800, resulta que los derechos percibidos por su consulado eran superiores a los que percibía el de La Coruña. Derechos, como es sabido, proporcionales al valor de las mercancías y arreglados según una tarifa común. Así pues para finales de siglo la posición montañesa estaba confirmada, otra cosa es que el análisis por partidas, América, Europa y Cabotaje presente supermancias distintas a las totales, pero no es esa la cuestión por el momento.

Algunos factores fueron más determinantes que otros en el

desarrollo de Santander; por una parte, con anterioridad al 80, el comercio de las especies, por el que Santander que hasta mediados de siglo resultaba deudor a la Real hacienda en partidas mínimas, se disparó a partir de los años 70, superando desde entonces a Galicia y Asturias, no así a las Provincias Exentas, grandes comerciantes de tales partidas. No hay que olvidar que en la estructura de los envíos gaditanos a América, en el período 1720-54, los productos agrícolas representaban casi la mitad del total, y de entre estos destacaban dos, el vino, que suponía algo menos de la mitad y las especies que rondaban el tercio del total; esto es, el comercio de especies con la América-hispana, que como ya lo hemos dicho no las producía, era importante (53) y tras la primera liberalización parte de esas especies se canalizaron por Santander.

El otro elemento preceptible como importante en las importaciones a través de las cuatro villas, fué el pescado. Como con las especies, sin llegar nunca a los valores de las Provincias Exentas, sin superar, salvo esporádicamente los ingresos gallegos (en el período 1713) y siendo prácticamente igual al final de los setenta. Hay que tener al respecto en cuenta que este ramo fué el único en que inicialmente participaban dichos puertos castellanos con alguna entidad; tan pequeña que cuando los ingresos totales del norte llegaban a 8.791.863 los de Santander, no llegaban a los 65.000.

La importación de especies, generalmente procedentes de Holanda y Gran Bretaña, la adquisición de pescados procedentes de territorios británicos o de capturas francesas y el comercio de la lana castellana, con estos tres países, abrió a Santander para las naciones dominantes en el comercio atlántico. Al respecto el señuelo

americano fué fundamental. Así en la balanza que publica Larruga de 1791 resulta que el valor total de lo importado, excluyendo América, ascendía a 23,7 millones de reales a los que descontados los casi tres millones de los cuales 9,36 fueron enviados a América, de un total de 14,7 millones enviados, lo que significa que se beneficiaron de más de 11 millones de importaciones y de 5 envíos a América, además de las exportaciones a Europa que aún cuando sólo fuera las lanas se valoraron en 35 millones.

LA COYUNTURA DEL TRAFICO

La evolución del tráfico que posibilitaba este comercio no es fácil de determinar, sin embargo quizás haya una forma de aproximación medianamente válida.

Con motivo de la designación de almirante general de España al infante Don Felipe hacia 1737, se arbitraron unos recursos para el cargo y el cumplimiento de sus funciones, de entre tales recursos cabe destacar el de toneladas, esto es, que cada navío que saliera de cualquier puerto de España tenía que pagar un real por tonelada siempre y cuando no ascendiera de 220 toneladas, pues estos pagaban por el límite; se estipularon también otros derechos pero sus características eran distintas y su uso para el tráfico nulo. Como fuera que la imposición de un tributo nuevo al comercio pudiera suscitar alguna oposición en los países con los que comerciaban los españoles, se hizo una encuesta encaminada a averiguar si en otros puertos europeos se cobraban derechos similares, y resultó que mayoritariamente se practicaban medidas si no iguales si sensiblemente similares, como el lastjeldt holandés, o los derechos sobre toneladas

del Sund, y algunos derechos que se cobraban en los puertos de Francia, país que no tenía una normativa general y única, de modo que había puertos en que no se practicaba, pero si se hacía en Bayona, Burdeos, los alrededores de la Rochelle, Morennes y Brouge, Saint-Malo en Rouan, Calais y Saint-Valery; en todos ellos, además de otros derechos se pagaba el que los españoles llamaban "parisis" -

Además del derecho de tonelaje, se percibían en los puertos españoles otros derechos como el de anclaje, linterna, limpia y lastre, cuyas prácticas solían ser muy cambiantes, derechos que el 30-1-1.748 dejó de gozar el almirante y pasaron a ser Rentas Generales.

En Galicia y considerando los puertos de comercio internacionales, habidas cuentas habilitaciones, aduanas y meras posibilidades materiales, La Coruña, Padrón, Pontevedra, Marín, Vigo, Bayona, la Guardia, El Ferrol y Vivero tenían una tarifa común, según la cual cada embarcación de 100 toneladas o más pagaba 15 reales, las de 50 a 100, 7 reales 18 maravedies y las menores sólo 3 r^s y 26 m^s sin embargo en Ribadeo, la tarifa era fija y pagaban, todos, cualquiera que fuera su parte, 2 reales. Dos puertos el de La Coruña y el de Marín cobraban además unos derechos especiales.

En la Coruña se cobraban: El Fanal, el de Piloto, las visitas de guerra, sanidad e inquisición y por último el de el Gobernador del Castillo de San Antón. El primero se tributaba igual que el de anclaje 15 r^s 2 ms los mayores, la mitad los siguientes y la mitad los menores; el del piloto sólo se cobraba en función de la -

nacionalidad 22 r^s 20 ms las embarcaciones francesas mayores y 15r^s 2 ms las menores, y todas las inglesas fueren del porte que fueran: las distintas visitas distinguían entre mayores o menores de 50 toneladas, y se pagaban en una relación de una a dos, sobre 22 r^s - 20 m el de guerra, 15 s 2 m^s de sanidad y 8 r^s de inquisición; por último el gobernador recibía 1 r, 3 ms fueren las embarcaciones del tipo que fueren (64).

En Marín aparte de las tres visitas se pagaba también el de el fanal a razón de 4 r^s las embarcaciones menores, el doble las medianas y 16 las mayores. Al tiempo que las visitas de guerra e inquisiciones resultaban a 32 r^s y la de sanidad 24 rs para las mayores y 12 las medianas, estando exentas las menores.

En Asturias se llegaba a percibir derechos por múltiples conceptos y según unas diez y nueve variantes; pero si exceptuamos lo correspondiente al juez y al escribano, que se percibía en LLa--nes, Ribadesella, Castro, Villaviciosa, Gixon, Avilés Pravia, Luarca y Castrópol, en todos los cuales, salvo en Lastres y Castrópol - se pagaba también derechos de inquisición según una tarifa que tenía en cuenta si la embarcación venía de otro puerto ya registrada o no, si cargaban o descargaban lastre, si llegaban directamente o no desde un puerto extranjero, si transportaban sal, pescado o carga para alguno de los alfolies, tarifa que resultaba además muy desigual, así por ejemplo por cargar o descargar mercancía pagaban 60 r^s en Ribadesella y Gixon, 120 en Villaviciosa, 93,5 en Avilés, 16 en Pravia y 20 en Castrol; en todos los casos se pagaban sólo al juez y al escribano por levantar acta de lo desembarcado o de lo cargado.

El derecho estricto de anclaje, sólo se pagaba en Linares, Gixón, Muros y Luarca. En Muros cualquier navío extranjero que entrara pagaba 15 reales y si era del señorío de Vizcaya 1 real, - los demás no pagaban; si una vez entrados descargaban pagaban el doble, y a eso se reducía la tarifa de tal puerto. En los demás puertos la tarifa era más compleja, en la que se observa tanto en Linares como Luarca un gravamen fuerte a las embarcaciones menores, base del tráfico de algunos de estos puertos asturianos.

Gravámenes al tráfico marítimo según tipos

PUERTOS	NAV. EXTR.	EMB. NAC. 2. GAVIAS	EMB. NAC. 1 GAVIA	EMB. CON COBIERTA NAC. Y EXTR.	CHALUPAS
LINARES	30			8	4
GIXON	30	8	4	2	1
NARCA	7,5	2	1,5	no	16

En las 4 villas sólo se cobraban derechos de anclaje en Santoña y Castro Urdiales, en ambos puertos los navíos extranjeros pagaban 7,5 reales, mientras que los nacionales pagaban según dos - tarifas diferentes, más moderada la de Castro que la de Santoña.

En el señorío de Vizcaya, no se pagaba tales derechos, pero si se adeudaban en la provincia de Guipúzcoa, concretamente, y - de forma exclusiva, en el puerto de Pasajes. Los navíos de 100 toneladas cargados pagaban 220 r^s y la mitad si entraban vacíos; pero - si la arribada era forzosa y el navío era extranjero también pagaban, no así los nacionales, a razón de 116 reales los cargados y la mitad los vacíos; las embarcaciones mayores de 50 toneladas, pagaban 50 reales cargadas y 25 las vacías; los navíos pequeños y bar--

barcos cargados pagaban 16,12 los navichuelos y chalupas grandes, y las 8 chalupas ordinarias (65).

Como puede apreciarse frente a la homogeneidad del derecho de tonelaje, el de Anclaje y todos los demás que percibiera el almirante, como los de lastre y linterna resultaban bastante cambiantes, y de ahí la dificultad de su uso, pues a pesar de tener una vigencia bastante más amplia que el primero, muchas veces, no es factible.

A mediados de siglo de un informe general de todos los puertos españoles, excluyendo las Provincias Exentas a los que no afectaba el derecho del almirante, resultó que se percibieron derechos de tonelaje en Asturias por valor de 83.477 maravedies, en las Cuatro Villas por 160.276 m^s y en Galicia 196.497 m^s; hay que señalar que en la mayoría de los puertos hispanos los derechos eran notablemente superiores: Cádiz y Barcelona pasaban del millón de maravedis, lo que debe tomarse con muchas limitaciones pues en estos puertos, sobre todo en el primero entraban con frecuencia navíos al arqueos muy superiores a los 220 toneladas máximas, con lo que el importe total descendía notablemente por debajo del arqueo. Ingresos superiores a los 400.000 reales se registraron en Valencia, Alicante, Mallorca, Málaga y justamente Sevilla, quedando solamente Alicante con 201 m^s y el Puerto de Santa María con 150 m^s, lo que deja claramente ubicados como los últimos puertos hispanos en tráfico a los comprendidos entre Portugal y las Provincias Exentas (66).

Si tenemos en cuenta las toneladas bilbainas en 1750, que fueron unas 22.592, corregidas en el 15% de beneficio (67) y a 34 -

maravedies por tonelada resultarían 768.128 m^S, valor que junto con el resto que conocemos y por mucho que supusieran los datos de Guipúzcoa, no supondría mucho más todo ello, que Cádiz o Barcelona, lo que a nivel de tráfico es sumamente ilustrativo.

Entre octubre de 1737 y 30 de setiembre de 1738 es decir durante esos doce meses el importe total español del derecho de toneladas fué de 6.967.466 m^S, de los cuales, solamente 372.495 m^S precedían de Galicia, Asturias, y las Cuatro Villas y aproximadamente 611.609 m^S tenían que haberse recaudado en Vizcaya por tal concepto, y en Pasajes el año 37 se recaudaron 290.326 m^S, lo que viene a suponer un porcentaje del 18,2% unos años después, el citado 1750, el porcentaje fué, sin contar Guipúzcoa, de 19,08% lo que supone una notable progresión y si consideramos Pasajes y San Sebastián, probablemente podríamos evaluar en 1/5 ~~más del derecho total de~~ tonelaje. Lo que no significa, hay que insistir, la misma proporción en el tonelaje total, habida cuenta por ejemplo los arqueos gaditanos. En tal sentido, y referidos exclusivamente al comercio americano, según García Barquero de los cinco navíos mercantes de Cádiz-América en 1738 tres tenían entre 600 y 700 toneladas es decir, un mínimo de treinta y ocho mil maravedies de diferencia sobre las 220, pero el año 50 de los 29, seis tenían entre 200 y 300, supongamos que no llegaban 220, pero dos superaban las trescientas y una - las setecientas.

Así pues, si bien se ha dicho más arriba que los puertos del norte proveían aproximadamente, de forma casi directa a un cuarto de la población española, que por ellos se exportaba más del 50% de la lana española y que por los años 80 se aproximaba al 30% del=

comercio total español, su tráfico no se aproximaba, no se adecuaba a tal volumen de comercio, y esto fundamentalmente porque las características del comercio en los puertos atlánticos permitían comercio de alta rentabilidad en naves de pequeño arqueado dada la cortedad de los trayectos.

Los datos existentes acerca de los derechos del Almirante y concretamente los de toneladas no se recogían, o cuanto menos no los he encontrado recogidos con la misma minuciosidad que los de la renta de aduanas, de donde se pueden derivar múltiples errores y lagunas, quizás fácilmente subsanables localizada una fuente más sistemática. De cualquier forma el período del 40 al 80 está bien documentado, con posterioridad otros informes pueden ayudar notablemente.

DERECHOS EN TONELAJE EN REALES

AÑO	GALICIA	ASTURIAS	SANTANDER	TOTAL	AÑO	GALICIA	ASTURIAS	SANTANDER	TOTAL
1738	8799	3099	4257	16155	1761	-	6078	6802	-
1739	2518	2585	1840	6943	62	-	-	-	-
1740	13610	-	4311	-	63	5452	-	3806	-
41	11699	-	4813	-	64	4805	6738	5531	17074
42	10838	-	4219	-	65	5772	6548	-	-
43	9254	-	3470	-	66	5695	7046	8437	21178
44	13164	-	1948	-	67	5938	7914	5034	18886
45	12437	-	2021	-	68	5113	8570	9712	23725
46	8729	-	-	-	69	6314	11415	12227	29990
47	11908	-	-	-	1770	3405	9423	6365	19192
48	-	-	-	-	71	7401	1737	7633	16771
49	-	-	-	-	72	8401	10355	7732	26488
1750	5779	2455	4714	12948	73	11400	10790	8290	30480
51	-	-	4700	-	74	11613	10915	10747	33265
52	-	-	4969	-	75	11250	8423	10057	29730
53	-	2254	5527	-	76	11388	8370	8871	28629
54	-	3485	8746	-	77	7531	10882	10059	28472
55	-	3441	6338	-	78	11776	8711	7659	28146
56	-	3762	5828	-	79	9043	5590	4145	18778
57	-	4570	5451	-	1780	7466	3979	5413	16858
58	-	4840	7389	-					
59	-	5973	11643	-					
1760	-	6005	7477	-	1800			7501	

Así como en materia de comercio se ha insistido en la -
 diferencia entre la primera y la segunda mitad del siglo, en la -
 cuestión del tráfico la distinción es menos clara, en parte por la
 propia falta de información. El primer valor global procede del -
 año del tratado de Viena, que ya hemos señalado que fué, comercial-
 mente hablando un buen año, al siguiente ya se notaron los efectos
 de la actitud inglesa, así pues los dos primeros datos son poco -
 significativos, y, sin embargo, lo son suficientemente como para
 indicar que en los prósperos 50 el tráfico no respondía del todo -
 a la realidad del comercio, siendo su crecimiento proporcionalmen-
 te menor.

A partir de tal fecha (1750) se observa un alza de los
 valores del tráfico de las Cuatro Villas, que alcanzaron un máximo,
 para la época notable, de 11.643 reales en 1759, año en que, sin -
 embargo, ni se comerció en lana ni las importaciones tuvieron un -
 valor especial, pero es posible que las arribadas fueran frecuen--
 tes. En los años anteriores el crecimiento del tráfico de estos -
 puertos se había producido como consecuencia del comercio de la la-
 na, pero ya se ha dicho que la situación fue decayendo desde muy -
 pronto hasta el año 63, y que no fué hasta el 65 cuando se tomaron
 medidas para corregir la tendencia.

Los valores de 1763-1772 son comparativamente bajísimos
 y entre ellos el año 64 representa un mínimo que es notablemente in-
 feriores a los del período 1738-1747, salvando el caso singular de
 1739, y si tenemos en cuenta que el valor asturiano de 1764 no se
 toma tampoco en un buen momento; ciertamente el tráfico asturiano
 crecía progresivamente desde 1750, pero comparativamente su creci-
 miento fue lento, aparte el hecho de que fueran

precisamente los años siguientes los de ritmo más acelerado.

Por lo tanto, 1764 no es un buen año , así todo, considerando con el 39, año catastrófico, su imagen es excelente, y buena si lo hacemos con el promedio año bueno-malo 1738-39. Así pues el tráfico creció incuestionablemente entre 1738 y 1764 y con mayor intensidad a partir de la mitad del siglo, y de hecho quizás pudiera situarse hacia 1757 el momento de crecimiento del tráfico marítimo de los puertos cantábricos.

A partir de 1765 los datos comienzan a ser menos fiables, ya que los navíos que hacían el viaje a América, aún los procedentes del norte, eran con frecuencia fragatas de más de 220 toneladas, con lo que aquellas en que superaran tal arqueado no aparecen bien registradas. Sea como fuere el tráfico creció, y además notablemente hasta 1774, de hecho, y salvando la limitación ya señalada, se trataría de un momento de tráficos muy similares, lo que permite deducir las altas rentabilidades por tonelada del comercio gallego, por el tiempo el más importante, y que movilizaba una cantidad proporcionalmente inferior, pero con todo muy importante, del tonelaje en funcionamiento.

A partir de tal máximo se entró en un corto período de estabilidad en el que el puerto de Santander a pesar de tener matriculado un número creciente de navíos, manifestaba, por otro lado, una inseguridad considerable, reflejada también en su comercio.

Los datos del año 79-80 son claramente regresivos, pero

también lo fueron, especialmente el 81 las patentes concedidas, y el comercio en general, de modo que poco pueden sorprender. Los años siguientes crearon situaciones distintas de las que poco se puede decir.

Las mismas características del tráfico hacen muy difícil una mediana puntualización, como queda patente en el informe gallego de 1785-1789. Según este en el puerto de La Coruña entraron en dichos años y procedentes de tales países, los navíos que se detallan, pero además deberían considerarse unos 200 pataches anuales de unas 40 toneladas de arqueado medio, y además unas 50 entre bascotes, pinazas y lanchas con cubierta de un arqueado medio de 20 toneladas, lo que sumados a los 9.450 en que se pueden regular de promedio las embarcaciones mayores, con sus 70 toneladas de media, nos daría una total 18.450 toneladas, bastante superior a los datos gallegos anteriores ya conocidos, y que sirve para reflejar como la orientación del tráfico fué a la alza, en lógica correspondería con el incremento del comercio; pero hay que insistir de nuevo, aún con todas las salvedades, el crecimiento de la actividad comercial fué, proporcionalmente mayor que la del tráfico.

Entradas en la Coruña

	1785	1786	1787	1788	1789
MERCANTES ESPAÑOLES	44	31	24	25	66
FRANCESES	35	26	18	24	15
INGLESES	23	29	38	21	43
PORTUGUESES	19	7	3	2	35
HOLANDESES	4	8	21	8	16
DANESES	3	6	2	3	1
HAMBURGUESES	1	7	1	-	1
VENECIANOS	7	-	1	-	1
AMERICANOS					
GENOVESES	1	-	-	-	-
SUECOS	1	3	2	3	-
PRUSIANOS	2	2	2	2	-
	-	2	-	-	-

RUSOS	-	1	-	2	-
	-	-	-	2	-
IMPERIALES	-	-	-	2	-
TOTAL	145	125	115	98	194 (68)

En resumen y atendiendo a ambos factores, comercio y tráfico y a sus dos vertientes de análisis, en tanto en cuanto posible, es decir, la coyuntura general y un primer análisis regional, nos permiten señalar, por una parte la importancia del comercio de las Provincias Exentas, y por otra el espectacular auge de Santander. Porque si el comercio gallego pasaba de 3.368.298 reales de diezmo alrededor de 1720 y un cociente por habitante de casi 4 reales a otro de más de 25 reales por habitante en los años 80, multiplicados por seis la relación; en Santander los primeros 110.000 habitantes, hacia los años 15 no llegaban a un maravedi por individuo mientras que los años 80, todo lo grave que fueran para su comercio suponían más de 48 reales, con lo que la importancia del proceso santanderino, al menos para su comercio interior queda claramente especificada.

Sería interesante estudiar, en detalle todos los procesos pero fundamentalmente hay limitaciones documentales que lo hacen imposible, hay que reconocer que afortunadamente los dos procesos más interesantes además de sustancialmente complementarios son los mejor informados, las Provincias Exentas a través del consulado de Bilbao y las Cuatro Villas gracias a informes aduaneros, datos del Consulado de Burgos y de su propio consulado, que nos permiten disponer de información para mas de la tercera parte de los años y con una distribución suficientemente ilustrativa. -

- 1.- La inutilidad de estos informes no reside tanto en si mismos, como en su valor dentro del conjunto. Esto es, de ellos podemos deducir la cantidad exacta de - azucar, chocolate y cacao que entró por cada uno de los puertos del principado, pero no sabemos a cuanto ascendieron sus derechos, ni si se introdujeron algunos otros productos.

Por parte de Santander, los datos de 1.714 corresponden al período Junio-Diciembre; de hecho, los posteriores, de 1.715, son bastante más complejos, no limitándose a señalar los derechos por diezmo y agregados sino especificando - también los productos introducidos.

- 2.- Archivo de la Diputación Foral de Vizcaya; sobre aduanas y otras casas n° 3 -- 412-1.271
- 3.- A.G.S. Marina leg. 500 (1.743)
- 4.- A.G.S. Marina leg. 501
- 5.- A.G.S. Marina leg. 502
- 6.- GARCIA BAQUERO A. Cádiz y el Atlántico 1.717-1.778 2 vols. Cádiz 1.976, ver vol 2º gráfico n° 13.
- 7.- A.G.S. Marina leg. 507 (1). De hecho, en cierto momento se llegó a prohibir a - las embarcaciones, tanto a las nacionales como a las extranjeras, salir de los puertos españoles. La protesta fue general y no hubo más remedio que conceder múltiples permisos; pero el daño al comercio fue muy considerable.
- 8.- A.G.S. Dirección General de Rentas (D.G.R.) 2º remesa leg. 488
- 9.- A.G.S. Marina leg. 507 (2).
- 10.- SEE H. "Algunos documentos sobre las relaciones comerciales entre Francia y España en el siglo XVIII" Anuario de la Historia del Derecho Español pag. 218 a 226. "Notas sobre el comercio francés en Cádiz y particularmente el comercio de telas bretones en el siglo XVIII español" A. de Hº del Derecho Español II 1.929
- 11.- MEIJIDE PARDO. "Economía Marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII". - Valladolid 1.971, pag. 113.
- 12.- A.G.S. Secretaría de Hacienda (S.H.) leg. 896.
- 13.- CASTAÑEDA P. "El puerto de Santander y el libre comercio con América" en Santander y el nuevo Mundo. Santander 1.977 pag. 339.
- 14.- Archivo Histórico de Vizcaya. Angel Bolivar. 1.780 leg. 3230.
- 15.- 5% es el mínimo localizado (4.96) y corresponde, como ya se dice al valor local para 1.785 y el 13% corresponde al máximo. valor global para 1.777-80 (12.91%) A.G.S.
- 16.- Diccionario Histórico Geográfico II Madrid 1.802 pag. 207
- 17.- FONTANA J. La quiebra de la monarquía absoluta. 1.814-1.820. Barcelona 1.970 pag. 64
- 18.- LARRUGA E. Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España. Madrid 1.878-1.900
- 19.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 485
- 20.- LARRUGA Ob. cit.
- 21.- USTARIZ Teórica y práctica de comercio y marina Madrid 1.757
- 22.- MORENO FRAGINAL, Manuel. El Ingenio complejo económico social cubano del azucar La Habana 1.978 3 vols.
- 23.- USTARIZ. Ob. cit. pag. 310

- 24.- COLMEIRO Historia de la Economía política vol II. pag. 952.
- 25.- CANGA ARGUELLES. Diccionario de Hacienda vol I pag. 105
- 26.- MAURO. La expansión europea labor. pag. 200 citando a Simonsen.
- 27.- MORENO F. ob, cit, vol I pag. 39.
- 28.- Ib. idem. vol III pag. 43.
- 29.- GARCIA BAQUERO. Ob. cit. pag. 339.
- 30.- Ib. idem. vol I pag. 223 y sig.
- 31.- HUERTZ de LEMPS. A. Geographie du commerce de Bordeaux a l' époque de Louis XIV
Paris. 1.975 . pag. 467.
- 32.- Archivo Histórico de Vizcaya. Escribano URIEN 1717
- 33.- USTARIZ. Ob. cit. pag. 264
- 34.- C. ARGUELLES. Ob cit. Vol II pag. 335.
- 35.- Ver LARRUGA. Ob. cit. y en especial para Vizcaya: GONZALEZ ECHEGARAY.
- 36.- En la serie de aduanas. Comillas 1716
- 37.- ALONSO ALVAREZ. La industrialización y conflictos sociales en la Galicia del
Antiguo Régimen 1.750-1.830 Madrid 1.977
- 38.- LABORDE J.J. El arranque de un largo protagonismo, la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII. SAIOAK II 1.978. Puede encontrarse en KAMEN H. La guerra de sucesión en España 1.700-1.715 -- Barcelona 1.974 el dato de que la renta de lanas en 1.702 ascendió a 2.823.529 reales de vellón y en 1.713 fue de 2.823.529 es decir, lo mismo, luego no era realmente una renta aduanera, sino un arriendo.
- 39.- CANGA ARGUELLES. Ob. cit.
- 40.- A efectos de una mejor comprensión conviene alcarar que hasta 1.733, se da por una parte una información detallada de Bilbao, día por día, comerciante por comerciante el número de sacas exportadas, su tipo, si lavadas o sucias, y su peso; por otro lado desde 1.720, se encuentran también informes sobre el diezmo de la lana, y sus diferentes agregados, para cada una de las aduanas interiores de las Provincias Exentas. Las únicas que por aquella época exportaban desde el norte.
- 41.- Archivo Municipal de Bilbao, Sección consulado, Averías. La serie es muy completa pudiendo utilizarse para análisis detallados a partir de 1.730. Si bien con alguna limitación en años salteados en que por razones no aclaradas no se asentaron todos los datos.
- 42.- Es posible que algunos más, en cantidad no muy notable, fueran por la ruta interior, vía Bidasoa a Francia, con lo que la diferencia entre los datos del litoral y las interiores se acortaría algo más.
- 43.- "Las lanas llegaban a Vitoria, o la Hermita de la Hoz en las carretas de la Real Cabaña en partidas de 50,80 y 100 carros, pocas veces menos, y la guía era dada en Burgos para cien sacas, en lo regular, por manera que al internarlas en el Señorío en carros del país, en partidas de seis a cuatro, había necesidad de partir las guías cosa imposible..." GUIARD. Historia del Consulado y casa de contratación de Bilbao pag. 37
- 44.- Según los datos resulta, que en 1.715 en Bilbao, prescindiendo de sacones, 172 libras, con el agravante de que en la villa sobrecargaban los embalajes, por otro lado entre 1.752 y 1.763 en Burgos, entre 149 y 173, que en Bilbao en 1.761-62 eran entre 184 y 198 y que diez años después, estos llegaban a las 348 libras por saca. De esto se deduce que en el período 33 al 40, en Bilbao las sacas cargaban más de 172 libras, peso de 1.715; y en el interior menos de 173, peso de 1.752-63. Además, para el interior y considerando 1.724 a 1.727 sabemos que 170, en tales fechas era mucho, pero no tanto ni en 1.733, ni en 1.740.

- 45.- ANGEL GARICA SANZ. La agonía de la mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras. Un capítulo de la crisis económica del Antiguo Régimen en España. Agricultura y Sociedad nº6 1.978 pag. 83 y sig.
- 46.- A.G.S. (D.R.G.) 2º leg. 473. Baste señalar que en dicha serie a Valmaseda corresponderían 22 millones, 31, 36, 17, 39, 147 y 2; A Vitoria 8, 15, 20, 28, 39, 11 y 1 respectivamente, y así sucesivamente. Consideradas las series en su conjunto los años más discretos en cuanto a valores son 1.744 y 1.750. Como puede verse los datos de 1.750 2 y 1 millón para Valmaseda y Vitoria son fácilmente asumibles, y comparados con valores concretos aduaneros, no generales de rentas de lanas, no suponen sino un 5% de desviación. Pero si estos datos del legajo 473 se aceptan, y aún corrigiéndolos en ese 5%, en todos los demás años, salvando el 50, la participación media resultaría tan alta (80) que la citada serie resulta inaceptable.
- 47.- A.G.S. D.G.R. 1º R 1.920. Bilbao.
- 48.- GUIARD. Th. Ob. cit. pag. 11
- 49.- GARICA SANZ, Angel. Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja Economía y sociedad en tierras de Segovia 1.500-1.814. Madrid 1.977 pag. 119
- 50.- Ib. idem. pag. 199
- 51.- Ib. idem. pag. 222
- 52.- GUIARD. Ob. cit. 16, y 43
- 53.- A.G.S. Marina leg. 507 (1)
- 54.- LARRUGA. Ob. cit. vol. de Logroño.
- 55.- LABORDE Ob. cit.
- 56.- A.G.S. D.G.R. 1º R Aduanas 1.724.
- 57.- GARCIA SANZ, Angel. Agricultura y Sociedad nº6. Ob. cit.
- 58.- Archivo Histórico provincial de Santander. Deg. Consulado de Santander. Averías de los respectivos años.
- 59.- MEIJIDE PARDO. Ob. cit.
- 60.- MERINO J.P. Técnica y Arsenales en España y Francia hacia 1.800 Investigaciones históricas nº 2 Valladolid. 1.980 pag. 78
- 61.- A.G.S. Guerra Moderna. leg. 3.537
- 62.- D.R.G. 2º R. leg. 509.
- 63.- GARCIA BAQUERO. Ob. cit. vol II. gráfico 14
- 64.- A.G.S.
- 65.- A.G.S. Marina leg. 516
- 66.- A.G.S. D.G.R. 2º R. leg. 473.
- 67.- Archivo Municipal de Bilbao. Consulado de Bilbao. libro de Averías 1.750.
- 68.- A.G.S. Sec. de Hac. leg. 880

CONCLUSIONES

Este trabajo, tal cual ha quedado configurado, es un estudio sobre la coyuntura del comercio internacional por los puertos del Norte y Noroeste de España durante el siglo XVIII, si bien - hay que reconocer que, cuanto menos un cuarto del siglo, por ambos extremos, ha escapado a este análisis; sin embargo hay que - señalar otros logros, desde mi punto de vista más interesantes, sin que esto signifique desdeñar el análisis coyuntural, que por lo demás puede resumirse en sus dos vertientes; la de la coyuntura general a través del diezmo, y la de los comportamientos sectoriales -algunos- a través de los millones, considerando, claro está, el aspecto importador, y valorando las exportaciones a través de la lana.

Según esto el comercio internacional que partía de unos niveles bajos tuvo un primer despegue, en ambas direcciones, importación y exportación, notable, en los años 1.747 a 1.753, fe

cha a partir de la cual la lana que había crecido más fuertemente, se mantuvo en una tónica relativamente estable y las importaciones fueron creciendo lentamente hasta los años 65 al 68, para tomar un nuevo impulso en cuyo nivel de resultados se mantendría hasta los 80.

Por otra parte por el Norte entraron cada vez más especies, en un ritmo ininterrumpido, pues cuando por los años 70-75 el papel y los coloniales retroceden, las especies siguen contratándose en abundancia, y cuando, hacia los 80 el mismo diezmo parece estancarse las especies siguen aumentando, a menor ritmo, - eso si, pero sus importaciones prosiguen en aumento.

A pesar de lo que estos matices puedan aportar, parece más resaltable la visualización, tantas veces comentada, de los fenómenos del mundo político y comercial del XVIII y sus efectos en el mundo marítimo atlántico. El tráfico marítimo en el Atlántico Europeo se convierte en esta centuria en un elemento político de primera magnitud, no sólo por el volumen de sus negociaciones, que no está claro que fueran tan notabilisamente superiores a las de tiempo atrás, aunque sí lo fueran, sino porque las teorías política-económicas convirtieron, en plena coherencia lógica a la guerra marítimo-comercial, en una baza fundamental de las relaciones internacionales.

La posición española en este medio, como se ve claramente, no podía por menos que ser importante y delicada. Importante porque España, es legal o ilegalmente, la puerta de América; no hay acuerdo o tratado internacional del XVIII, participe o no España en el mismo, en el que no se haga, a nivel de cláusulas -

comerciales, referencias a un horizonte americano, colonial. Pero - la situación española en el concierto político no era la que pudie- ra derivarse de su extensión geográfica, la monarquía, y con ella - sus fuerzas marítimas, era incapaz de proteger la ruta americana, - se hallaba inerme, o poco menos; al sur, frente a la piratería ber- verisca que chantageaba a la mayoría de los interlocutores de Espa- ña, y en el mismo atlántico europeo, acosada por unas prácticas cor- sarias ámplias, que por un motivo u otro tuvieron campo de acción - durante todo el siglo. Su escaso poder se fue así limando. En estas condiciones depender de la correlación de fuerzas ajenas o de trans- portistas holandeses o de cualquier otra nacionalidad, era normal, y las consecuencias, la pérdida de la importación comercial, inevita- bles.

Pero ya he señalado que mi opinión, con ser la coyuntura el resultado final del trabajo, sus condiciones inmediatas llegan más - allá y a un tercer nivel, el mediato, permiten una formulación de com- portamientos comerciales internos de indudable interés.

Definido como segundo nivel de conclusión, como lo inmediato podemos señalar los siguientes factores:

- 1.- El sistema aduanero español tras unos primeros y bre- ves ensayos, con la alternancia que supuso el corto período de administración indirecta, queda sólidamente configurado desde muy pronto. Fijándose así a princi- pios de siglo el mapa aduanero, tanto el costero como el interior.
- 2.- La geografía costera dejaba claramente establecidos qué lugares, a la altura de la técnica de su tiempo, eran - susceptibles de recibir embarcaciones de una cierta im-

portancia. Los puertos auténticamente abiertos al comercio internacional eran pocos, y alguno de ellos como Gijón planteaban múltiples problemas; los demás, con una capacidad muy reducida y unos muelles de alcance, no parece que sirvieran sino al cabotaje. Sin embargo una superposición del mapa aduanero sobre el de los puertos capaces de un cierto comercio, deja al descubierto la total dependencia de la ubicación de los registros a -- los puertos capaces, físicamente, de comerciar.

- 3.- La administración desarrolló a través de una intensa labor inversora el mapa comercial, potenciando los puertos auténticamente susceptibles del intercambio internacional, creando y mejorando los muelles y poniendo las rutas de comunicación entre la meseta y la periferia en las condiciones adecuadas. A esta labor hay que añadir la puesta a punto de una red jurídica y promotora, los Consulados, a lo largo de toda la costa, y la aplicación de unas medidas del fomento del comercio a través de las distintas fases del proceso de liberalización -- del comercio americano.
- 4.- Frente a estos esfuerzos de la administración un handicap invencible, desde la situación en cuestión, amortiguaba notablemente la eficacia de tantos esfuerzos. La población de la zona en progresivo crecimiento, con un ritmo de desarrollo mayor a la media del país, se asentaba en una zona productivamente deficitaria; con una agricultura insuficiente y sin ningún excedente, materia prima o manufactura, utilizable en el mercado internacional.

Esta situación se veía parcialmente atemperada por dos factores, por un lado la circunstancia de que, durante un cierto tiempo, hasta aproximadamente la mitad de la centuria, las Provincias Exentas dispusieran de un producto exportable: el hierro; a medida que el tiempo fue pasando esta materia prima fue perdiendo mercado, pero aún con todo era de lo poco disponible a efectos de exportación. Por otro lado estaba la lana, objeto de tradición comercial española que tenía en los puertos del norte su lugar lógico de embarque.

Los puertos cantábricos ribalizaron entre si por controlar alguno de los productos exportables, y el estado presionó cuanto pudo en tal contienda, en defensa de sus intereses concretos; pero a pesar de todo se imponía un hecho inevitable, la técnica de estiva de los navíos favorecía la utilización de un lugar común para el embarque de tales mercancías.

- 5.- El recorrido por todos los puertos del atlántico norte resulta sumamente ilustrativo pues permite afirmar, por un lado, que el comercio con el norte de España no fue en valor, muy superior a lo que el peso demográfico del norte pudiera suponer; pero si al volumen total se le reduce el comercio gaditano, destinado a América, y en el supuesto de que el resto sea lo dedicado al mercado español, entonces los puertos del norte se agigantan convirtiéndose en los principales repectores del comercio de Europa para el comercio del interior español. Pero además, en cuanto a tráfico, y número de navíos, tal relación es notablemente más favorable a los puer-

tos del norte.

La mayor parte del comercio del atlántico europeo se hacía con naves que desde la óptica de la carrera - americana serían naves menores, por lo que a Cádiz, en pocos navíos, se transportaban cantidades notablemente mayores de mercaderías, de las que con proporcionalmente mayor número de embarcaciones se enviaran al norte.

- 6.- De los puertos del norte, a lo largo del siglo, prácticamente la absoluta mayoría del comercio lo hacían los países europeos, a principios de siglo, con las Provincias Exentas, y de éstas con Bilbao.

A partir del decreto de libre comercio fueron apareciendo progresivamente referencias a La Coruña y Santander, pero más especialmente a este último lugar lo que no significa que Bilbao dejara de ser el puerto preferido, salvado el caso de las relaciones estrechísimas de Bayona y San Sebastian del comercio europeo.

- 7.- El estudio de las aduanas y sus ingresos por su parte, nos muestra como a principios de siglo el comercio internacional se practicaba por toda la costa, y en él destacan, al margen de otros muchos matices dos cosas: la importancia de los ingresos aduaneros de las Provincias Exentas, tanto en las importaciones como en la expортаción de lalana y el espectacularísimo crecimiento del comercio a través del puerto de Santander.

Ahora bien, estas dos situaciones similares lo son por motivos diferentes. Santander, con su puerto muy trabajado, el camino real de Reinosa, construido a impulsos oficiales, el estanco de la lana, el libre comerci

cio con América y el consulado; y además de todo ello, una flota que creció espectacularmente, no tanto en matrícula como en tonelajes disponibles, en consecuencia con las características del comercio colonial. Y las Provincias Exentas, donde al amparo de una legislación proteccionista de baja presión fiscal, con una flota relativamente importante, se daba una largísima tradición comercial con Europa. -

Así esos dos puertos reclaman una especial atención, pero esto no significa que por Asturias o Galicia, por sus múltiples aduanas, no se registraran cantidades considerables por razón de importaciones de mercaderías.

Vistas estas conclusiones parece encerrarse en ellas una aparente contradicción entre lo que se deriva de la capacidad exportadora y los resultados obtenidos de la bibliografía internacional por un lado, y del otro los informes aduaneros. Sin embargo en mi opinión no hay tal.

En el norte de la península sólo había, a principios de siglo, un puerto internacional, un lugar en que se diera un calado suficiente, 250-300 toneladas, y hubiera los muelles necesarios, que no los había en La Coruña; con unas comunicaciones suficientes para absorber una cantidad rentable de mercancías, que eran las rutas a Castilla y las rutas marítimas al resto del norte e incluso a Cádiz; con una infraestructura económica desarrollada a partir del -desplazamiento que sufrieron los extranjeros en el XVII, y la capacitación a partir de 1.660, de Bilbao, para ser plaza de giro comercial, aceptándose en ella letras; y, sobre todo con unos tornaviajes garantizados.

En Bilbao centralizadas las lanas y cargados los hierros las naves europeas que venían con mercancías a la península encontraban un tornaviaje rentable y seguro, factor este último importante, pues hacía que los dos productos juntos valieran más que por separado. Así, si a esto se le añade un número alto de hombres de mar, una flota con capacidad, ciertamente deteriorada de renovación, pero de las más positivas que había en la península, con un arqueo suficiente, una infraestructura válida de muelles, almacenes, circuitos comerciales, y, sobre todo una legislación aplicada con agilidad por un notabilísimo consulado y un régimen foral ciertamente interesante que convertía a Vizcaya prácticamente en un puerto franco. Se comprenderá pues que el comercio europeo, se encaminara hacia el Nervión.

Precisamente este último factor, el hecho foral es, en mi opinión, lo que puede ayudar a resolver la aparente contradicción. Según esto, el comercio internacional se dirigía sustancialmente hacia Bilbao, y así lo demuestran los estudios realizados en los puertos europeos; pero en Vizcaya no había un sistema aduanero de costa, con lo que tal situación no se registraba en una contabilidad de Rentas Generales. Las mercancías así importadas seguían luego tres direcciones; el consumo en el ámbito de las Provincias Exentas, su envío, a través de Orduña o Valmaseda al mercado interior, y su reexpedición, por medio del cabotaje, a los puertos cantábricos.

En el primer caso nuestra capacidad de rastreo y cuantificación es muy limitada; en el segundo contamos con los registros de los puertos secos y en el último tendríamos que referirnos a las aduanas de la costa donde aquellos productos que en Bilbao no paga

ban derecho lo tenían que pagar en el momento de la descarga. Este último mecanismo salva en mi opinión la supuesta contradicción que se plantea entre los puntos 6 y 7 y da una especial coherencia a todos los demás y a la política que, al respecto, adoptó la monarquía.

Las mercancías llegadas a Bilbao en navíos relativamente grandes para la mayoría de los puertos cantábricos -sálvese La Coruña, Santander y Pasajes- se recargaban en pequeñas embarcaciones de un arqueado notablemente menor, y en ellas se expedía a los puertos del norte que tuviera condiciones para recibirlas. Estos lugares recogían la mayor parte de lo expedido por el puerto vizcaino, pero la administración era consciente de que una parte forzosamente menor se le escapaba, pues sabía que en barquitos y otras naves pequeñas, los contrabandistas practicando una navegación de costa, con nocturnidad, en dos tres días, podían, con buena mar recorrerse el Cantábrico y descargar sus mercancías en cualquier cala o abrigo, incluso en lugares aparentemente imposibles, sin que hubiera forma de controlarlos.

Si Bilbao, o las Provincias Exentas en general, no tuvieran la condición de semifrancas, la práctica se haría de Bayona, no siendo así, el puerto más occidental fue el primado; Guipúzcoa fue utilizada para los pases a Navarra con destino a Aragón y otras zonas próximas. Cuando la administración intentó poner las aduanas en Bilbao, Pasajes o Santander, sabía muy bien que con eso evitaba que los navíos mayores introdujeran mercancía sin registro, pero además sabía también que desde Pasajes podía controlar casi todo el tráfico ilegal que desde Bayona pudiera intentarse.

La conclusión forzosa es que el comercio real era algo mayor, no demasiado, pues los pequeños barcos tenían un arqueo muy limitado y no es previsible que en conjunto transportaran más de lo que lograban distribuir las naves ordinarias de cabotaje; y que de tal comercio, en la medida en que pueda estudiarse en Bilbao, y puede muy -- bien, se deriva, cuando hayamos llegado a conocerlo no sólo su distribución, y destino sino sus orígenes, puertos de procedencia, valor real y demás; como bien puede concluirse de las averías bilbainas.

Los comerciantes vizcainos cobran así una especial dimensión al convertirse en los intermediarios de la mayoría, recuérdese el - punto 5. del consumo de las mercaderías europeas en España; mercaderías que, a través del sistema aduanero que se ha expuesto se distribuían a una parte importante de la población; por lo que, vía financiera, vía fletes de cabotaje y otros mecanismos, obtenían cuantos beneficios que es preciso estudiar.

Frente a esta irregular situación las medidas tomadas fueron múltiples y puede decirse que el puerto de Santander es el perfecto paradigma de todas ellas, y el mejor barómetro para valorarlas. La opción de Santander es muy coherente; La Coruña era un buen puerto para América, pero no tanto para un comercio europeo sustancialmente de paños, que tendía a utilizar navíos que practicasen un -- cierto costanaje al abrigo de un corso que tenía frente a Finiste--rre uno de sus "caladeros" más fecundos.

Se habilitó el puerto para que pudieran arribar a él, con seguridad embarcaciones de hasta 250-300 toneladas, las que practica--ban este tipo de comercio; se abrió el camino de Reinosa para abaratar el costo del transporte al interior, y así absorber el comercio

que pasaba por Orduña, Valmaseda y Vitoria; se estancaron las lanas primándolas, aún en aparente detrimento de la Hacienda, para ofrecer un tornaviaje rentable. Aparentemente estas medidas fueron insuficientes. Lo cierto es que fueron bastante eficaces, pero no todo lo que deseaban, sobre todo porque hacía falta tiempo para crear la infraestructura de flota, hombres de mar, tinglados y almacenes, capitales y grupos mercantiles necesarios para llevar a cabo un proyecto que a las naciones extranjeras no interesaba demasiado; por más que ciertos proyectos de principios de siglo parezcan decir lo contrario, pero en última instancia ¿por que no se llevaron a cabo?.

A la vista de lo limitado de los logros se intentó adelantar otros puertos y a su vez facilitar el paso de Orduña, fácilmente controlable. Cuando las prácticas políticas recomendaron la apertura del comercio americano se dió a la alternativa santanderina un nuevo impulso. Se convirtió a Santander en puerto habilitado, se mejoraron sus instalaciones para permitir su uso a navíos de 400 toneladas o más, muy por encima de la capacidad bilbaina y de las anteriores necesidades, se creó un consulado para fomentar la indust-ia propia. Fue la medida más efectiva, hasta la lana que por un momento pareció que volvería a abandonar Santander retornó a su puerto, y esto se confirma, no sólo con el aumento del importe de sus ren-tas generales sino también con el incremento de su presencia en los puertos europeos.

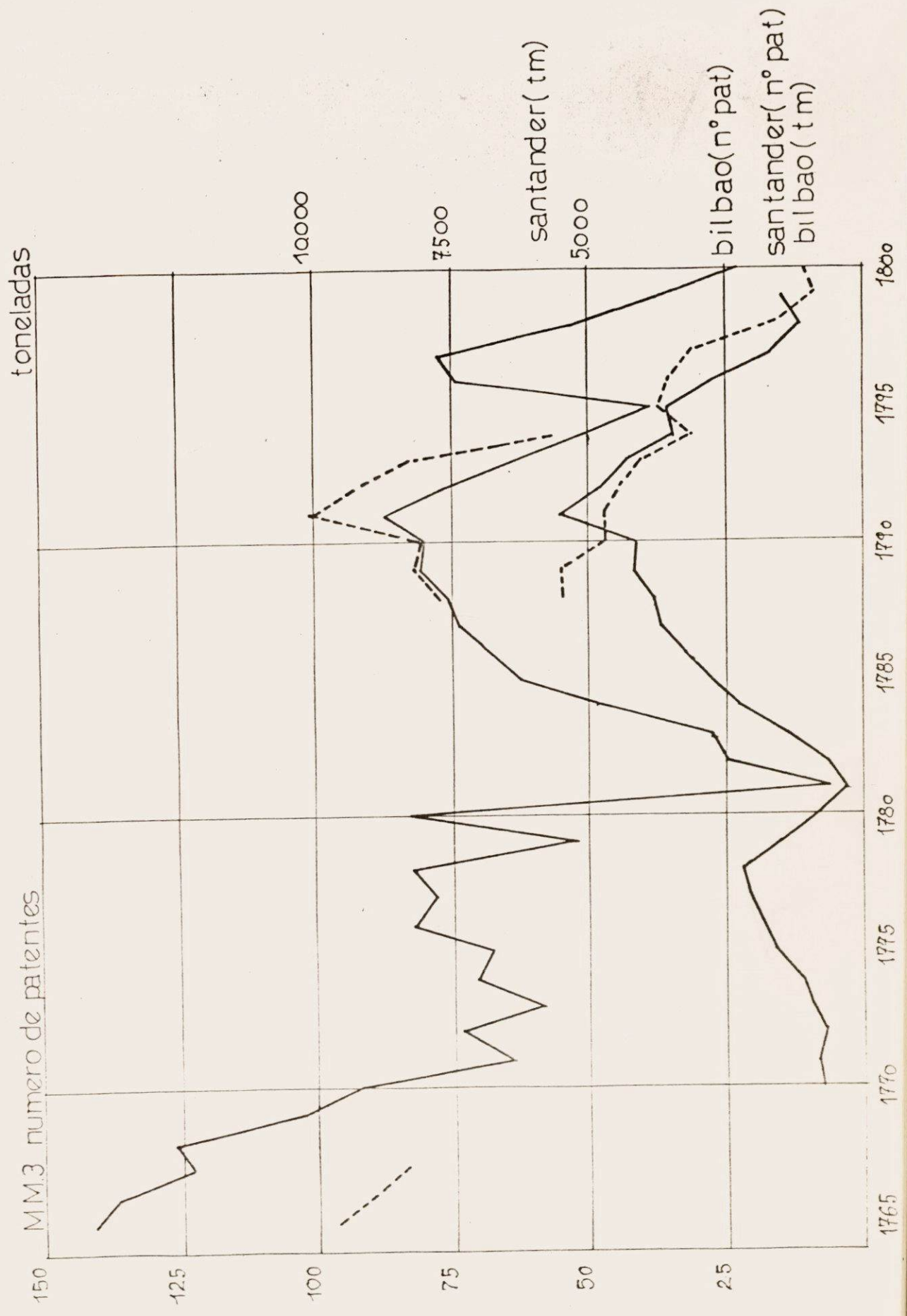
Bien es verdad que la burguesía comercial bilbaina no abandonó la partida y de hecho forzó al máximo el paso y se introdujo en La Coruña y Santander, para, desde estos puertos comerciar con América, invirtiendo parte del flujo tradicional del cabotaje. En Santander aproximadamente la mitad de la flota matriculada, parte im-

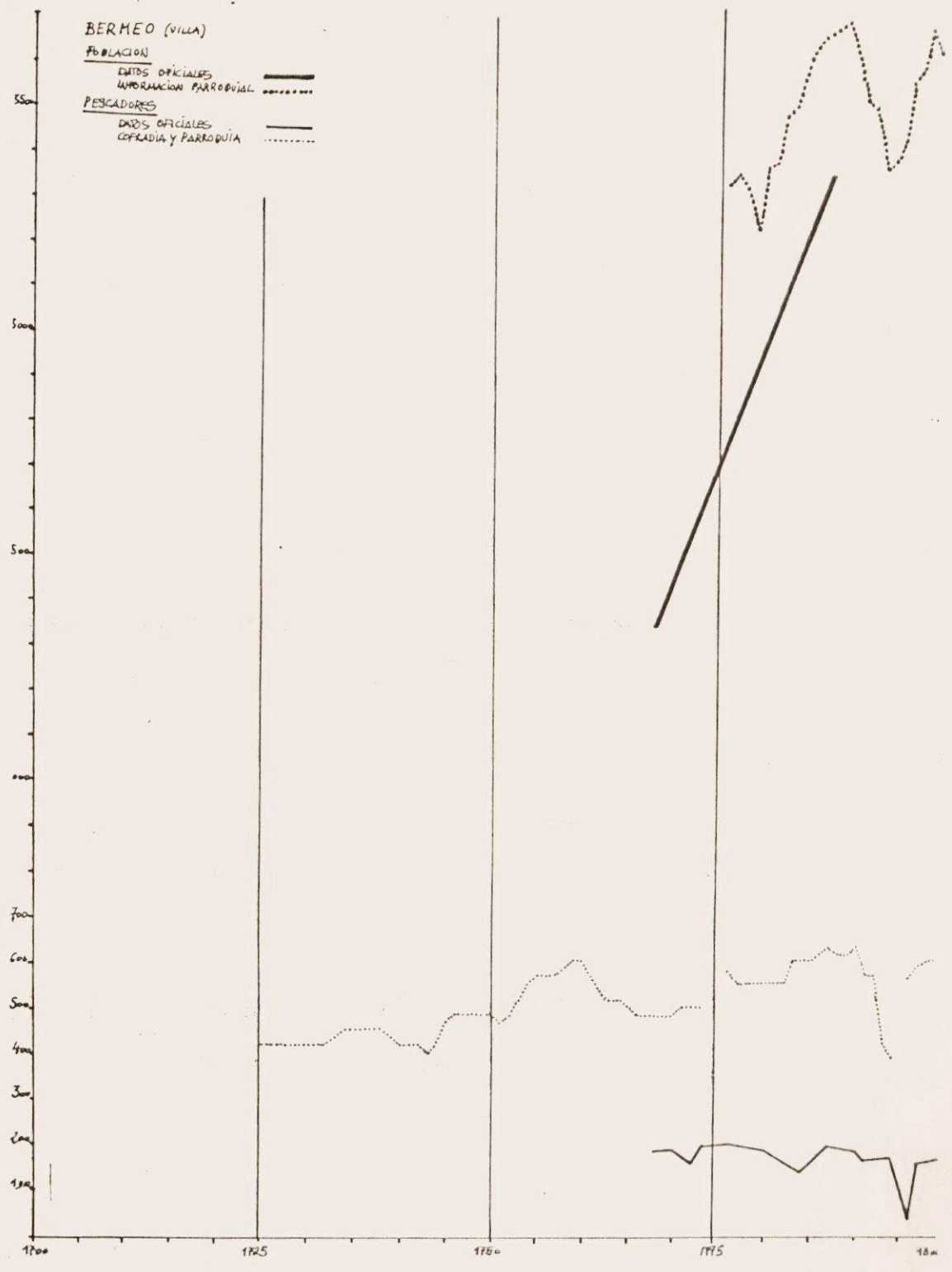
portante de la que marchaba a América, era propiedad de vascos, y estos aprovisionaban las flotas desde Bilbao y transportaban los productos americanos a la villa foral. El caso coruñés es más claro, el comercio gallego con América era básicamente un comercio de cueros y la mayor parte de estos se enviaban luego a Bilbao, - hasta el punto de que uno de los más importantes factores coruñeses, como explica Enrique Martínez Barreiro, era Miguel de Goyeneche, vinculado a tenerías vizcainas. Surgió así un cabotaje desde Galicia y Santander hacia Vizcaya que innovó algo la vieja ruta - desde Vizcaya hacia Santander, Asturias y Galicia.

Así, tres temas se perciben como de especial interés a partir de este trabajo, por un lado el análisis detallado del caso - santanderino, lugar para el que he encontrado suficiente material. El estudio del puerto de Bilbao; la evolución de su tráfico, el - volumen de su contratación, su nivel de exportaciones, sus puertos correspondientes, en ambas direcciones, importadores y exportadores y sus grupos mercantiles, todo ello patente en sus registros de averías, y por último el estudio de cabotaje, tema este último sobre el que recientemente ha llamado atención el profesor Artola, y que es ciertamente sugestivo.

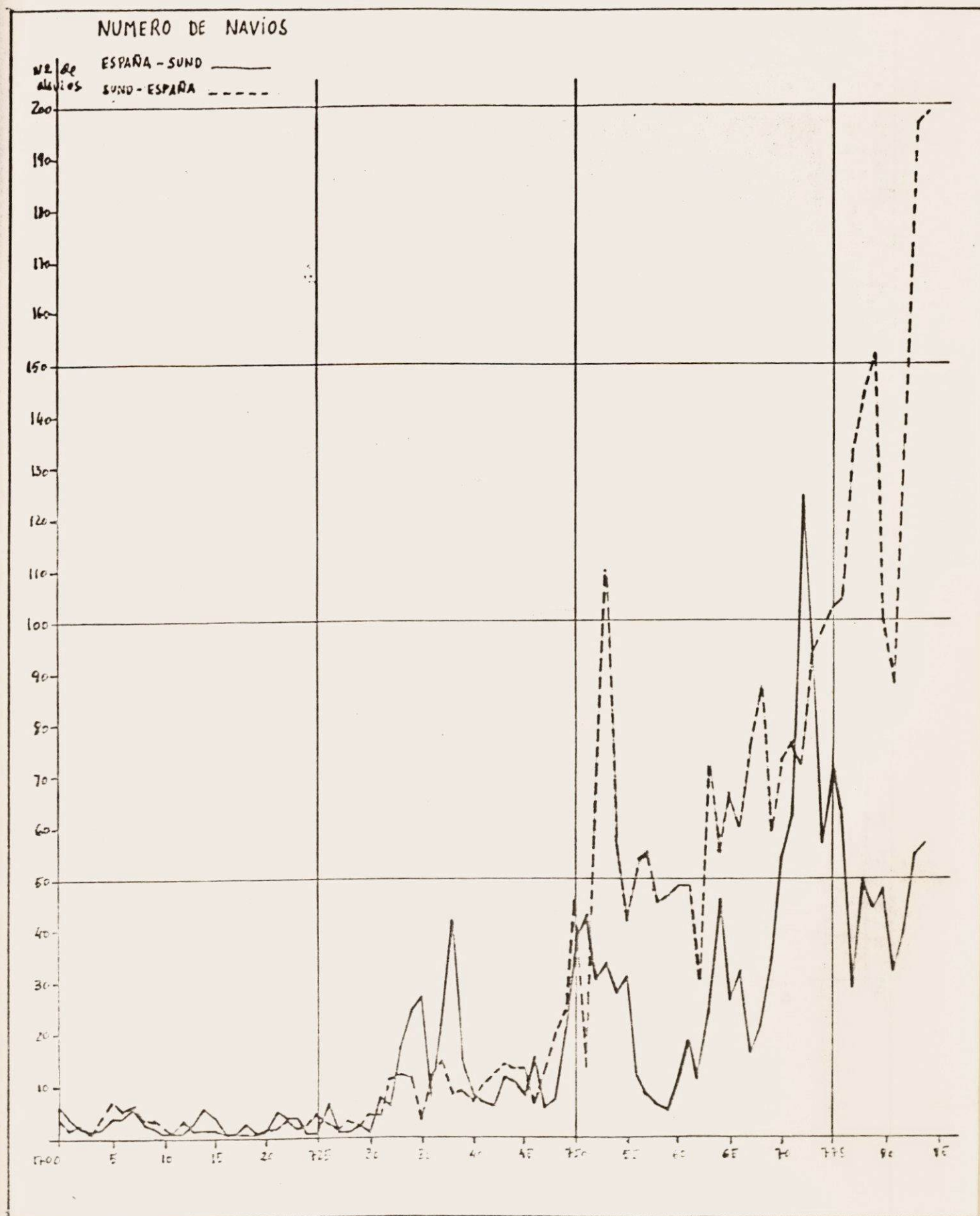
En el futuro más o menos próximo espero esclarecer algunos, sino todos los temas planteados.

Desto Bilbao 1.982.



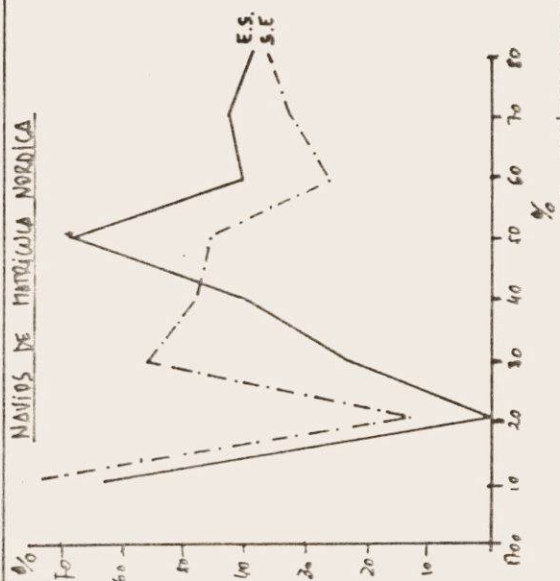


EL TRAFICO ESPAÑOL EN EL SUND

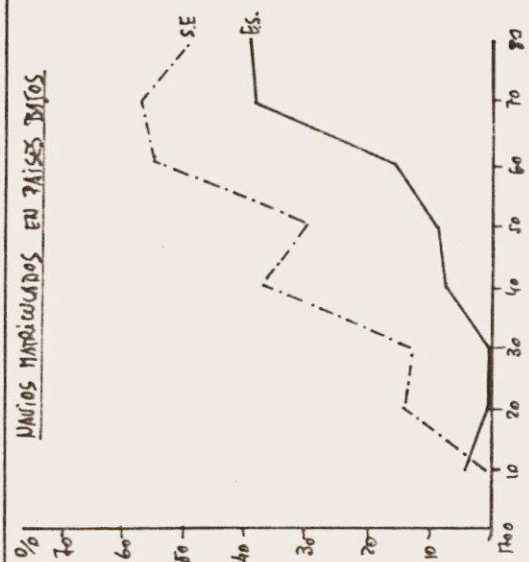


MATRÍCULA DE LOS NAVÍOS QUE COMUNICABAN ESPADA CON EL Báltico

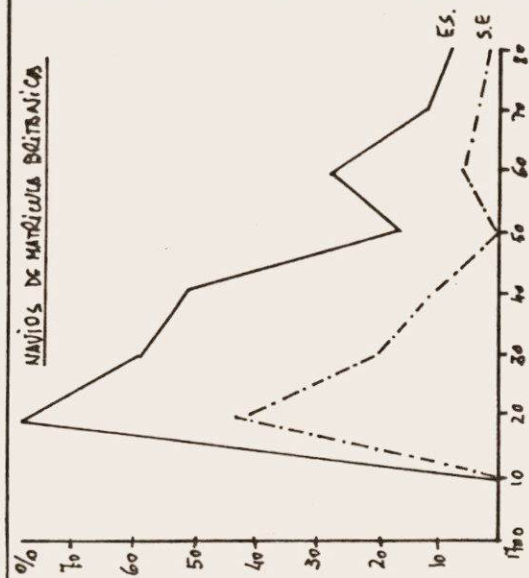
NAVÍOS DE MATRÍCULA NOROCCIDENTAL



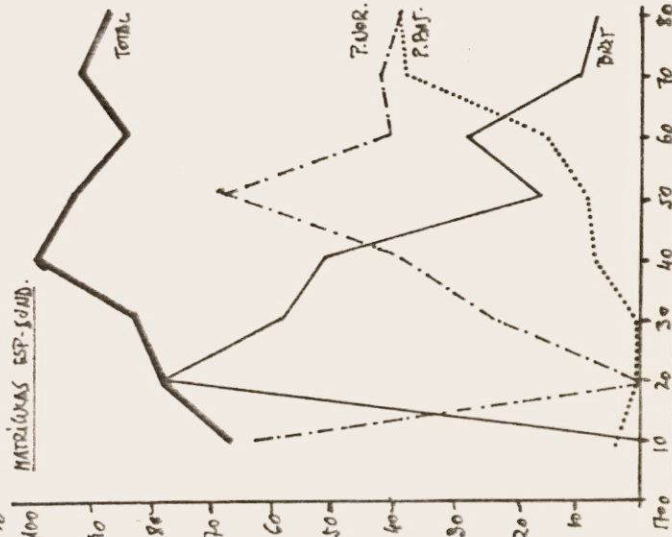
NAVÍOS MATRICULADOS EN PAÍSES BAJOS



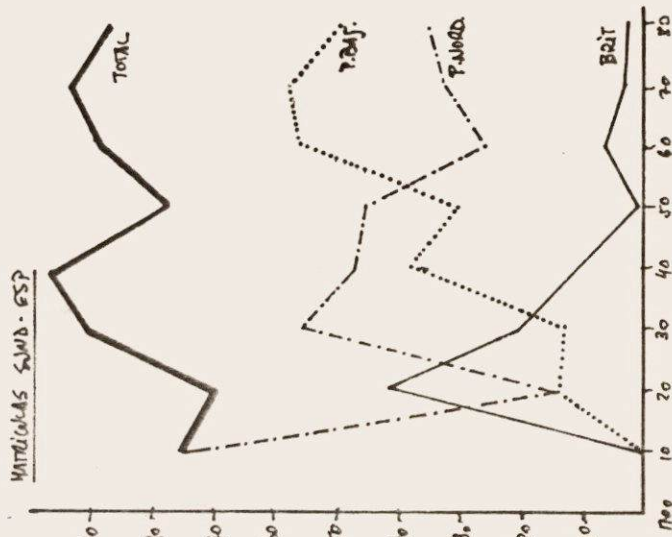
NAVÍOS DE MATRÍCULA BOLIVIANA



MATRÍCULAS ESP.-ESP.

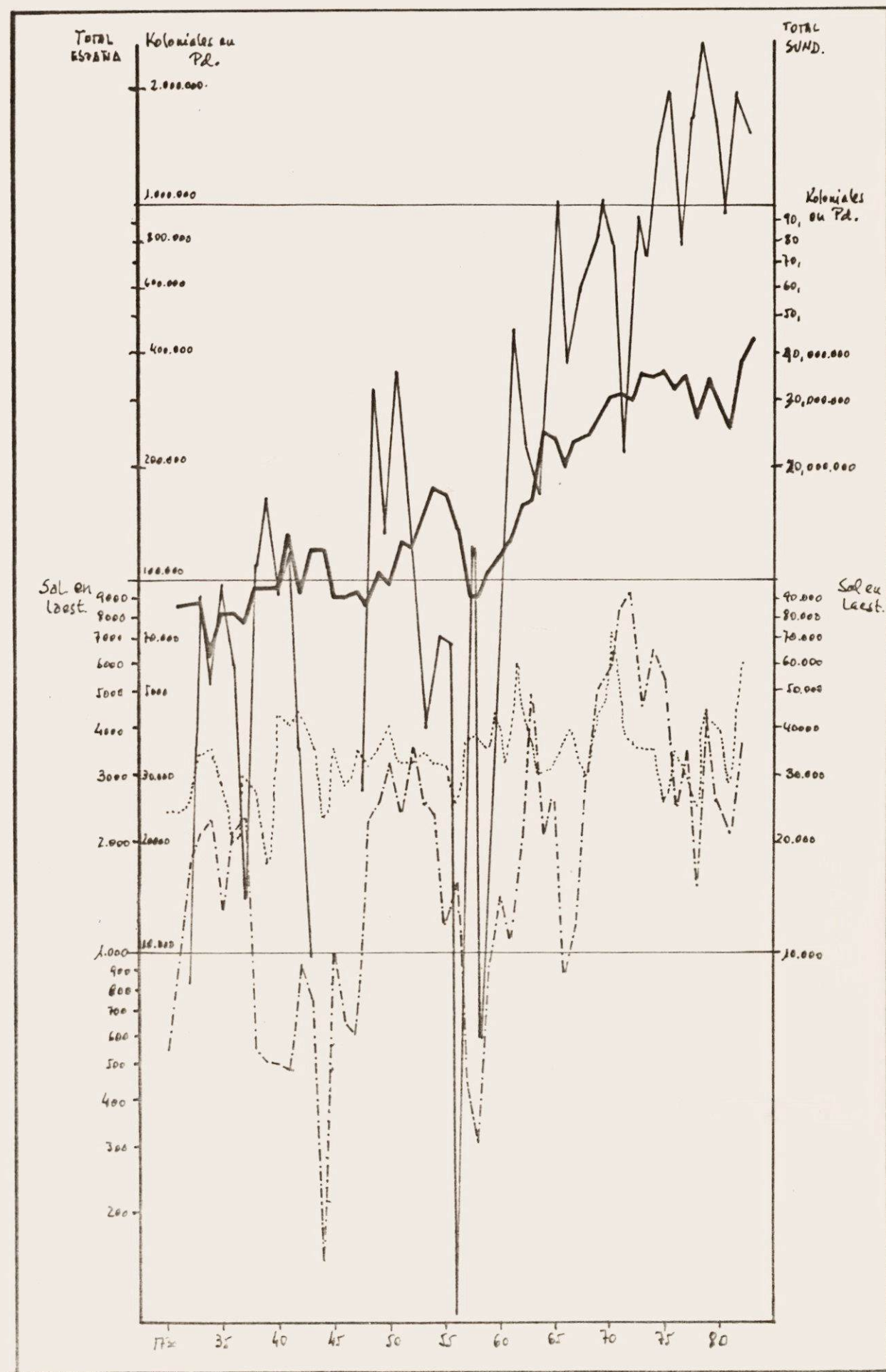


MATRÍCULAS SUMA-ESP



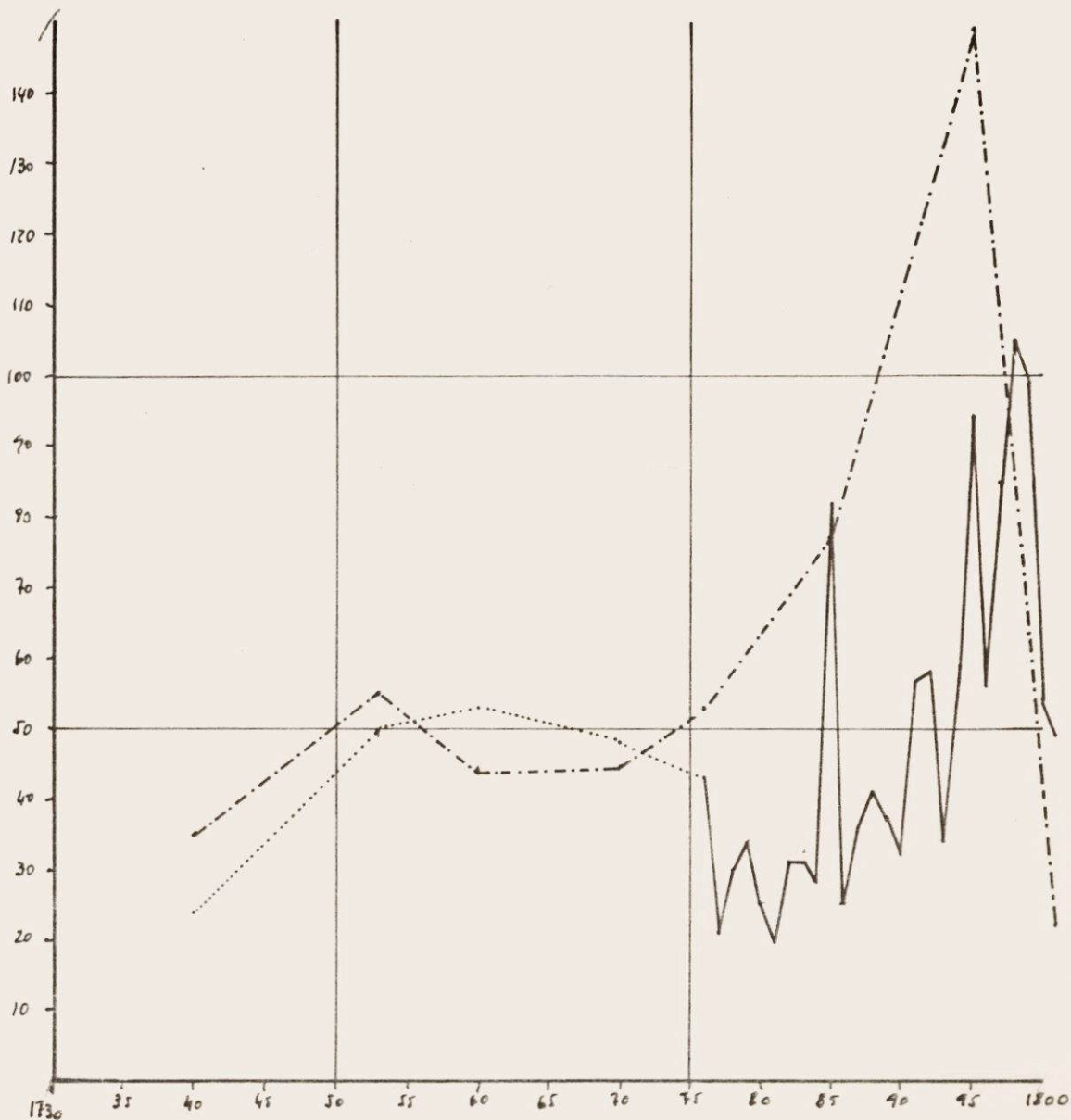
EL TRAFICO DE SAL Y COLONIALES POR EL GND
Y LA PARTICIPACION ESPAÑOLA EN EL MISMO

721



EL TRÁFICO MARÍTIMO HISPANO-HAMBURGUES

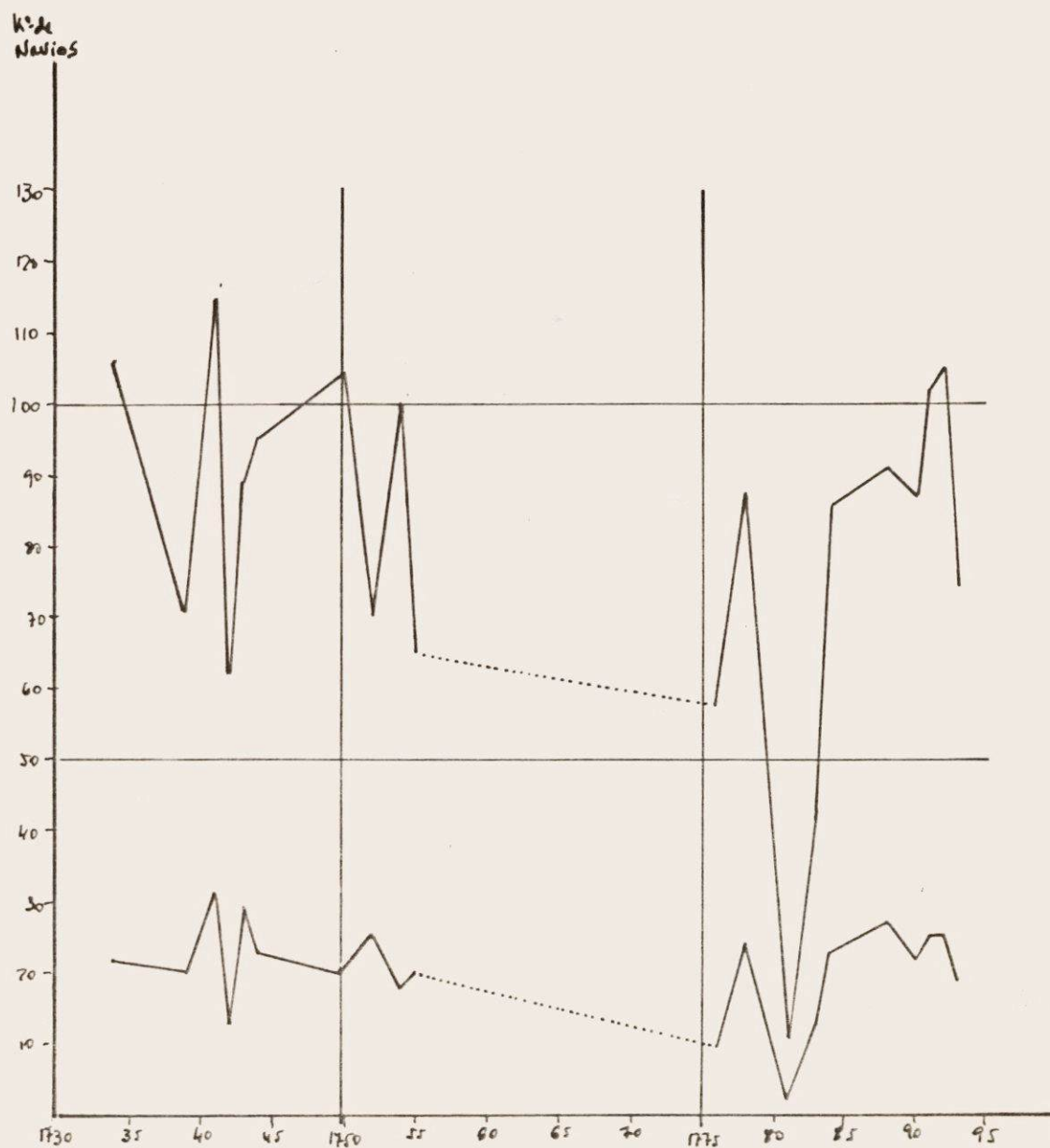
Nº de Navios



ESPAÑA - HAMBURGO ———

HAMBURGO - ESPAÑA. - - - -

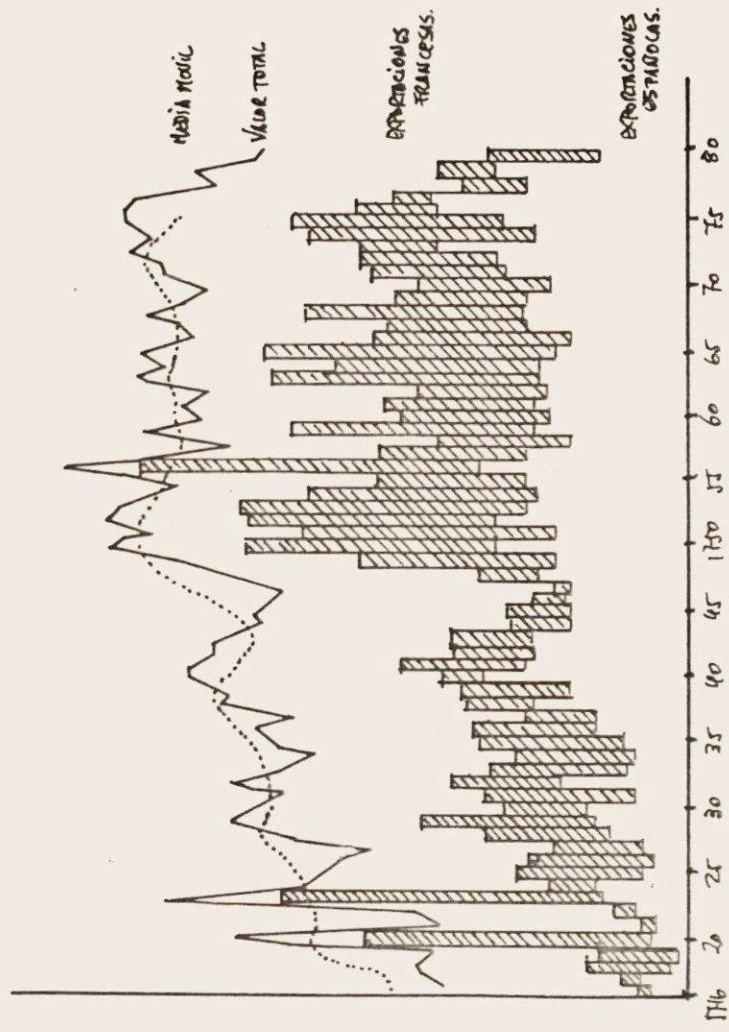
EL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA DIRECCION
ESPAÑA - ÁMSTERDAM



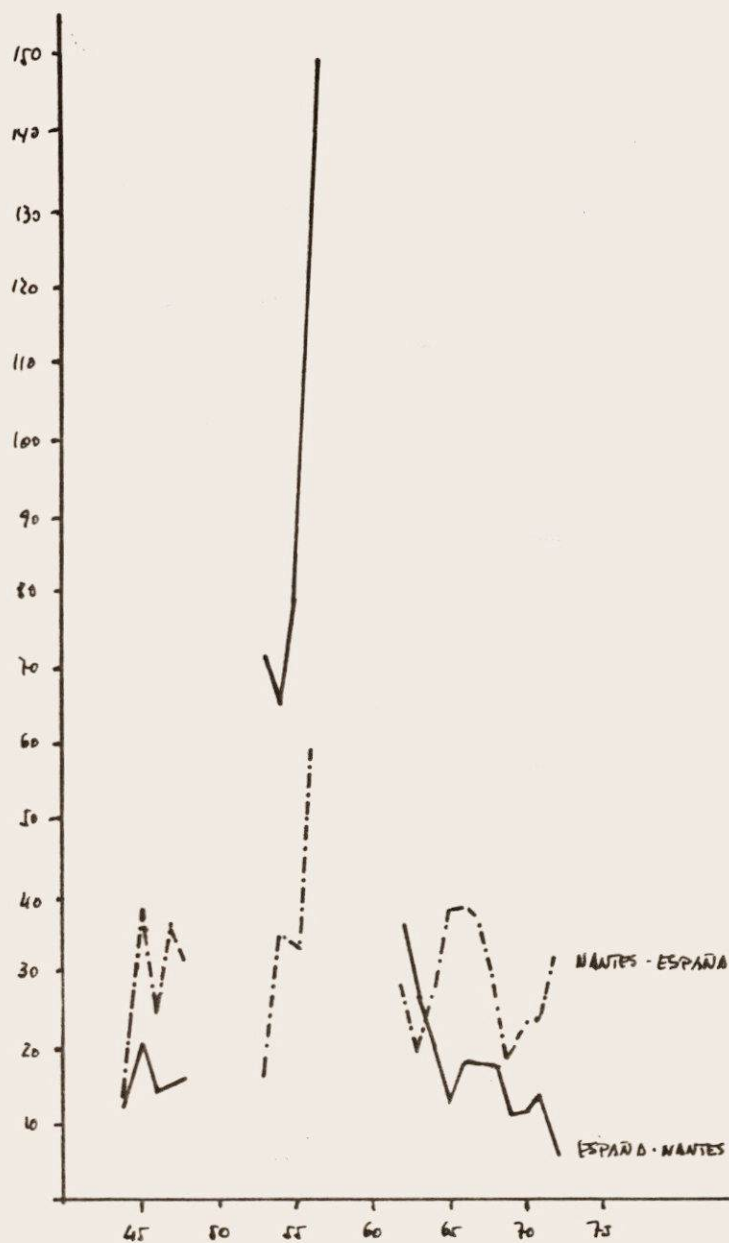
TOTAL ESPAÑA —

TOTAL NOROCCIDENTE —

LA BALANZA COMERCIAL HISPANO FRANCESA EN EL XVIII

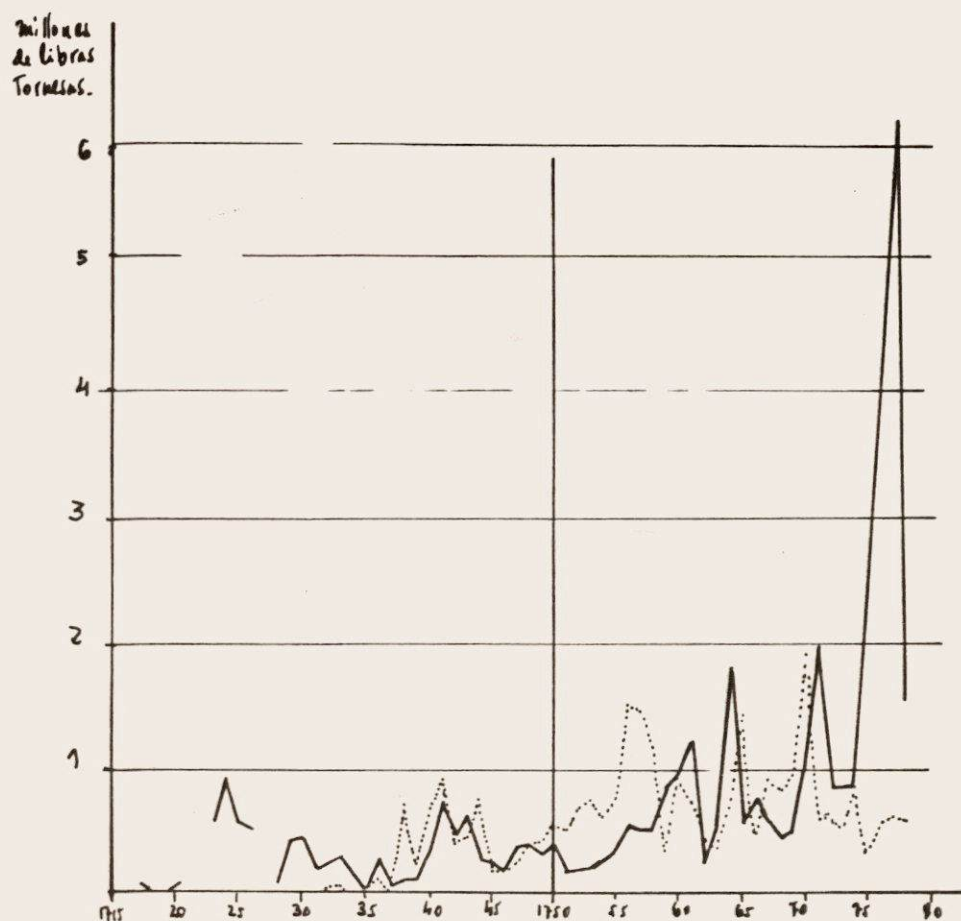


R. ROMANO. "documenti e prime considerazioni"
 Studi in onore di Arnaldo Saponi. II. Milano 1977. pp. 1282-1289

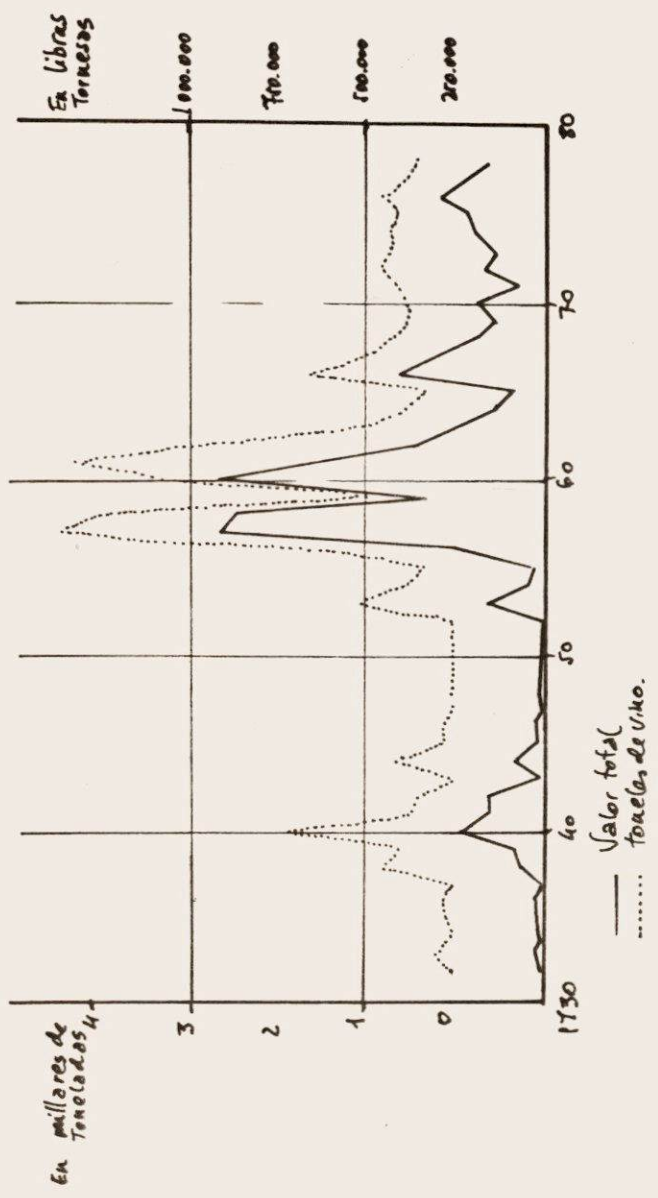
EL TRAFICO MARITIMO ENTRE NAUTES Y ESPAÑA

COMERCIO DE BORDEOS CON ESPAÑA.
(S.XIII)

exportaciones bordelesas
importaciones bordelesas —



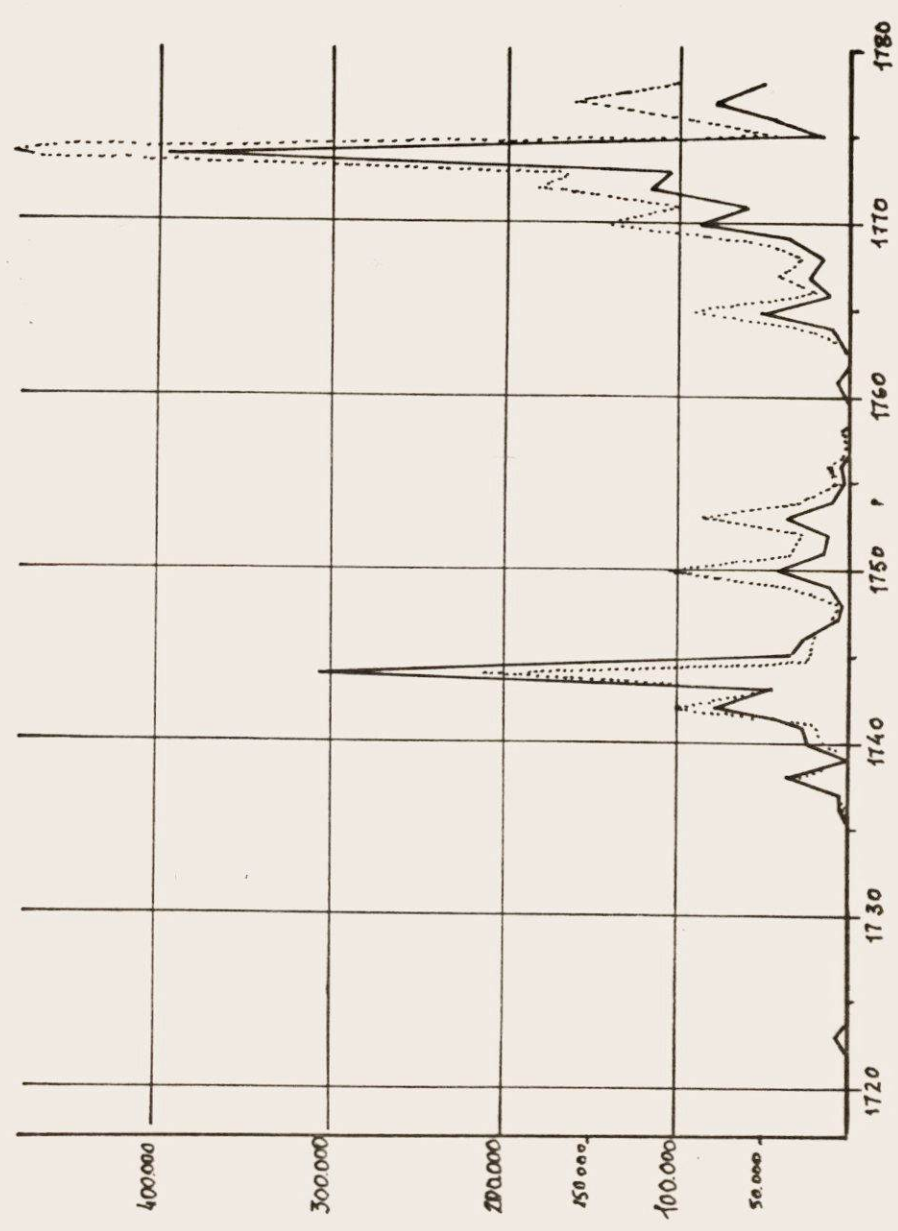
EXPORTACIONES DE VINO Y ACOMPAÑANTE DORCESES A ESPAÑA.



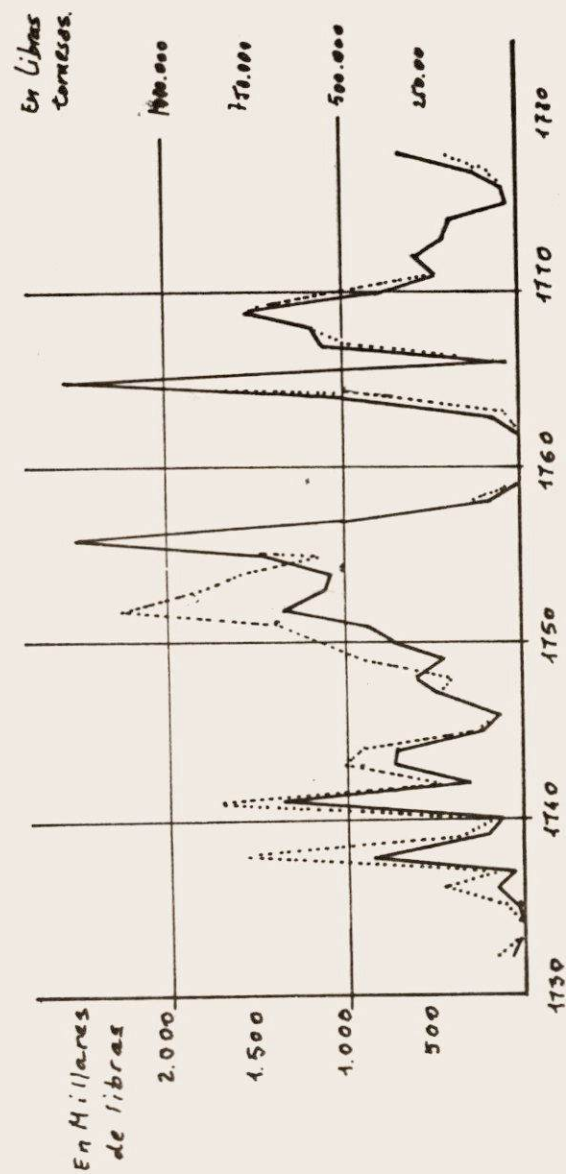
Secolo de Pold.

EXPORTACIONES BORDEUASAS DE CACAO A ESPAÑA en libras.

Valor —
Peso

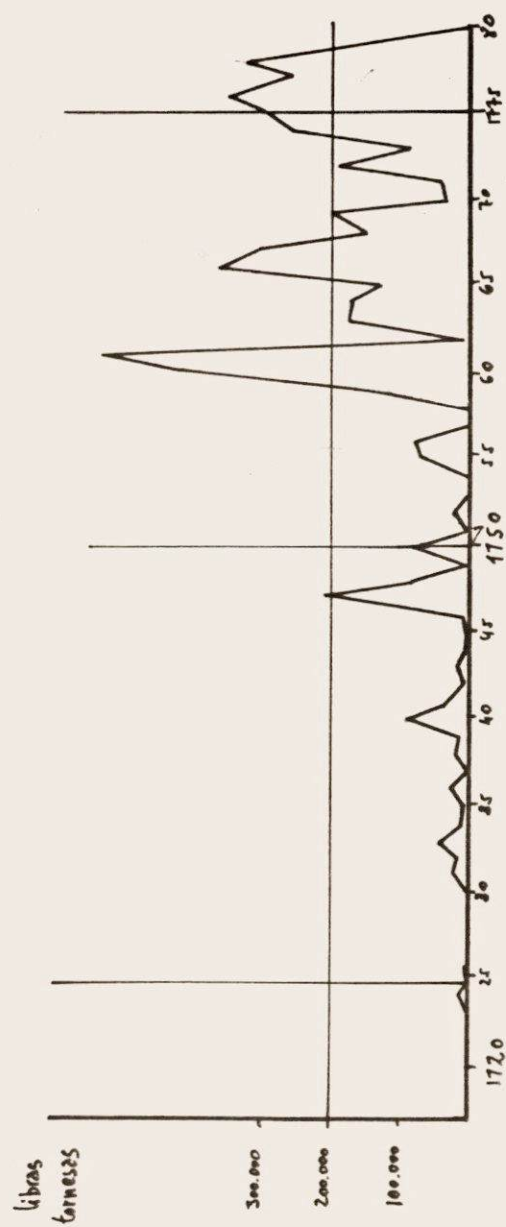


EXPORTACION DE AZÚCARES DE BUREOS A ESPAÑA.



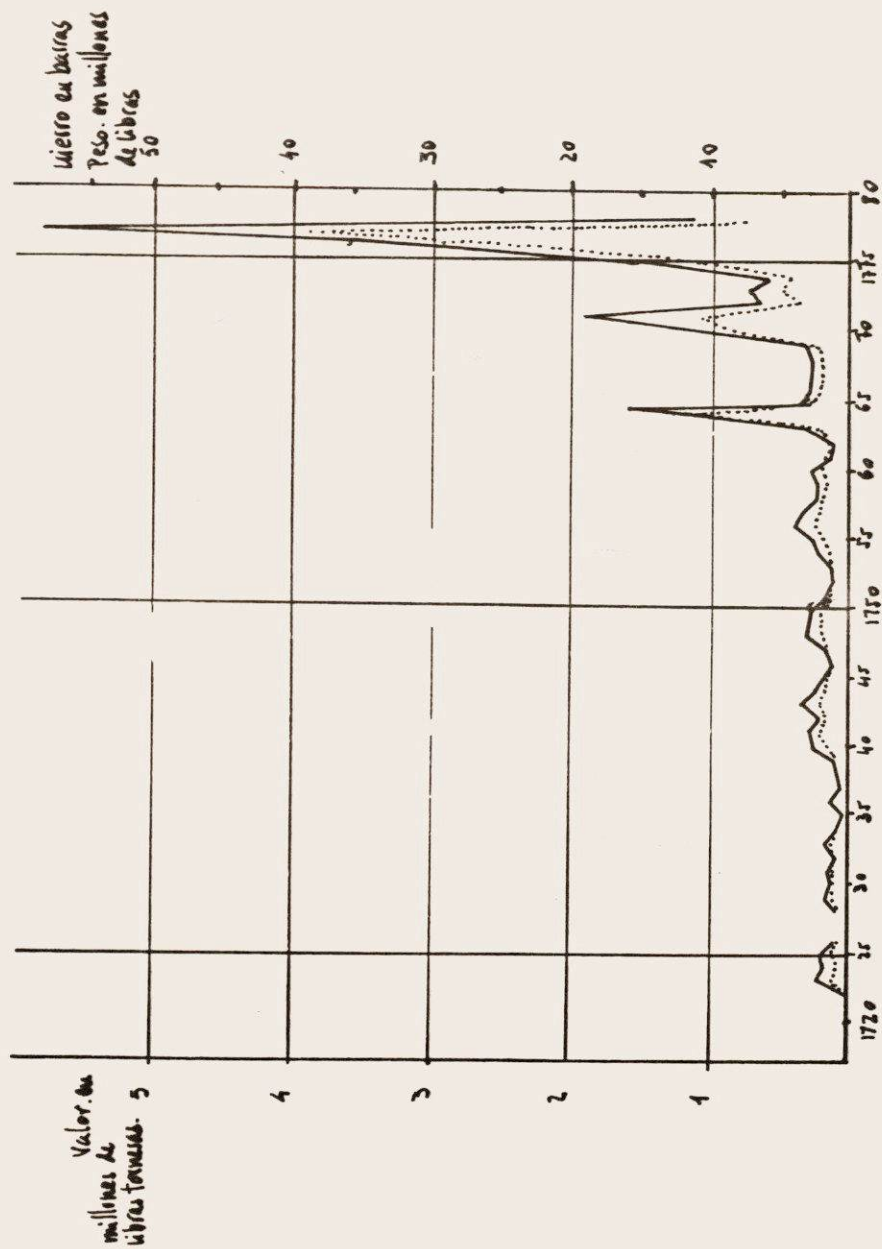
Sacado de Peña.

IMPORTACIONES BORDELESES DE LANA VISTANA

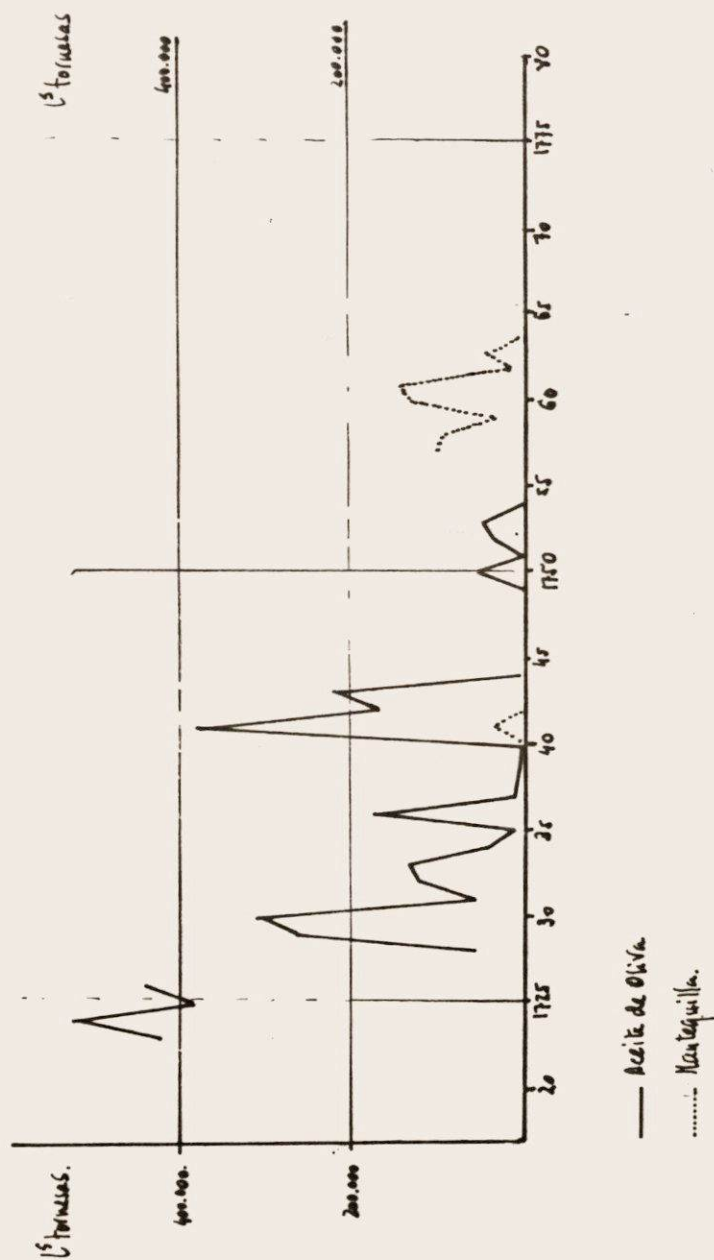


Sacado de TEMA

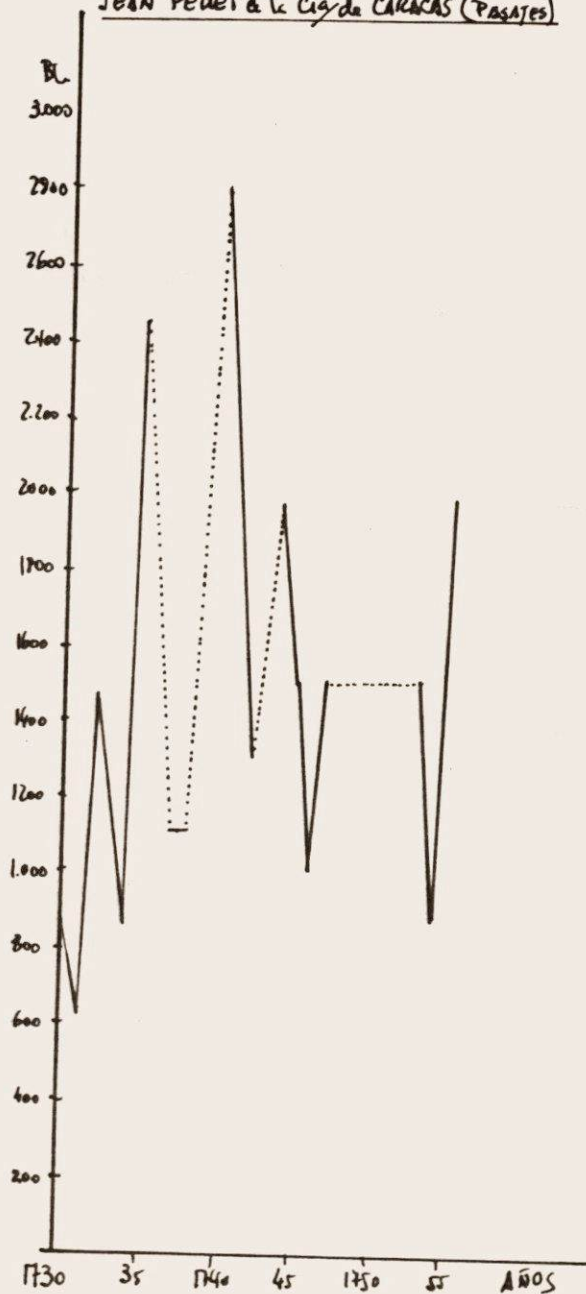
IMPORTACIONES BOQUELES DE HIERRO ESPAÑOL



IMPRESIONES DOLBENSAL DE ACEITE Y MANTEQUILLA ESTERILIZADOS

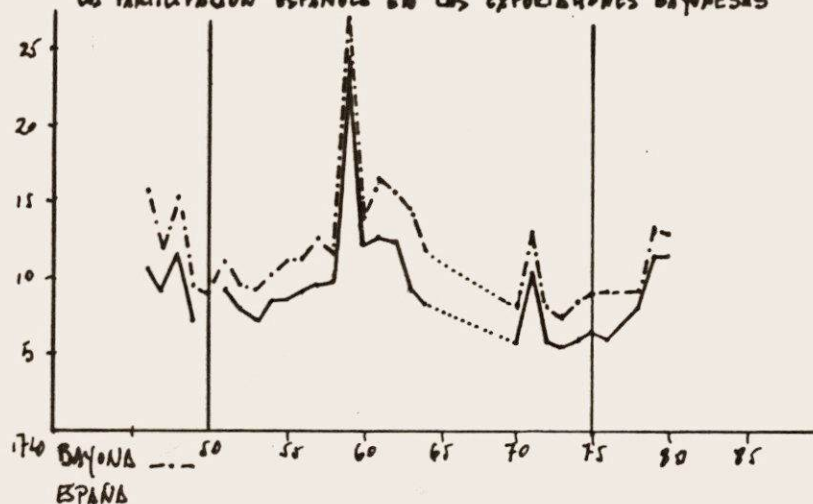


Sacado de PENA.

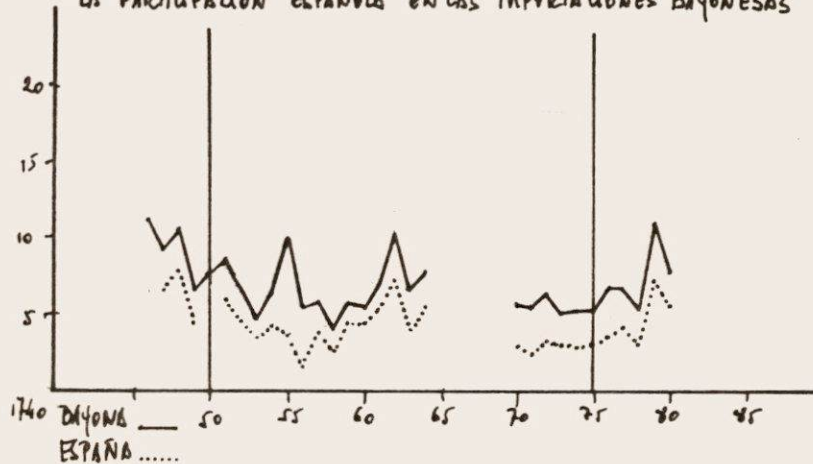
ENVÍOS DE HARINA DE BURDEOS A ESPAÑAJEAN PEUET & Le Cig de CARACAS (Pasajes)

EL COMERCIO DE BAYONA CON ESPAÑA

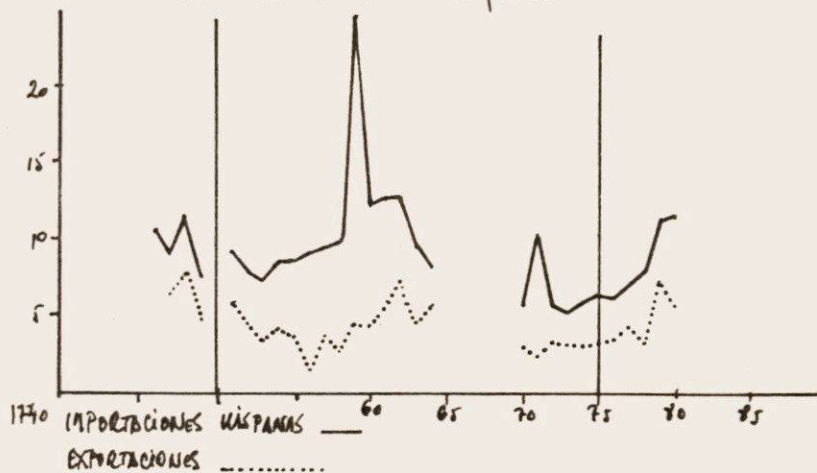
LA PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA EN LAS EXPORTACIONES BAYONESAS

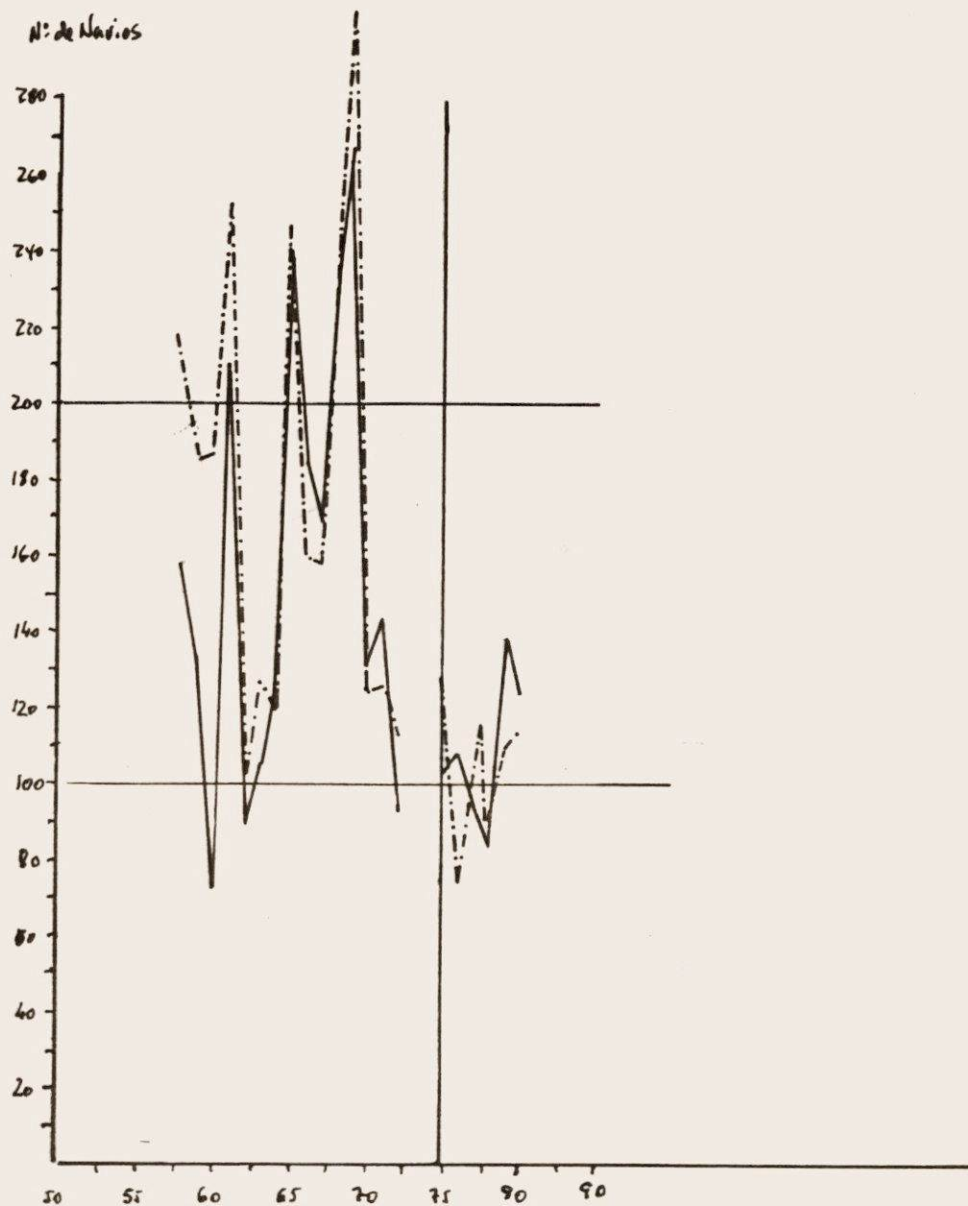


LA PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA EN LAS IMPORTACIONES BAYONESAS



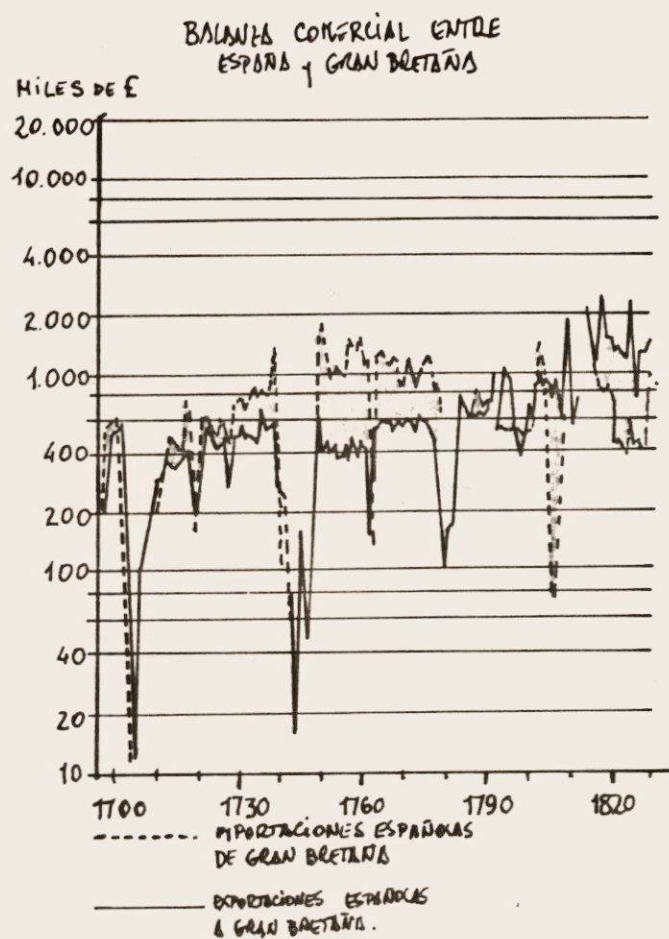
LA BALANZA COMERCIAL HISPANO-BAYONESA.



TRÁFICO DE BAYONA CON ESPAÑA

ESPAÑA - BAYONA —

BAYONA - ESPAÑA - - -



IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

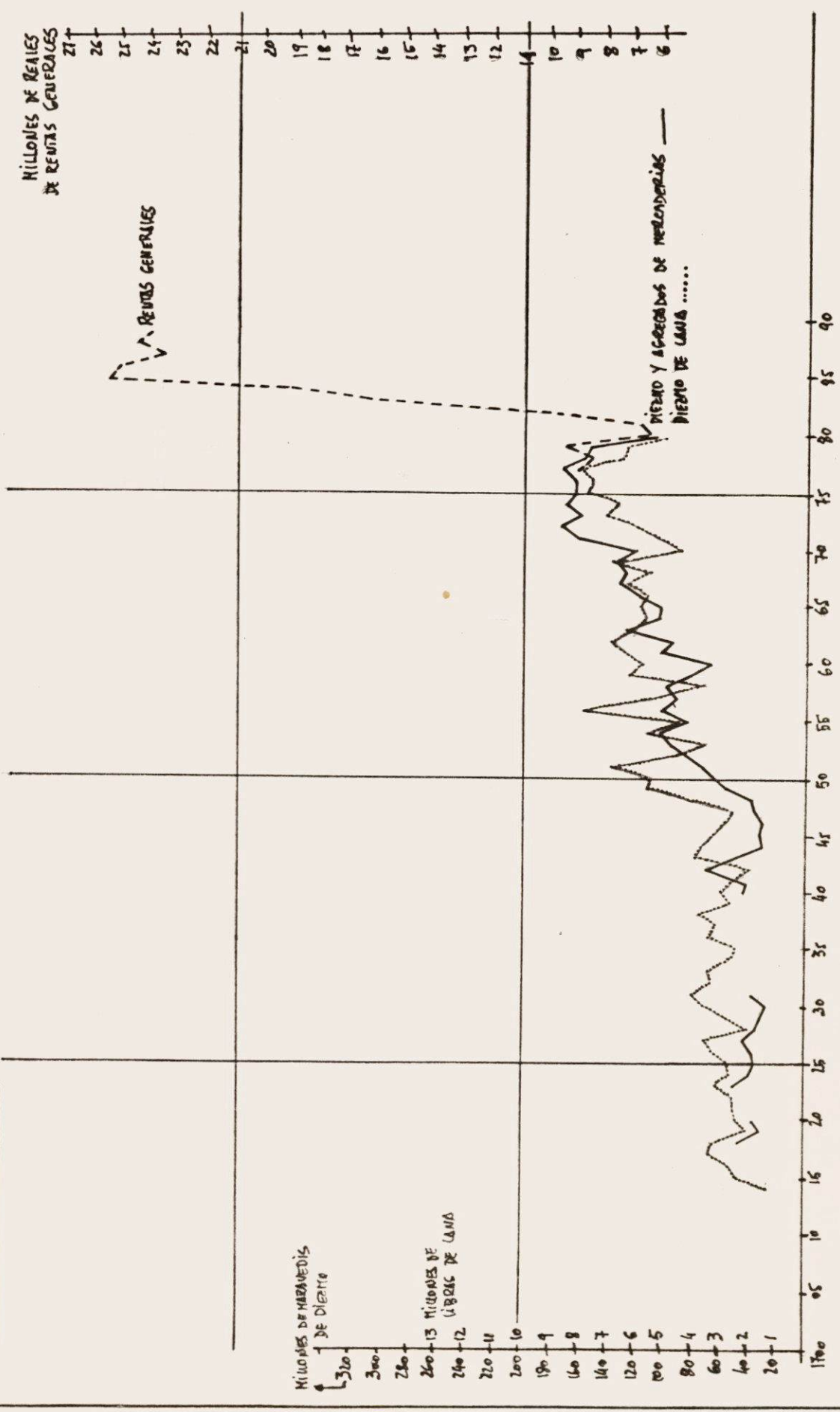
MILLONES DE REALES
DE RENTAS GENERALES

RENTAS GENERALES

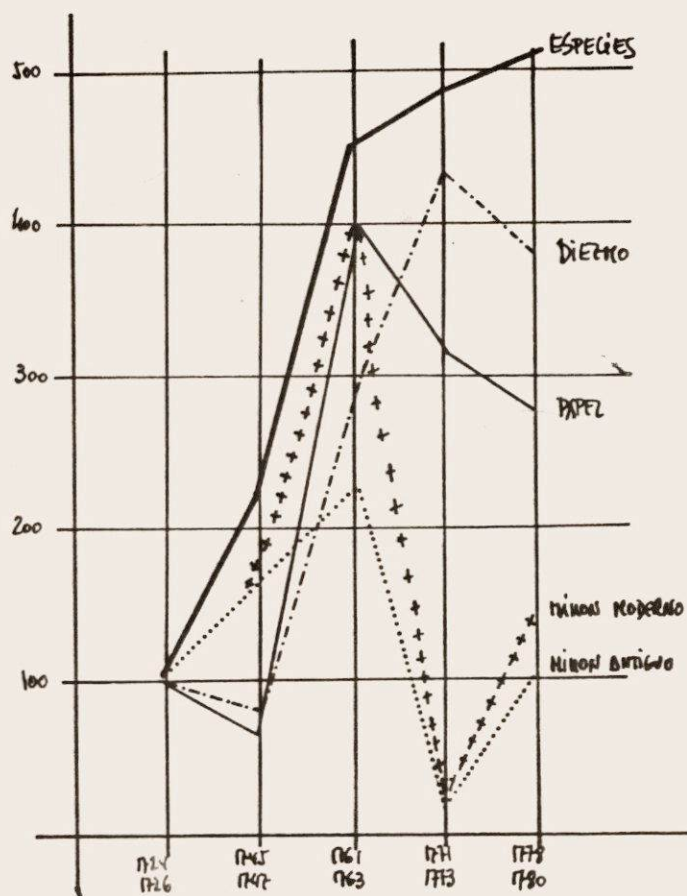
MILLONES DE MARAVEDIS
DE DIENTE

MILLONES DE
LIBRAS DE LANA

DIENTE Y AGREGADOS DE MEXICANERIAS
DIENTE DE LANA



EL COMPORTAMIENTO DEL DIERMO
Y LOS OTROS COMPONENTES ARANKELARIOS.



BIBLIOGRAFIA

- ADARO RUIZ, Luis. El puerto de Gixon y otros puertos asturianos
2vols. Oviedo. 1.976.
- ALCALA ZAMORA, José. Historia de una empresa siderúrgica española.
Los Altos Hornos en Lierganes y La Cavada. 1.622
1.834. Santander. Cent. Est. Mont. 1.974.
- La flota mercante española. Estudios
Zaragoza. 1.975.
- Progresos tecnológicos y limitaciones producti-
vas en la nueva siderurgia andaluza del siglo -
XVIII.
Actas del I^{er} Congreso de Historia de Andalucía,
Andalucía Moderna T.1. Córdoba 1.978
- ALEGRE, José María. Las relaciones hispano-danesas en la primera mi-
dad del siglo XVIII. Copenhague. Revue Romane. 1978
- ALONSO ALVAREZ. La industrialización y conflictos sociales en la Ga-
licia del Antiguo Régimen 1.750-1.830.
Madrid Akal, Arealonga 1.976.
- ANES ALVAREZ G. Historia de Asturias vol VII. Oviedo Ayalga 1.977.
- La Crisis Agraria en la España Moderna ...
Madrid. Taurus 1.970.
- ANTILLON. Geografía de España. Madrid 1.824.
- ARES, Ana. Los constructores de los navíos vizcainos del XVIII.
Inédito, Deusto, Bilbao 1.982.
- ARREGUI y AGÜERO. Los extranjeros en Bilbao en el siglo XVIII. mecano
grafiado, Deusto, Bilbao 1.978.
- ARTOLA GALLEGU, Miguel. La Hacienda del Antiguo Régimen. Madrid.
Alianza textos 1.982.
- Asturias en la etapa final del Antiguo Régi-
men. Simposio sobre el padre Feijoo y su siglo
Vol. II (135-153). Oviedo.
- AZCARRAGA y DE BUSTAMANTE, José Luis. El curso marítimo. C.S.I.C.
Madrid 1.950.

- BANCO de SANTANDER. Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña. Santander 1.957.
- BARREDA, Fernando. El comercio marítimo entre E.E. U.U. y Santander (1.778-1.883). Santander. Centro de Estudios Montañeses 1.950.
- La exportación de agrios por el puerto de Laredo. Santander. Altamira 1.954 pag.91-97.
- La marina cántabra desde el siglo XVII al ocaso - de la navegación a vela. Santander 1.968.
- BARREIRO, Badulio. La jurisdicción de Xallas en el siglo XVIII. Población, Sociedad, Economía. Santiago 1.978.
- BASAS, Manuel. El Consulado de Burgos en el siglo XVI. Madrid C.S.T.C 1.963.
- BAZIN. La construction du port de Landernan. Bulletin de la Société d'Arqueologique de Finisterre. T.X.V. 1.965.
- BEC, Jean Pierre. Activité commerciale du Port de Rochefort a la fin du XVIII^e siècle. 1.780-1.789. Mecanografiado. Portiers 1.970.
- BERNARDEAU, M^o Francoise. Le Mouvement du port de la Rochelle en 1.750 M. de Maitrese, Poitiers. 1.972.
- BERROU, Jean. Le commerce maritime de Saint Malo en 1.720. Mecanografiado. Rennes 1.963.
- BONNARD, Jr. Recherches sur le commerce maritime de Nantes au XVIII^e siècle. Bilan estadistique (1.767-1.778). Mecanografiado, Nantes 1.974.
- BOWLES, G. Introducción a la historia natural y a la geografía física de España. Madrid 1.782.
- BRAVO TUDELA. Recuerdos de la villa de Laredo. Madrid 2^o edi. 1.968.
- BROMLEY, M.J.S. Les corsaires zelandais et la navigation scandinave pendant la guerre de sucesion de l'Espagne. Le Navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du -- Moyen Age au XVIII^e s. Paris 1.960.
- BROODBANK, J.G. History of the Port of London. 2^o vol. Londres 1.921

- BROWN L. Ver. Anglo French rivalry for the trade of the Spanish peninsula. Studies in the history of Spain in the Second half of the XVIIIth. century. Smith. College --- Studies in history XV. 1.929.
- BUTON, Saisic. Recherches sur le commerce du port de Nantes au XVIII° (1.749-1.766). Mécánografiados. Nantes 1.973.
- BUTEL, P. Les Aires commerciales europeens et coloniales de Bordeaux Aires et structures du commerce français au XVIII°. Paris CNRS 1.973.
- Les negociants bordelais, l'Europe et l'isles du XVIII° s. Paris . Aubier 1.971
- CALONGE y GARCIA ZARZA, RODRIGUEZ en ARTOLA. La España del Antiguo Régimen. Vol. I. Salamanca 1.969.
- CAMPOMANES. Discurso sobre la educación popular.
Vol. I SS. 14 Ordenanzas de comercio 258.
SS. 18 Socorros del comercio 385.
SS. 19 Comercio exterior 406.
Madrid 1.775.
- Apéndice a la educación popular.
Parte II. Leyes sobre el comercio.
Parte III El comercio nacional.
Madrid 1.772.
- CANGA ARGUELLES, J. Diccionario de Hacienda. 2 vols. Madrid. Ministerio de Hacienda. 1.968
- CARCERES y BLANCO, Francisco Ignacio de. "Los corsarios del cantábrico durante el reinado de Carlos IV" Altamira. Santander 1964-3-149.
- CARRERAS CANDI. Geografía general del País Vasco-Navarro.
- CASADO SOTO, José Luis. Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII. Santander 1.978.
- CASARIEGO. El Marqués de Sargadelos o los comienzos de la industrialización capitalista en España. Oviedo 1.950.
- CASTAÑEDA, P. "El puerto de Santander y el libre comercio con América" Santander y el nuevo Mundo. Santander 1.977.
- CAVIGNAC: Jean Pellet, commerçant de gros 1.694-1.772. Contribution a l'étude du negoce Bordelais au XVIII°s. Paris Sevrén 1967

- CIESLAK, Edmund. Les pirates d'Alger et le commerce maritime de GDANSK au milieu du XVIII^e siècle. Rev. d'histoire et sociale. L^o vol. année 1.972 n^o 1 Paris.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano. La pinaza en el litoral vasco. Homenaje a D. Joaquín MENDIZABAL CORTAZAR. (Miscelanea de estudios) J.S. Museo - de San Telmo. San Sebastián. R.S.V. de A. del P. n^o 12.
- Los puertos marítimos vascongados. San Sebastián. R.S.V. de A. del P. 195.
- Monografía histórica de la muy noble villa y puerto de Portugalete. Bilbao 1.942.
- CLARK, G.N. "Neutral commerce in the War of the Spanish Sucesion and the treaty of Utrecht". British Year Book of International Law. 1.928.
- CLEMENS, Paul, G.E. The Rise of Liverpool. 1.665-1.750. Economic history Review. Secon series vol. XXIX n^o2 Londres 1976
- COLMEIRO. Historia de la economía política. 2 vol. Madrid, Taurus 2^o edic. 1.965.
- COUDRAY, Anniek. Marins et navires de Saint Malo. 1.765-1.766-1.767 Mecanografiado Rennes 1.770.
- COUFON. Contribution a l'étude du commerce maritime de la Bretagne au milieu du XVIII^e siècle. Annuaire de Bretagne
- CREPIN, J. Les structures socioprofesionelles a Morlaix (1.700-1.715) Mecanografiado. Nantes 1.970.
- CHARBONNEL, Nicole. Commerce et course sous la revolution et le consulat a la Rochelle. Paris. Puf. 1.977.
- CHEREL, Huguette. Les activités du port de Saint Malo en 1.756. Mecanografiado. Rennes 1.967.
- CHEREL, Marcel. L'activité maritime de Saint Malo 1.762. Mecanografiado. Rennes.
- DAMINGREEN, E.W. Le compte jerome de Pohthchartrain et les armateurs de Saint Malo. 1.712-1.715. Revue historique. T. LXXX VIII 225-263 Paris 1.905.

- DARDEL, P. Navires et marchands dans les Ports du Rouan et du Havre au XVIII^e siècle. Paris. Sevpén. 1.960.
- DARSEL, J. Histoire des Morlaix. Rennes 1.942.
- DAVIS, Ralph. English forenig trade 1.700-1.774. The Economic history Review. Cambridge XV n°2 1.962. 285-302.
- DELAFOSSÉ, Marcel. LA VEAU, Claude. Le commerce du sel de Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles.
Chaier de Annales 17. 1.960.
- DELUMEAU, Jean. Le mouvement du Port de Saint Malo (1.681-1.728). Paris 1.966.
- DESFEVILLES, P. La navigation à travers le Sund en 1.784, d'après les registres de la Douane danoise. Paris. Annales E.S.C. 1.954.
- DEWERDT, Claude. Les activités maritimes du Dunkerque de 1.763 a -- 1.789. Mecanografiado. Lille 1.969.
- DIAZ TRECUELO, L. La Real Fábrica de lonas de Granada y el suministro a los correos marítimos de América. Actas del 1^{er} Congreso de Historia de Andalucía.
Andalucía Moderna Tom. 1 Córdoba 1.978.
- DOBBELLAAR, P. J. Een Statistiek jau den in - en intvoer Van Rotterdam C.A. in 1.753. Medegeleend Door. Economic historic, Jaarbook 1.921.
- DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. Sociedad y Estado en el XVIII español. Barcelona. Ariel 1.976.
- ECHAVARRIA, Javier. Recuerdos históricos Castreños. Santander 1.899.
- EDWARDS, Michel M. The Growth of the British cotton trade 1.780-1815.
- EGAÑA. Memoria sobre la Fábrica de Anclas. Tolosa 1.788.
- EIJAN, Samuel. Historia de Rivadaria y sus alrededores, Madrid 1.920
- ELLINGER, N y KORST, K. Tabeller over Skibs part of Varetrans port Gennen Oresund. 1.661-1.783. Copenhagen 4 vol. 1.930-1.983.
- EPAUD, Claude. Le commerce maritime de la Rochelle en 1.720. Memoire de Maitrese en Histoire. Poitiers 1.975.
- ESTORNES LASA, José. La Compañía Guipuzcoana de Caracas. Buenos Aires EKIN. 1.948.

FERNANDEZ ALBALADEJO. Algunos textos sobre la polémica entre libre - comercio y fueros hacia 1.780. B.R.S.V de A. - de P. 1.976.

----- "El Decreto de Suspensión de pagos en 1.739: análisis e implicaciones" Moneda y Crédito, - Madrid 1.977 n° 142.

----- La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa. 1.766-1.833; cambio económico e historia. Ma
drid Akal. 1.975.

----- Un memorial sobre el comercio de San Sebas--
tián. en 1.747. Boletín Est-Hist. de San Se-
bastián 10 (1.976) pag. 29 a 51.

FERNANDEZ de PINEDO, Emiliano. Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1.715-1.833) en TUÑON de LARA. Historia de España Vol. III Ed. Labor 1.982.

----- Crecimiento económico y transformacio
nes sociales del País Vasco. 1.100-1850
Madrid. Siglo XXI. 1.974.

----- Un cas regional avec faible pression
fiscale: les Pays Basque peninsulaire.
Review III. 1 Summer. 1.979.

FERRER REGLARES. La Región costera del Oriente de Asturias. Oviedo.
Instituto de Estudios Asturianos 1.960.

FLORANES. Discurso sobre el origen del derecho de diezmos, la antigüe
dad de la aduana de Cantábria y libertad de comercio de las
tres provincias vascongadas. Madrid 1.771.

FERRERO BLANCO de QUIROS. Datos para la historia de Luear. Bol. de
Inst. de Est. Asturianos. CV 1.965.

FISCHER H.E.S. Anglo-Portuguese trade 1.700-1.770. The Growth of the
English overseas Trade. London. Methuen 1.969.

FONTANA LAZARO, J. Cambio económico y actitudes políticas en la Espa
ña del siglo XIX. Barcelona. Ariel 1.973.

----- Colapso y transformación del comercio exterior es
pañol entre 1.792 y 1.827. Un aspecto de la crisis
económica del Antiguo Régimen en España. Moneda y
Crédito 115 (1.970) 3 a 23.

- FONTANA LAZARO, J. "Introducción" La economía española al final del Antiguo Régimen. vol 4. en Alianza textos. 1.982
- La quiebra de la monarquía absoluta 1.814-1.820.
Barcelona. Ariel 1.970.
- FONTENEAU Yves Luc. L'activité du port de Saint Malo en 1.746 et 1.747
Mecanografiado. Rennes 1.967.
- GACTO FERNANDEZ, Enrique. Historia de la jurisdicción mercantil en --
España. Sevilla. 1.971.
- GARCIA BARQUERO. Cádiz y el Atlántico 1.717-1.778. 2 vol Cádiz 1.976.
- GARCIA de CORTAZAR J.A. Vizcaya en el siglo XV. Bilbao C.A.V. 1.965.
- GARCIA LOMBARDERO, Jaime. La agricultura y el estancamiento económi
co de Galicia en la-España del Antiguo Régi
men. Madrid S. XXI 1.971.
- GARCIA QUEVEDO, Eloy. Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1.538.
Burgos.
- GARCIA SANZ, Angel. Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Casti
lla la Vieja. Madrid. Akal 1.977.
- "La agonía de la Mesta y el hundimiento de las -
exportaciones laneras; un capítulo en la crisis
económica del Antiguo Régimen en España. Agri-
cultura y Sociedad n° 6 Madrid.1.978 283-365
- GARNAULT, Emile. Le commerce rochelais au XVIII° siècle d' après les
documents comprovant les anciennes archives de la -
chambre de commerce de La Rochelle. 5 vols. Paris
1.898.
- GAUDE, Bernard. L'activité du port de Saint Malo en 1.745. Mecanogra
fiado. Rennes.
- GAUSSEN. G. Saint Malo et la mer en 1.759. Mecanografiado Rennes 1967
- GINER FERNANDEZ, Faustino. Los correos marítimos en la villa de Bil-
bao y el Arsenal de Zomoza 1.774-1.815. -
Mecanografiada. Deusto 1.973.
- GIRARD, Albert. La rivalité commerciale et maritime entre Seville et
Cadiz jusqu'à la fin du XVIII° siècle. Paris Bordeaux
1.932.

- GOMEZ MOLLEDA, M^o Dolores. El pensamiento de carvajal y la política internacional española del siglo XVIII. Hispania XV. Madrid (58) 117-137. 1.955.
- GONZALEZ ECHEGARAY G. Aportación al estudio de las ferrerías montaÑe sas. Instituto de Etnografía y Folklore. Hoyos Sainz. Vol II. Santander.
- GONZALEZ ECHEGARAY M^o Carmen. "Limpias en la Historia". Altamira. Santander Vol I. 1.975. pag, 295-337.
- GONZALEZ ECHEGARAY R. Balleneros Cántabros. Santander 1.978.
- GOROSABEL. Diccionario histórico descriptivo de los pueblos, villas y partidos... Bilbao 1.970.
- GOUBERT, Pierre. Famille marchandes sous l'Ancien Regime: Les Danse et les Motte de Beauvais. Paris. Sevpen 1.959.
- GOULAN, Monique. Le commerce de Saint Malo en 1.721-1.722. Mekanografiado. Rennes 1.963.
- GRACIA, Juan. La pesca en Bermeo en el siglo XVIII. Mekanografiado - Deusto 1.980.
- GUIARD, Th. Historia del consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa. 2 vols. Bilbao 1.914.
- La industria naval vizcaina. Bilbao 1.917.
- GUILLAUME, Therese Nicole. Trafic portuaire malouin en 1.739 et 1.742 Mekanografiado. Rennes 1.764.
- GUILLON, Lucien. Andre Van der Heyde courtier lorientais et ses operations (1.756-1.765). Annales de Bretagne XXXIII 536-556.
- GUYOMARCH, Ml. Un negociant Malouin Luc Mayon de la Blinaye (1.765-1.767). Mekanografiado Rennes. 1.969.
- HALL, Francois. Le commerce maritime de Saint Malo en 1.723 et 1.724 Mekanografiado Rennes 1.964.
- HAMILTON. El Florecimiento del capitalismo. Revista de Occidente.
- HAUTIN, Marie Antoinette. Le commerce de Saint Malo en 1.741. Mekanografiado Rennes 1.964.
- HECKSCHER E.F. Un grand chapitre de l'histoire du fer: le monopole - suedois. "Annales d'histoire économique et sociale" 1.932.

- HELIAS, Gerard. Le commerce maritime de Saint Malo en 1.733. Mecano
gradiado Rennes. 1.964.
- HERGUETA, Narciso. Fueros y Cartas pueblas de Santoña. BRA de la H°
T. XXXIII C I-II. Madrid. Juli-Sep. 1.898.
- HILDEBRAND, M.K.G. Exportation du fer et navigation en Baltique. Un
problème de la Suede et de la Russie au XVIII° -
siècle. Le Navire et l'économie maritime. Paris 1960
- "Foreing markets for Swedish Iron in the XVIIIth.
century". Scandinavian Economic History Review --
Vol VI. 1.958.
- HORMAECHEA, PEÑA, ZABALA. La comarca Bermeo Guernica en el siglo XVIII
Mecanografiado. Deusto 1.972.
- HOSKINS, W.G. Industry, trade and people of Exeter 1.688-1.800. Exe-
ter. 1.968.
- HUERTZ de LEMPS, Alain. Vignoble et vins du nord-ouest de l'Espagne
2 vol. Burdeos. 1.967.
- HUERTZ de LEMPS, C. Geographie du commerce de Bordeaux à la fin du
Regne de Louis XIV. Paris. Mouton 1.975.
- Le commerce maritime du vins d'Aquitaine de ---
1.698 a 1.716. Revue historique de Bordeaux 1.965
pag. 25 a 41.
- ITURRIOZ. Pasajes. resumen histórico. Pasajes. Pysbe. 1.952.
- ITURRIZA. H° General de Vizcaya y epítome de las encartaciones. Bil-
bao 1.967.
- JAUPART, F. L'activité commerciale et maritime du Port de Bayonne au
XVIII° siècles. 2 vols. Bayona 1.974.
- JEANIN. La coyunture european vue de Sund. Revue historique T. -----
CCXXXI. Paris 1.964.
- Les marchés du Nord dans le commerce français au XVIII° siècle
Aires et structures du commerce français au XVIII° siècle. Par
Lyon 1.973.
- JEULIN, Paul. L'evolution du Port de Nantes, organisation et trafic
depuis les origines. Paris. Puf 1.929.

- JOINVILLE, Pierre. Le commerce de Bordeaux au XVIII^e siècle. Paris 1.908.
- JOHNSEN, Oscar Albert. Les relations commerciales entre la Norvege - et l'Espagne dans les temps modernes, Revue - Historique. n°165-166. Paris 1.930. pag. 77 a 82.
- "Organisation des recherches pour l'histoire - du commerce et de la navigation des norvegiens pendant les temps modernes jusqu' au XVIII^e -- siècle. Revue Historique CLIX 305-312. Paris - 1.928-29.
- JOURNET, Ch. et J.L. L'Essor de la Marine Marchande anglaise au XVIII^e siècle. Revue d'histoire économique et sociale - 1^o vol. Paris. 1.972.
- JOVELLANOS. Obras completas. B.A.E. 49-50-51.
- JOVER, José María. Política mediterránea y política atlántica en la - España de Freijoo. Oviedo 1.956. (Cuadernos de la - cátedra de Freijoo.
- KAMEN, Henry. La Guerra de Sucesión en España 1.700-1.715. Buenos Ai - res. Grijalbo. 1.974.
- KENT. H.S.K. War and trade in Northern seas; Anglo-Scandinavian eco - nomic-relation in the mid-eighteenth century. Cambridge U.P. 1.973.
- KIRCHNER M.W. Le Tonnage des navires utilisés dans la Baltique de - 1.550 a 1.640 d'après les sources proussiennes. Le na - vire et l'économie maritime du Nort de l'Europe du Mo - yen Age au XVIII^e siècle.. Paris. Seupen 1.960.
- Relations économiques entre la France et la Russie du - XVIII^e siècle. Revue d'Histoire économique et sociale. Paris. 1.964.
- KLEIN, Julius. La Meseta, estudio de la historia económica española de 1.273 a 1.836. Madrid 1.936. Madrid 1.979. 2 ed.. Alianza.
- LABAYRU E. Historia general de Vizcaya. 2^oed. Gran. Enc. Vasca 1.970
- LABORDA MARTIN, Juan. Comercio y mercaderes en Vizcaya. 1.700-1.730 Aproximación al estudio de la sociedad del Se

ñorio de Vizcaya y de la Machinada de 1.718.
Memoria de la licenciatura. Mecanografiada.

LABORDE. Itineraire descriptif de l'Espagne. Paris 1.808 2 vols.

LABRADA, Lucas. Descripción económica del Reino de Galicia. Vigo.
Galaxia. 1.971.

LA CROIX, Thomas. Les constructions et les ventes de navires, dans
les amirantes de Vennes et l'Orient au XVIII^e.
Memories de la Societé d'histoire de Bretagne. I
49 1.969 pag. 71-111.

LA COUR GAYET, Jacques. Historia del comercio (3 vols.) Barcelona.
Vergara 1.958.

LA LEDUSE, M. Recherches sur le trafic du Port de Nantes. (1.756-
1.761) Mecanografiado. Nantes 1.973.

LANDAZURI. Historia de Guipúzcoa. Madrid 1.921.

LARRAMENDI, J.J. Corografía de Guipúzcoa. San Sebastián 1.969.

LARREA, M.A. Los caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo
XVIII. Bilbao. La Gran Enciclopedia Vasca 1.974.

LARRUGA. Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio
fábricas y minas de España vols -42 Madrid 1.787-1.800.

LAVEAU, Claude Fernand. Le monde Rochelais de l'Ancien Regime ou Con
sulat. 1.774-1.800. These Principale (no pre
sentada). Mecanografiada (Archivos departamen
tales de La Rochelle).

LE BERRE, Michelle. Les activités du port de Saint Malo en 1.725 et
1.726. Mecanografiado. Rennes 1.965.

LEFEVRE, C. Le trafic portuaire du Port de La Rochelle en 1.785. Me-
canografiado. Portier 1.972.

LEFEVRE, Joseph. Etude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne
au XVIII^e siecle. Bruseles. Memorias de la Academia
Real de Bélgica. 1.921.

LE FLEM, J.P. Las cuentas de la Mesta 1.510-1.709. Moneda y Crédito
n° 121.

LEFUR, Anne Marie. Activités du port de Saint Malo en 1.745-1.746
Mecanografiado. Rennes 1.965.

- LE GALL, Jacqueline. Activités du port de Saint Malo en 1.753. Meca-
nografiado. Rennes 1.967.
- LE GOFF, Jacqueline. Les activités du port de Saint Malo en 1.757.
Mecanografiado Rennes 1.968.
- LE GOFF et MEYER, T.J.A. et J. Les constructions navales en France
pendant, la seconde moitié du XVIII^e
siècle. Annales Paris 1.971
- LEON, Pierre. Aires et structures du commerce français au XVIII^e sie-
cle. Paris. Lyon C.N.R.S. 1.973 (352 pags.)
- Structures du commerce extérieur et evolution indus--
trielle de la France a la fin du XVIII^e siècle. Coyun-
ture économique structures sociales Hommage a Ernest
Labrous. 407-433.
- LE POEZAT GUIGNER, Annie. Les activités du port de Saint Malo en 1.761
Mecanografiado. Rennes 1.967.
- LE POTIER. Brest. Porte ocean. Paris. France empire 1.968. 429 pag.
- (Contre-Amiral) L'Orient porte des indes. Paris. France-
Empire. 1.970.
- L'ESPAGNOL, Andre. Saint Malo et l'Espagne. Annuaire de la société
d'histoire archeologique de Saint Malo 1.975. --
166-182.
- LE THVAUT, Gabrielle. Etude du commerce Malouin en 1.734. Mecanogra-
fiado. Rennes. 1.965.
- LEVREZ, Marguerite. Les activités commerciales et la vie maritime a
Saint Malo 1.754-1.755. Mecanografiado. Rennes -
1.967.
- LOPEZ GONZALEZ, Juan Jaime. El comercio y el movimiento portuario de
Málaga, durante el reinado de Carlos IV.
Actas del 1^{er} Congreso de Historia de An-
dalucía. Andalucía Moderna. siglo XVIII.
T.I. Córdoba 1.978.
- Una firma comercial sueca en Cádiz, y su
relación con los arsenales españoles a -
finales del siglo XVIII. Actas del 1^{er}.
Congreso de Andalucía. Andalucía Moderna
siglo XVIII. Tomo I. Granada 1.9

- LUCAS, Marie France. Le commerce maritime de Saint Malo en 1.750. Mecanografiado. Rennes 1.960.
- MACE, André. Le commerce de Saint Malo en 1.735. Mecanografiado. --- Rennes 1.985.
- MC. LACHLAN, Jean. Trade and peace with old Spain 1.667. 1750. Cambridge C.U.P. 1.940.
- MC. CULLEN, L. Anglo Irish trade 1.660-1.800. Manchester U.P. 1.968.
- MADOZ. Diccionario geográfico estadístico de España y sus posesiones de ultramar, Madrid 1.846-1.850.
- MALVEZIN, Th. Historie du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'a nos jours. Bordeaux.1.902. Bekier 4 vol.
- MANDART, Jean Pierre, L'activité portuaire de Saint Malo en 1.737 et 1.738. Mecanografiado Rennes.
- MARIEN, Antonio. Catálogo de los derechos y usos del comercio relativos al paso del Sund. Madrid 1.789.
- MARTINEZ CACHERO, Luis Alfonso. "Asturias y el catastro del Marqués de la Ensenada" en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos nº39. -- Oviedo 1.960.
- MARTINEZ FERNANDEZ, Jesús. Navia Remota y Actual; datos para su historia, siglo XVIII, el municipio y las gentes. en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo 1.964. pag. 303 a 332.
- MARTINEZ VARA, Tomás. "Introducción histórica" a J.A. Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander. Santander 1.979.
- MATHOREZ, J. Notes sur l'histoire de la colonie portugaise de Nantes. Bulletin hispanique XV 1.913. 316-339.
- MATHOREZ, J. Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne. Bulletin hispanique. 1.912-13.
- MATILLA TASCON, Ed. Balanza del comercio exterior de España en el año 1.795. Madrid 1.964.
- MAULEON ISLA, Margarita. La población de Bilbao en el siglo XVIII. Valladolid 1.961.
- MAZA SOLANO, Tomás. Páginas de la historia marítima de Santander. Alta mira Santander 1.965.

- MAZA SOLANO, Tomás. Relaciones histórico-geográficas y económicas de la provincia de Santander en el s. XVIII. Santander 1.970.
- MEIJIDE PARDO Antonio. Antiguos recursos de Galicia, Cáñamo y Seda. Vigo. 1.965.
- Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal. 1^{er} Congreso de Metodología aplicada a las ciencias históricas. Santiago 1.972.
- Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña. (1.689-1.815). Ins. "José Cornide" de Estudios Coruñeses. La Coruña 1.966
- El comercio marítimo de los países del norte - con Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII Revista de Estudios geográficos. XXI nº 81. Madrid 1.960.
- "El cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia durante el período 1.790-1.840". Cuadernos de Estudios gallegos. nº 60 55-69. Santiago 1.966.
- La Antigua Exportación de agrios en Galicia. - Vigo 1.961.
- La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII. Valladolid. Estudios y documentos 1.971.
- La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII. Madrid 1.960.
- "La invasión inglesa de Galicia en 1.719" Estudios gallegos. Anexo XVIII del P. Sarmiento. - Santiago 1.971.
- MEMORIA. ----- justificativa de lo que tiene expuesto y pedido la ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa. San Sebastián 1.837.
- MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio. Crónica de Guarnizo y Su Real Astillero desde sus orígenes hasta el año 1.800. Santander 1.974.

- MERINO, José Patricio. Los arsenales españoles en el siglo XVIII. In
investigaciones históricas. Valladolid II. 1.980
- Técnicos y arsenales en España y Francia hacia
1.800. Investigaciones históricas 2. Valladolid
1.980.
- Cultivos industriales: el cáñamo en España ---
1.750-1.800. Madrid. Hispania 131. 1.973
- MEYER, Jean. L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^es.
Paris. Seypen 1.969.
- MICHEL, Fr. Histoire du commerce et de la navigation a Bordeaux, prin-
cipale sous l'administration anglaise 2 vol. Bordeaux 1870.
- MINCHINTON, W.E. Introduction. The Growth of English overseas trade -
in the XVIIth. and XVIIIth. centuries. London. Methuen
1.969.
- The Port of Bristol in the eighteenth century. Bris-
tol branch of the historical association 1.962.
- The trade of Bristol in the eighteenth century. Bris-
tol. Bristol Record Society XIX. 1.957.
- MIÑANO. Diccionario geográfico estadístico de España y Portugal. Ma-
drid 1.826.
- MOLLAT, M. Le navire et l'économie maritime du XV^e au XVIII^e siècles
Paris (Ecole Pr. de Art. et.) 1.967
- MONTERO y AROSTEGUI. Historia y descripción de la ciudad y departamen-
to naval de El Ferrol. Madrid 1.859.
- MOREAUX, Ph. Le commerce entre la France et les Pays Bas autrichiens
dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Un premier ---
aproche de source quantitative. Aires et structures du
commerce français du XVIII^e siècle. Lyon 1.973.
- MORENO FRAGINAL, Mnl. El Ingenio, complejo económico social cubano -
del azúcar. 3 vols. La Habana 1.978.
- MORINEAU. La balance du commerce franco-neerlandais et le resserre-
ment économique des Provinces-Unies au XVIII^e siècle. Econo-
misch, historisch, Jearboek 1.965. pag. 170-233.

- MORINEAU, Michel. Quelques recherches relatives a la Balance du commerce exterieur au XVIII^o siecle: ou cette fois un ---- egale deux. Aires et structures en commerce francais au XVIII^o. Lyon 1.973.
- MUÑOZ PEREZ, José "El mapa aduanero del XVIII español" Estudios geograficos 1.955.
- NADAL FARRERAS, J. Comercio exterior con Gran Bretaña 1.777-1.914. Madrid. Ministerio de Hacienda 1.978.
- NADAL. Jordi. La población española. Barcelona. Ariel 2^o 1.975.
- OLAECHEA LABAYEN J.B. Seis siglos de litigio sobre el dominio del puerto de Pasajes. Informe de Vargas Pocé sobre el asunto. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. San Sebastián 1.975.
- OLDEWELT W.F.H. Descheep, waarts statistiek van. Amsterdam in de XVII^o en XVIII^oreuw. Jaarboek. Amsterladam. 45, 1.953.
- OLIVIER, Anne Marie. Le commerce malouin en 1.736. Mecnografiado. --- Rennes 1.965.
- ORY, Colette. Le trafic de port de Saint Malo en 1.765, 1.766 y 1.767 Mecnografiado. Rennes.
- OTERO PEDRAYO. La exportación de cara de Orense a fines del XVIII y comienzos del XIX. Cuadernos de Estudios gallegos 1958.
- PAITRY, Daniel. Les activités commerciales et la vie maritime du port de Saint Malo en 1.752. Mecnografiado 1.967.
- PALACIO ATARD, Vicente. El comercio de Castilla por el puerto de Santander en el siglo XVIII. Madrid C.S.I.C. 1960
- "Pescadores vascos en Terranova en el siglo - XVIII" 1^o semana de Antropología vasca. Bilbao 1.971.
- Tribunales británicos y presas de barcos durante la guerra de los 7 años. R.A.B. y M. 5^o ep. T. 60 1.954 pag. 105-110.
- PAOLETTI, Patricia. Mouvement du port malouin de 1.768 a 1770. Commerce et peche.
- PAREDER RODRIGUEZ, Carmen. Análisis de la actividad marítima no mercantil en el área jurisdiccional de Villaviciosa. 1.680-1.690. Oviedo. Inédito.

- PARKINSON C.N. The rise of the port of Liverpool. Liverpool V.P. 1952
- PARISET, Frc. Georges (Director). Historia de Bordeaux 6 vols. Bordeaux 1.968.
- PATRY, M. Le commerce maritime de La Rochelle en 1.740. Mecanografiado. Poitier 1.975.
- PENA. Contribution a l'étude du commerce de Bordeaux avec l'Espagne - au XVIII° siecle. Revue historique de Bordeaux T. VIII. 19 ---- (177-197). Bordeaux.
- PEREZ de CASTRO. Deseos y esfuerzos de Jovellanos por Gixon: epitola nio sobre las obras portuarias. Boletín del Instituto de estudios asturianos n°61 93-126. Oviedo XXI -- 1967.
- "El concejo de Castropol según el catastro de la Ensenada" Archivun XXVI 1.976, pag. 261 a 283.
- PEREZ GARCIA, J.M. Un modelo de sociedad rural del Antiguo Régimen en la Galicia Costera. Santiago 1.979.
- PERROT, J. Cl. Genesé d'une ville moderne, Caen au XVIII° siècle. 2 vol. Paris, Moutun 1.975.
- PERSEHAIE, Agnes. Le commerce malouin en 1.732. Mecanografiado. Rennes 1.964.
- PEUTER R. Note vers. le grand commerce a Bruselles a la fin de l'époque autrichienne. Etude sur le XVIII° siècle vol Iv. Bruselles au XVIII°siecle. Bruselas.1.976.
- PLATA PRIETO. Estructura económica de España en el siglo XVIII. Madrid Confede. Cajas de Ahorro. 1.975.
- POHL, Hans. Die Beziehungen Hamburgs su Spanien und Dera Spans dren - Amerika in der zeit von 1.740 vis 1.806. Weisbaden 1.965.
- POIGNANT, Bernard. Les activités commerciales et la vie meritime a -- Saint Malo en 1.751. Mecanografiado. Rennes 1.966
- POSCHMANN, Adolf. El consulado español de Danzing desde 1.752 hasta 1.773. Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos. 3° ep. T. 40 1.919 pag. 207-230.
- POSTHUMNS N.W. Vtattstiek van den in - en nitbroer van Amsterdam in het jaar. 1.774. Bijdrogen en Medade linjen van het - historisch. Jenoetschap XXXI8. 1.913,

- POUSSON, CROUCET. Histoire du Bordeaux au XVIII^e siècle. Bordeaux 1968.
- RAMBERT, Gaston. La France et la politique commerciale de l'Espagne - au XVIII^e siècle. Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine. Año. VI 1.959 volIII 269-281.
- RAO, Virginia. O movimento de barra do Douro durante o seculo XVIII. Boletín cultural de Câmara Municipal de Porto. Agosto 1.958. vol 21. pag. 1 y 2.
- RICARD, M. "La flotte de commerce du Havre (1.751-1.816) Aires et --- structures du commerce francais au XVIII^e siècle. Lyon 1975.
- RICHARD. Le financement des armaments maritimes du Havre au XVIII^e - siècle. Revue d'histoire économique et social. Paris 1.969.
- RINGROSSE. Los transportes y el estancamiento económico de España----- (1.750-1.850). Madrid. Tecnos. 1.972.
- ROCA, Pedro. Relación de presas hechas a los ingleses por armadores - en 1.740. Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos 3^o - etapa. J.2. 1.898.
- RODRIGUEZ CASADO. Política marroquí de Carlos III. Madrid 1.964.
- RODRIGUEZ LAVANDEIRA, José. "La política económica de los Borbones" en la economía española al final del Anti quo Régimen. Alianza textos vol IV.
- RODRIGUEZ VARELA E. El consulado de comercio de La Coruña y la apertu ra del comercio indiano. Las fuentes y los méto- dos. 15 trabajos de teoría cuantitativa serial de Galicia. Santiago 1.973.
- ROMANO R. Documenti e Prime Considerazione intorno alla "Ealance du - commerce" Della Francia, dal 1.716 añ 1.780." Studi in hono- re de Armando Saporì. Milan 1.964.
- RUDE G. Honoverian London 1.714-1.808. Los Angeles 1.971.
- RUIZ GONZALEZ, David. "El reformismo borbónico en Asturias: el camino de Oviedo-Leon". Boletín del Instituto de Estu- dios Asturianos, L.I. Oviedo 1.964.
- RUIZ SAENZ de CASTILLO. Los caminos de Alava en el siglo XVIII. Bil- bao. tesina 1.975
- SAIN JOUR. "Capbreton" Borda. 1.918 pag. 1-157.

- SAINZ DIAZ, Valentín. Notas históricas sobre la villa de S. Vicente de la Barquera. Santander . Instituto Cult. - Cant. 1.973.
- SALAS. Historia de la Matrícula del Mar. Madrid. 1.896
- SALOMON. N. La vida rural castellana en tiempos de Felipe II. Barcelona 1.973.
- SANCHEZ DIANA, José María. Relaciones de España con Suecia en el siglo XVIII. Madrid. Hispania: XXII 1.962. páginas 590-624.
- SCELLE HEBERT, A. Saint Malo et la vie maritime en 1.768-1.769-1.770. Mecnografiado. Rennes 1.969.
- SEBASTIAN COOC , Martín. La economía española al final del Antiguo Régimen. vol. Madrid Alianza 1.983.
- SEE, E. Algunas cartas del duque de Duras sobre el comercio de Bayona con España en 1.752. A de H° del Der. Esp. Madrid 1.926.
- SEE, H. Algunos documentos sobre las relaciones comerciales entre Francia y España en el siglo XVIII. Anuario de Historia del derecho español. Madrid 1.926.
- Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII. Anuario de la H° del Derecho español II. Madrid 1.929.
- Notas sobre el comercio francés en Cádiz y particularmente el comercio de telas bretonas en el siglo XVIII español. Anuario de historia del derecho español II. 1.925
- SEE, E. Esbozo de la historia del comercio francés en Cádiz y en la América española en el siglo XVIII. Boletín del Instituto de Investigaciones históricas. Buenos Aires VI. 1.927.
- Le commerce maritime de Bretagne au XVIII° siècle. Paris. -- Hachette, 10°s. 1.926.
- L'Industrie et le commerce de la Portagne dans la premiere moitié du XVIII° siècle. Annuaire de Bretagne XXXV 1921-23 pag. 187 et suiv. et 433 et.
- Note sur le commerce des ennemies en France pendant la Guerre de la Sucesion d'Espagne. Revue historique du droit, 1.926 pag. 106-155.

- SILVAN, Leandro. El término municipal de San Sebastián, su evolución histórica. San Sebastián 1.971.
- SMITH, R.S. Historia de los Consulados del Mar (1.250-1.700). Barcelona, Península 1.978.
- SOLANA ROIG. Concepción. El Real Consulado de Santander. Deusto. tesis na 1.974.
- SOMOZA. "Por la boca muere el pez o la leyenda de la Darsena" en "Cosiguinas de la mio Quintana" Gijón
- SORALUCE. Historia General de Guipúzcoa 2 vols. Madrid 1.870.
- STRIMDBERG, August. Relations de la Suede avec l'Espagne et le Portugal jusqu'a la fin du disepieme siecle. Boletin de la Real Academia de la Historia. XVII Madrid. 1.890. pag. 321 a 342.
- UNDER, Richard W. Dutch Shipbuilduig. Before 1.800. Amsterdam Van --- Gorcum 1.978.
- VAN DILLEN, J.G. Naschrift de Achttiende eeuw. Trjdschrift. voor. --- Greschiedenis G1. 1.948.
- VAN HOUTTE. An Economic history of the low countries 800-1.800. London 1.977.
- VAN NIEROP, Leonie. Vit de Dakermat Van de Amsterdamsche handelstatis tiek. Jaarboek Amsterladam 13 1.915.
- TURLOP, Fr. Saint Malo. Histoire General. Paris 1.976.
- USTARIZ, Jerónimo. Teórica y práctica de comercio y marina. Madrid. 2° ed. Aguilar. 1.970.
- VARIOS. Historia Económica de la Montaña. Banco de Santander. Santander 1.967.
- VAUDELET, Alice. Activités du port de Saint Malo en 1.740. Mekanografiado Rennes 1.964.
- VERGNIOL. La Rochelle et Bayonne (Rocherfort, Igunav, Charenté, Saint Jean de Luz, les grands prots francais) Paris 1.921.
- VIGIL ALVAREZ, "La minería en hierro". Boletín del Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo VII n° 22 (1.954) 236-252.
- VIGNES. L'Armement en corso a Bayonne du 1.774 a 1.783. Bordeaux. Pierre 1.942.

- VIGNOLS, Leon. Du role des avants-ports entreports, francais et étran-
gers, dans l'ancien commerce. Narmourtier, Saint Malo
Annales 1.933 V. pag. 86.
- Le commerce maritime et les aspects du capitalisme ---
commercial a Saint Malo (1.682-1.792). Revue d'histoire
économique et sociale 1.931 (9-26).
- L'importation en France, au XVIII° siècle, du boeuf sale
d'Irlande. Revue historique CCIX 1.928 79-95.
- VIGNOLS, M. "La piraterie en l'Atlantique au XVIII° siècle." Revue his-
torique économique et sociale 1.927.
- VILLOTA, Ignacio. La construcción de los nuevos caminos de Galicia en
el siglo XVIII. Valladolid. Mecanografiado 1.974.
- WILLIAMS, J.E. Whitehaven in the eighteenth century. Economic, History
Review. 2nd. series VII 1.956.
- WISNES, Anuel. La vie quotidienne dans les ports Bretons du XVII° et
XVIII° siècles. (Nantes, Brest, Saint Malo y Lorient)
Paris. Hachette 1.973.
- ZABALA OZAMIZ, Angel. Historia de Bermeo. 2 vols. Bermeo. Gambeca 1919
- Historia de Vizcaya. Bermeo 1.920
- URIARTE, Aingeru ----- Aproximación a una tipología del cabotaje cantá
brico en la primera mitad del siglo XVIII. Anua
rio Juan de la Cosa. vol II. Santander 1.978
- ZABALA, C. Guecho anteiglesia del Señorío. Bilbao. La Gran Enciclope-
dia Vasca. 1.968.
- ZOUTIS, M.J. Riga dans le commerce maritime au Baltique au XVIII° ---
siècle. Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Eu-
rope du Moyen Age au XVIII° siècle. Paris. Se/pen 1.960.

