

AINGERU ZABALA URIARTE

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

VOL. I

DEUSTO 1.982

AINGERU
ZABALA

COMERCIO
DEL NORTE
EN EL XVIII

I

1982

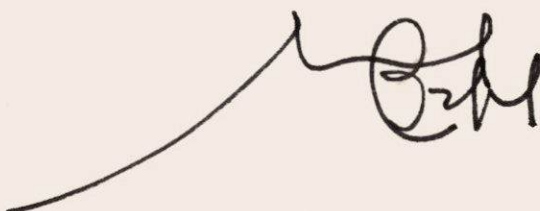
UNIVERSIDAD DE DEUSTO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
Sección de Historia

Aingeru ZABALA URIARTE
EL COMERCIO Y TRAFICO MARITIMO
DEL NORTE DE ESPAÑA
EN EL SIGLO XVIII
(Vol . I)



TESIS DOCTORAL DIRIGIDA POR
D. Manuel BASAS FERNANDEZ

Vº Bº



CAPITULO II

<u>LOS PRESUPUESTOS DEL COMERCIO MARITIMO</u>	123.
2.1. PUERTOS, CAMINOS Y CONSULADOS	124.
2.1.1. A) <u>Puertos</u>	124.
2.1.1.1. La costa gallega	126.
2.1.1.2. Asturias	132.
2.1.1.3. Las 4 Villas	144.
2.1.1.4. Las Provincias Exentas	154.
2.1.1.4.1. Vizcaya	154.
2.1.1.4.2. Costa guipuzcoana	165.
2.1.1.4.3. El pleito de Pasajes	176.
2.1.1.5. Visión General	177.
2.1.2. B) <u>Caminos</u>	183.
2.1.2.1. Las rutas gallegas	185.
2.1.2.2. La elección del camino de Asturias	188.
2.1.2.3. La carretera de Reinosa	194.
2.1.2.4. La Superación de la Peña de Orduña	195.
2.1.2.5. Las rutas guipuzcoanas	198.
2.1.2.6. Los otros caminos	200.
2.1.2.6.1. La carretera de Rioja	200.
2.1.2.6.2. El camino de Alava	201.
2.1.3. C) <u>Los Consulados</u>	205.
2.1.3.1. La institución consular como agrupación mercan til y promoción económica	207.
2.1.3.2. Los consulados del Norte	210.
2.1.3.2.1. Los consulados hasta el siglo XVIII	212.
2.1.3.2.2. Los enfrentamientos de Bilbao	219.
2.1.3.2.3. El consulado de Santander	221.
2.1.3.2.4. El consulado de La Coruña	224.
2.1.3.2.5. Los proyectos fallidos :El Ferrol, - Gijón y Deva.	224.
2.2. NOTAS	235.

CAPITULO III	243.
<u>LOS FUNDAMENTOS DEL COMERCIO</u>	245.
3.1. LA POBLACION	245.
3.2. LAS NECESIDADES Y LOS EXCEDENTES	256.
3.2.1. A) <u>La oferta</u>	256.
3.2.1.1. La lana	256.
3.2.1.2. Los excedentes del mundo rural	265.
3.2.1.2.1. <i>Los cereales</i>	266.
3.2.1.2.2. <i>El vino y otros productos agrícolas</i>	270.
3.2.1.2.3. <i>La ganadería</i>	279.
3.2.1.3. La pesca	280.
3.2.1.4. La minería	292.
3.2.1.5. La industria	293.
3.2.1.6. El hierro	298.
3.2.2. B) <u>La demanda</u>	301.
3.2.2.1. Los cereales	301.
3.2.2.2. El bacalao	304.
3.2.2.3. Los productos industriales	307.
3.3. NOTAS	311.

CAPITULO IV

<u>LOS HOMBRES Y SUS NAVIOS</u>	317.
4.1. LA FLOTA MERCANTE	318.
4.1.1. A) <u>La Construcción Naval</u>	319.
4.1.1.1. Los astilleros	319.
4.1.1.2. La protección a la industria nacional	326.
4.1.1.3. El control de la flota	330.
4.1.2. B) <u>El comercio de navíos</u>	334.
4.1.2.1. La prohibición de ventas	334.
4.1.2.1.1. <i>La ventas ilegales</i>	335.
4.1.2.1.2. <i>El tráfico de presas</i>	341.
4.1.2.1.3. <i>La venta de navíos nuevos</i>	344.
4.1.2.2. Las compras	346.
4.1.2.2.1. <i>Los astilleros extranjeros</i>	347.
4.1.2.2.2. <i>Las compras de corso</i>	349.
4.1.3. C) <u>La matrícula y las patentes</u>	356.
4.1.3.1. La evolución de la matrícula	359.
4.1.3.2. La coyuntura de las patentes	365.
4.2. LAS TRIPULACIONES	370.
4.2.1. A) <u>El número de hombres de mar</u>	370.
4.2.1.1. La matrícula	371.
4.2.1.2. Su evolución	374.
4.2.1.3. El fraude	378.
4.2.1.4. Las razones de una actitud	385.
4.3. NOTAS	391.

CAPITULO V

<u>EL COMERCIO ESPAÑOL EN EL CONTEXTO DE LA EUROPA ATLANTICA</u>	402.
5.1. EL ATLANTICO NORTE	404.
5.1.1. A) <u>Noruega</u>	404.
5.1.2. B) <u>Dinamarca</u>	405.
5.2. EL SUND	407.
5.2.1. A) <u>El tráfico</u>	418.
5.2.2. B) <u>El comercio</u>	435.
5.2.2.1. Las exportaciones españolas	437.
5.2.2.1.1. <i>La sal</i>	437.
5.2.2.1.2. <i>El vino</i>	440.
5.2.2.1.3. <i>Las materias primas textiles</i>	441.
5.2.2.1.4. <i>Los coloniales y los frutos</i>	442.
5.2.2.1.5. <i>Procedencia y destino de estos productos</i>	444.
5.2.2.2. Los productos procedentes del Sund	452.
5.2.2.2.1. <i>Los cereales</i>	452.
5.2.2.2.2. <i>La madera</i>	455.
5.2.2.2.3. <i>Los paños</i>	459.
5.2.2.2.4. <i>Las materias primas textiles</i>	461.
5.2.2.2.5. <i>El hierro</i>	463.
5.3. HAMBURGO	471.
5.3.1. A) <u>La evolución general</u>	474.
5.3.2. B) <u>El tráfico</u>	476.
5.3.3. C) <u>Los intercambios</u>	479.
5.3.3.1. Las importaciones hispanas	480.
5.3.3.1.1. <i>Los paños</i>	480.
5.3.3.1.2. <i>Los metales</i>	482.
5.3.3.1.3. <i>La madera</i>	482.
5.3.3.1.4. <i>La cera</i>	483.
5.3.3.1.5. <i>Cereales</i>	483.
5.3.3.2. Las exportaciones españolas	484.
5.3.3.2.1. <i>Frutas y vinos</i>	484.
5.3.3.2.2. <i>La lana</i>	486.

5.4. PAISES BAJOS (HOLANDA)	488.
5.4.1. A) <u>El comercio con España a finales del siglo XVII y principios del XVIII</u>	490.
5.4.2. B) <u>El tráfico</u>	492.
5.4.3. C) <u>Los intercambios</u>	497.
5.4.3.1. La situación a mediados de siglo	498.
5.4.3.1.1. <i>El valor de la información</i>	501.
5.4.3.2. Los intercambios al final del XVIII	502.
5.4.3.3. Conclusiones generales	506.
5.5. LOS PAISES BAJOS AUSTRIACOS	508.
5.5.1. A) <u>El comercio marítimo belga en el siglo XVIII</u>	508.
5.5.2. B) <u>Las relaciones con España</u>	513.
5.5.2.1. El Corso Norte Africano	515.
5.5.2.2. La dependencia naval	516.
5.5.3. C) <u>Ostende y el tráfico con la península</u>	518.
5.5.4. D) <u>El comercio bilateral</u>	519.
5.5.4.1. Las exportaciones peninsulares	520.
5.5.4.1.1. <i>Frutas</i>	520.
5.5.4.1.2. <i>Vino</i>	521.
5.5.4.1.3. <i>La sal</i>	522.
5.5.4.1.4. <i>Lana</i>	523.
5.5.4.2. Las exportaciones belgas	525.
5.6. FRANCIA	527.
5.6.1. A) <u>La coyuntura comercial hispano-francesa</u>	528.
5.6.2. B) <u>Dunkerque</u>	530.
5.6.2.1. La dialéctica Dunkerque-Ostende	532.
5.6.3. C) <u>El Havre-Rouen</u>	535.
5.6.3.1. Descripción de los puertos	536.
5.6.3.2. Evolución general de la actividad comercial	538.
5.6.3.3. La participación española	540.
5.6.3.3.1. <i>Las exportaciones españolas</i>	
lana y varios	540.
5.6.3.3.2. <i>Las importaciones, las manufactu</i>	
ras textiles y los cereales	544.
5.6.3.3.3. <i>El tráfico: dirección Sur-Norte y</i>	
Norte-Sur	545.

5.7. INGLATERRA	623.
5.7.1. A) <u>Las relaciones hispanobritánicas en el XVIII</u>	623.
5.7.2. B) <u>La actividad comercial</u>	631.
5.7.3. C) <u>El tráfico</u>	635.
5.7.3.1. Whitehaven	638.
5.7.3.2. Liverpool	639.
5.7.3.3. Bristol	639.
5.7.3.4. Exeter	642.
5.7.3.5. Londres	646.
5.8. PORTUGAL	649.
5.9. NOTAS	651.
CAPITULO VI	
<u>LA DETERMINACION DE LA COYUNTURA</u>	660.
6.1. LA COYUNTURA DEL COMERCIO	661.
6.1.1. A) <u>Evolución General</u>	661.
6.1.1.1. La relación general importación-exportación.	678.
6.1.2. B) <u>Las importaciones</u>	681.
6.1.2.1. Las especies	681.
6.1.2.2. El azucar	685.
6.1.2.3. El cacao	690.
6.1.2.4. El papel	692.
6.1.2.5. Las cantidades importadas	693.
6.1.2.6. El pescado	697.
6.1.3. C) <u>Las exportaciones</u>	699.
6.1.3.1. La lana	699.
6.2. LOS COMPORTAMIENTOS REGIONALES	719.
6.2.1. A) <u>Las exportaciones laneras</u>	719.
6.2.2. B) <u>Las importaciones</u>	723.
6.2.2.1. Galicia	723.
6.2.2.2. Asturias	729.
6.2.2.3. Las 4 Villas	733.
6.2.2.4. Las Provincias Exentas	736.
6.2.2.5. Una visión de conjunto	742.
6.3. LA COYUNTURA DEL TRAFICO	749.

6.4. NOTAS

760.

CONCLUSIONES

763.

APENDICE GRAFICO

775.

BIBLIOGRAFIA

801.

INDICE DEL APENDICE GRAFICO

- Mapa de los puertos, aduanas, caminos y consulados del norte de España.
- Evolución de la fota y tonelaje de Santander y Vizcaya.
- El número de hombres en Bermeo, una aproximación metodológica.
- El número de navíos España-Sund y Sund-España.
- La composición de la flota que posibilitaba el comercio español en el Sund.
- Evolución del comercio español de la sal y coloniales, y su comparación con el general del estrecho.
- El tráfico bilateral entre España y Hamburgo.
- El tráfico marítimo entre España y Amsterdam, en dirección sur norte y la participación de los puertos cantábricos en el mismo.
- La balanza comercial hispano - francesa.
- El tráfico español en Rouan-El Havre-. -valores globales-
- El tráfico español en Saint-Malo -entradas y salidas-.
- El tráfico marítimo español en Nantes -entradas y salidas-
- La balanza comercial española en La Rochelle.
- La balanza comercial española en Burdeos.
- Las exportaciones bordelesas de vinos y aguardientes a España
- Las exportaciones bordelesas de cacao a España
- Las exportaciones bodelesas de azucar a España
- Las importaciones bordelesas de lana española.
- Las importaciones bordelesas de hierro español.

- Las importaciones bordelesas de aceite español.
- Los envíos de J. Pélles de harina de Burdeos a Guipúzcoa.
- La balanza comercial española en Bayona.
- El tráfico Español en Bayona.
- La balanza comercial hispano-británica.
- La evolución de diezmos y sus agregados -perfil de importaciones- comparada con la de la de exportación de lana.
- El comportamiento del diezmo y los otros componentes arancelarios.

INTRODUCCION

En 1.974, Emiliano Fernández de Pinedo, en el prólogo a su obra sobre el País Vasco entre 1.100 y 1.850 señalaba que por entonces Manolo González Portilla tenía en curso un estudio sobre el sector mercantil; pero éste, como es sabido, orientó sus investigaciones en otra dirección y a mí se me planteó la posibilidad de intentar tal labor.

De partida me encontré con la expresión de Vilar: "Observar la formación de un capital comercial es, en primer lugar, establecer, para un largo período temporal, la amplitud de la circulación y de la comercialización de los productos" y esta primera condición supone, -- por lo evidente, un pie forzado que he intentado cubrir antes de lanzarme al estudio del comercio de Bilbao; y, como tantas veces, lo que se apuntaba como preámbulo de trabajo se ha convertido en la tesis misma; cierto que en estos casos se genera un compromiso de continuidad.

?

(se)

?

El comercio bilbaino no inscribe, en sus dos vertientes, ma rítima y terrestre en dos ámbitos muy concretos, y el marco del comercio marítimo es el Cantábrico, la costa que se extiende desde Bayona en Galicia a la Bayona francesa sobre el Adour. Una larga costa, flanco sur del Atlántico Europeo, parámetro definidor de un mundo marítimo-comercial de primera magnitud. Al norte el paso del Sund, puerto - del Báltico, era uno de los puntos claves para la definición de este espacio; en el centro la Mancha, en las puertas del Támesis y el Sena; y al sur, Finisterre.

El Sund era cruzado en una dirección u otra, unos 2.000 navíos al año, lo que suponía cerca de 4.000 pasos anuales; y este era un punto clave de aquel tráfico, más de 10 navíos, de distintas nacionalidades pasaban todos los días, cuando el estado del mar lo permitía, por delante del cuartel de Elsenor. Estos navíos luego se desparramaban por los puertos de Inglaterra, Francia, Holanda o España, transportando los objetos obtenidos en todo el interior del mar Báltico.

Al sur Finisterre; el extremo noroeste de la península era - un lugar clave, hasta tal punto era necesario pasar cerca de la costa-gallega en la ruta hacia el Sur que las naves inglesas de guerra, aún cuando quisieran actuar por sorpresa en Cádiz, o en cualquier otro lugar del Mediterráneo, si no querían terminar perdidos en el atlántico sur, si querían doblar Gibraltar, deberían arrimarse a Galicia, donde desde el Cabo de Hércules, o desde pequeñas naves eran sometidas a un atento marcage. Así podemos decir que este cabo era el punto sur, equiparable al ya señalado al norte, del tráfico marítimo europeo, Por él es difícil saber cuantos navíos pasaban, pero cabe una aproximación.

Según Magalhaes, en Lisboa, en el XVIII solían encontrarse

más de 600 naves al año, algunas procederían, ciertamente de América, pero estas, las mayores, es muy posible que fueran, por contrapartida las menos numerosas. Por su parte en Cádiz, se ha dicho que entraban unos 1.000 navíos al año, cifra que quizás sea un poco exagerada. En 1.736 el número de las que procedentes del norte de Europa arribaron al puerto andaluz fue de 795, de ellas, 24 navíos holandeses de guerra; años después en 1.788 fueron 1.198, 887 al año siguiente, 970, 1.008 y 1.133 en años sucesivos, y todo esto sin contar con las naves españolas, incluso las procedentes de los puertos cantábricos. Ciertamente que algunas de las que fueron a Cádiz habrían arribado anteriormente a Lisboa, pero en suma, no creo que sea aventurado suponer que por Finisterre pasaban, como año medio, en el XVIII, unos 1.500 navíos, 500 menos que por el extremo norte de este espacio marítimo.

Entre tanto por la zona central, la Mancha, el tráfico es -- más difícil de evaluar. En Londres en 1.718 entraron entre naves inglesas y extranjeras, procedentes todas ellas de puertos extranjeros, 2.052 embarcaciones, cifra que es posiblemente algo más elevada de las usuales, pero, de cualquier forma representativa de un nivel de tráfico. En el Sena o en Amsterdam el tráfico no era igual pero fue también considerable. Así en la zona central se cruzaban al año unos 8.000 navíos cuanto menos, entrando y saliendo en el Támesis y en el Sena, subiendo hacia el Sund o en la ruta a Lisboa y Cádiz.

El atlántico europeo acogía así un tráfico denso, el más intenso de su tiempo, próximo a los 16.000 registros, en las dos direcciones contando sólo los puntos señalados. ¿cuantos más en todas las costas?. Hamburgo, Rotterdam, Saint Malo, Nantes, Burdeos, son puertos de un tráfico importante que no hemos considerado. Aunque sopesado con precisión, la mayoría de las naves que no hicieran la ruta americana, -

o eran de cabotaje, muy difícil de cuantificar o, tenían muchas posibilidades de entrar en el citado número de registros.

En tal contexto se sitúa el comercio marítimo del norte de España, pero ¿con qué significación?. Ciertamente corta. Bilbao, que era su puerto más concurrido, a mediados de siglo 1.752, venía a registrar 3/4 entradas, parte de ellas de cabotaje, una cifra exigua, - pero lógica, dada, no sólo la capacidad de su puerto, sino también sus posibilidades de intercambio. No conviene exagerar: el mercado español y el comercio marítimo con España son dos cosas distintas. El primero - sin el respaldo americano no es sino una parte, la menor, del segundo, parte interesante, pero reducida en el contexto general europeo.

Desde el punto de vista interno, hispano, la situación era - completamente diferente; cierto que el comercio americano era primordial y de ello es prueba que los estudios sobre el comercio del XVIII son por término general, estudios sobre las relaciones mercantiles con América; no es menos cierto que el comercio desarrollado para satisfacer la demanda interior tiene un interés propio destacado, y en ese comercio también a los puertos del norte de España se les ha atribuido un - liderazgo que exige precisiones. Ciertamente que el Atlántico era más capaz de posibilitar tal comercio que un Mediterráneo en decadencia, y - que los grandes renglones de la exportación española, lana y hierro - se enviaban, casi exclusivamente, por estos lugares. Por su parte las - importaciones de paños y otras manufacturas ¿hasta que punto entraban también por los puertos del Norte?. Lo cierto es que, para España, - el comercio que se hiciera por las aduanas cantábricas fue importante.

Así parece plantearse dos de los contextos del problema; el - ámbito general y el particular; pero hay otro contexto, el histórico -

que resulta menos claro de lo que fuera de desear, los estudios sobre el siglo XVII, recientemente impulsados, se mueven en los parámetros - de la crisis y decadencia, real o nó, de la España de los Austrias; la visión que del comercio exterior nos da una síntesis reciente del reinado de Carlos II es, ciertamente pobre, escueta; consecuencia lógica de un tema poco estudiado. Hay que reconocer que éste es un problema - no sólo del XVII, sino también del XVIII. Para el siglo de la ilustración se pueden encontrar estudios sobre la agricultura, la ganadería, algunos aspectos industriales y varios estudios regionales, pero ni en los análisis generales, ni en las regionales se da una atención al mundo del mar, la pesca o el comercio, y cuando en unos estudios recientes se han planteado los distintos sectores de la economía española - en la crisis del Antiguo Régimen, el volumen dedicado al comercio, es, exclusivamente una suma de trabajos sobre el comercio colonial. Así -- pues, lo que no se ha hecho sobre el siglo XVIII, menos aún se ha realizado en la centuria precedente.

Algo, sin embargo se ha intentado, pero se trata de trabajos muy parciales sobre el tráfico de Bilbao, y el de Pasaes, y los factores influyentes en ambos puertos para su normal o inusual funcionamiento en el seiscientos, trabajo que presenté en Santander, pero que aún dista mucho de ser un marco general. Al respecto sólo cabe recordar - que el comercio internacional español fue, en tales puertos, sensible, no sólo a la evolución de la coyuntura económica general, sino que, poco a poco fue siendo más sensible, a avatares políticos. Si tal sensibilidad fue en aumento es una de las cuestiones a aclarar.

Resumiendo, no disponemos de un contexto histórico, antecedentes e consecuentes para el comercio internacional español en Europa, por lo menos antecedentes próximos, pues el siglo XVI es más conocido.

Volviendo a Vilar; me enfrentaba con la necesidad de estudiar en un largo período de tiempo, el siglo XVIII, luego vinieron limitaciones documentales (1.715-1.790), para estudiar "la amplitud de la circulación y de la comercialización de los productos". El -- marco a fijar es amplio, las muletas disponibles, la bibliografía -- nacional breve, y los contornos del problema poco claros. Una respuesta sencilla podría ser la de determinar la coyuntura, pero la evolución cuantitativa de un fenómeno no es un fin en si misma. Como poco, se impone averiguar cuáles eran los circuitos comerciales más importantes, los productos más trabajados, los puertos más sólidamente vinculados y el comportamiento general del mercado español.

Hay que tener en cuenta que dichos circuitos comerciales -- son no sólo los internos, los que recorrían las mercancías importadas o las exportadas por los caminos de Castilla, tema muy poco conocido, sino también, y a ello me atengo recorriendo las más diversas rutas atlánticas, recolando frecuentes y sestemáticamente en -- más de un puerto, y transportando con pertinaz inesistencia las mismas mercancías.

En cuanto a las investigaciones propias del XVIII, hay que referirse forzosamente al estudio del Profesor Palacio Atard sobre "Santander en el siglo XVIII" o la inagotable fuente de información que es la "historia del consulado" de Guiard, lo demás es historia del comercio americano, en Guipúzcoa, Santander y Galicia principalmente.

Ahora bien, incluso esta vertiente americana exige precisiones frecuentemente cuando se habla de comercio con América, los estudios se centran en Sevilla-Cádiz, o en los resultados del decreto de libre comercio americano, pero tal visión es forzosamente parcial, en

el norte de España, y en otros lugares; pero especialmente en las Provincias Exentas se dió un mecanismo de participación en América fecundo y permanente.

La participación vasca en el comercio americano desde los principios mismos del proceso colonizador es un hecho sobradamente conocido pues los pueblos de Vizcaya y Guipúzcoa, sobre todo, aportaron en aquella primera fase, tanto hombres como capitales a la gran empresa americana.

Antes de 1.540, entre los cargadores sevillanos, los vascos eran unos de los más activos.

Por estos mismos años los vascos iniciaron también unas relaciones firmes en otro ámbito americano, el de la pesca de bacalao y de la ballena en Terranova, actividad que supuso una fuerte inversión de naves, hombre y capitales en la renovación de ciertos servicios en la metrópolis, tal es el caso de la adaptación de numerosas lonjas -- en los alrededores de San Sebastián.

Ambos ámbitos de acción, así como la presencia directa en América fueron desarrollándose de forma un tanto independiente a lo largo del siglo XVII, para el que conocemos algunas listas de comerciantes sevillanos según los cuales, y atendiéndonos a algo tan aleatorio como los apellidos resulta que en 1.630 de una lista de 94 cargadores 20 eran vascos; además en una lista de los cargadores de Indias -- que se llaman a juntas del Consulado entre 1.692 y 1.697, de 92 listados 44 eran vascos.

Ciertamente el número de comerciantes, ni su evolución signi

fican que su importancia comercial, los capitales invertidos, sean -
 proporcionales en la misma medida que lo son las personas, pero de -
 momento sirve como índice que testimonia cuanto menos una notable pre
sencia.

En Terranova los vascos fueron colonizando la costa, en com
pañía de franceses y otros pueblos en un proceso difícil de cuantifi
car, pero en el que generalmente se admite que la presencia vasca --
 fue importante, y testimonio de ello es la interesantísima toponimia
 que ha quedado.

Al tiempo y al socaire de un proceso de colonización y de
 afianzamiento institucional en el que los vascos emigrados, desde --
 puertos de relevancia administrativa influyeron muy notablemente, fa-
 milias vascas de comerciantes, o nó, fueron desarrollando unas nota-
 bles redes comerciales, frecuentemente paralelas de las metropolita-
 nas. Es sabido en este orden de cosas que además de inicial impulso al
 descubrimiento, en primera fase colonizadora, los vascos ,y con ellos
 los demás puertos del norte de la península fueron el sustracto fun-
 damental de la administración en América. Impulsados los primeros, --
 además de la penosa situación económica, por su peculiar ordenamiento
 familiar, el mayorazgo, los pueblos cantábricos supusieron también du
rante el siglo XVIII e incluso en el XIX uno de los aportes humanos -
 más sustanciales en todos los niveles de colonización de la empresa
 americana.

Esta situación se alteró notablemente en el siglo XVIII y a
 ello contribuyeron numerosos factores. Se cerró a los vascos Terrano-
 va, se permitió el comercio directo con Venezuela, se habilitaron La
 Coruña, Gixon y Santander, entre otros, para el comercio americano, -

se trasladó la contratación de Sevilla a Cádiz, y se desarrollaron - notablemente las mismas economías coloniales al tiempo que las prácticas comerciales adquirieron cada vez más complejidad y la competencia internacional y la misma política del estado incidían en la capacidad vasca de acercarse al gran mercado del otro lado del Atlántico. Vayamos por partes.

Como consecuencia de la Guerra de Sucesión a la corona de España, sobrevénida a la muerte de Carlos II, y en el tratado de paz - consiguiente a la misma en Utrecht, posteriormente confirmado en Soisson, España perdía el derecho a pescar en Terranova; cierto que se establecía una reserva a tal prohibición en beneficio de los pescadores vascos pero tal salvedad no pudo hacerse efectiva por la oposición radical que, al margen de la misma norma, practicaban los ingleses. Como sea que en un principio los franceses conservaron sus derechos de pesca, los balleneros vizcainos, y especialmente los guipuzcoanos siguieron acudiendo a sus caladeros tradicionales bajo la protección de pabellón del país vecino. Esta situación era especialmente penosa pues el bacalao y la ballena retornaban a lugares como Bayona, desde donde, al menos de tal se quejaban los danostiarras, se controlaba el comercio guipuzcoano provocando una escasez, y consiguiente carestía sumamente negativos para la economía de la provincia. Pero, más adelante, también los franceses tuvieron que ceder sus caladeros.

En su conjunto esta situación provocó un notable cambio de actitud. Quienes antes tenían su propio pescado ahora debían de comprarlo, y para ello había unos mercados europeos concretos en Inglaterra y Francia, pero también podían adquirirse en origen, en el mismo Terranova, en Marblehead o en Nueva Inglaterra, o Boston, de modo que a la

anterior presencia de pescadores y factores sustituyó otra de comerciantes, a veces extranjeros afincados en el país como Parmentar y Barrow. o, más importante, el caso de un notable vizcaino, cuya familia llegó a controlar prácticamente la mitad del bacalao que se consumía en España, y que más tarde fue embajador en Estados Unidos, y luego Ministro de Hacienda, me refiero naturalmente al bilbaino Garroqui.

Este tipo de relaciones comerciales, estaban muy supeditados a la situación política internacional y América del norte, en tal sentido, y en el siglo XVIII, fue un lugar especialmente sensible. Téngase en cuenta, por un lado que las relaciones hispano-británicas, hasta 1.770, fueron muy tensas, y, por lo tanto el comercio -- con las colonias inglesas estaba durante tal tiempo influido por el cariz general de la política comercial bilateral, harto difícil; a partir de la Independencia, la situación se normalizó y sus efectos fueron notables. Pero, como contrapartida, estabilizada la costa oeste del atlántico, se desestabilizó la costa europea donde el corso causó verdaderos estragos dedicándose además muy especialmente a los bacaladeros procedentes de las colonias recién emancipadas a los que esperaba cerca de Finisterre para llevarlos a Portugal o a las Islas Británicas.

El puerto central del comercio americano fue trasladado en dos fases de Sevilla a Cádiz, y la consumación del traslado iniciado a finales del XVII, fue prácticamente simultánea con la pérdida de Terranova. Sin embargo tal traslado no supuso, ni la desaparición de los comerciantes vascos de Sevilla, que hacia 1.720-23, en relación con los cargadores de flotas, eran un 17% (40 en total tenían apellidos vascos) siendo incluso mayor número que el de los extranjeros,

tradicionales detentadores del comercio sevillano; ni la pérdida de importancia en el centro de las operaciones comerciales con América, ya que en Cádiz, entre 1.743 y 1.778, y atendiendo a la procedencia geográfica de los matriculados del comercio, resulta:

Nº de Orden	Lugar	Nºde comer.	% sobre total
1	Cádiz	759	29,47
2	Sevilla	207	8,04
3	Navarra	172	6,68
4	Guipúzcoa	166	6,45
5	Vizcaya	164	6,37
9	Alava	55	2,14

Con la particularidad de que Santander ocupaba el sexto lugar y Logroño el octavo tras Barcelona. Así pues la concentración en el entorno de las llamadas Provincias Exentas es impresionante; pero no tiene porque ser considerara como sorpresiva, ya Caro Baroja señaló la importante presencia navarra en el tema colonial, tanto en Cádiz como en Indias, donde su función financiera es conocida. Hasta tal punto estas presencias son importantes, que el número de matriculados de Vizcaya es aproximadamente la mitad dellos que un año normal por tales fechas, comerciaban desde Bilbao al por mayor y al por menor de todo el mundo; esto es casi el 50% de la propia matrícula bilbaino "de hecho"; otra cosa puede ser "de derecho".

Estos hombres desarrollaban una labor múltiple aún no estudiada ni evaluada. Unos podían ser comerciantes exclusivamente con America, y estar desligados tanto allí como en la península de otros grupos vascos, pero ya se ha señalado la tendencias que desde el XVI tenían de mantener unas relaciones de grupo, por lo que lo más normal sería, aunque suponga el esquema más compelto, siquiera sea por compendiar, que fuera representante generalmente de la familia, o -- afín a ella, de un comerciante vasco con puesto central en Bilbao o San Sebastian, de quien recibía algunas mercancías que luego envía-

ba a America a consignación de otro miembro de la misma firma, quien a su vez podía enviar a Cádiz productos americanos que luego se reexpedían al norte.

De hecho la progresiva ampliación de las redes comerciales - de las casas matrices fue complicando notablemente los esquemas y generando lógicamente situaciones más proclives al beneficio. A tal fin basta recordar a la compañía bilbaina Aguirre, Arístegui y Cía, que con anterioridad a 1.770 tenían además oficina en Cádiz, Cuba y Santander; la casa central negociaba sustancialmente con Inglaterra pero la filial andaluza se dedicaba casi en exclusiva a trabajar - con el Caribe usando como interlocutor la delegación cubana. Años después esta familia participó en la fundación de los bancos de Bilbao y Santander'

6

En 1.728 se abre un nuevo frente, el Rey autoriza y patrocina la erección de la Compañía Guipuzcoana de Caracas; las posibles razones de tal medida son múltiples: la oferta de una alternativa - al mal negociado, por la corona, asunto de Terranova la salida de una crisis que hunde algunas de sus raíces en las tensiones internas de la Provincia, la presión de los comerciantes y el atractivo que las compañías vigentes en Europa despertaban en Madrid; sea como, fuere, - lo cierto es que se trata de un intento de solución a un problema, no del resultado de una situación floreciente. El problema venía de antiguo. Ahora bien, la solución, con todos sus limitaciones tuvo, en el tema que nos ocupa, su vertiente concreta.

La concesión a Guipúzcoa de Venezuela, que por cierto no fue un proyecto único pues los vizcainos sugirieron que a ellos se les concediera el Mar de la Plata, lugar por el que tenían mucho empeño, -

como más tarde lo demostrarían, supone, de partida, un gran interés de los vascos por el mundo americano, lo cual no puede sorprendernos visto lo dicho, pero supone también el reforzamiento y ampliación de unos nexos, no sólo económicos sino también humanos e históricos importantes. America no hay que decirlo es inmensa, la presencia vasca con ser amplia en el espacio y abundante en hombres -¿cuando se cuantificará?- no podía ser uniforme y desde el principio se especializó en zonas concretas. Luego, con el tiempo, con el cambio de los centros de interés, también tal especialización se ha ido diluyendo, sin embargo en el XVIII había zonas de influencia vasca -- claramente definidas, zonas no sólo comerciales, que las había, sino sobre todo zonas administrativas, más aún, religiosas. Así la Compañía supuso la apertura de una nueva parcela de influencia intensiva que añadir, por ejemplo, a la de la costa sur de Pacífico.

Guipúzcoa envió naves, dinero y hombres a Venezuela y obtuvo a cambio notables beneficios, no sólo en cacao sino, a través de intercambio o del desarrollo de su propia industria naval, en muchos otros sectores. Este comercio, que aún cuando ha sido un poco estudiado, aún tiene que conocerse mejor, fue muy importante, no sólo para la provincia, donde en astilleros, herrerías para clavos, trujineros, proveedores varios a la flota, hombres, instalaciones subsidiarias y capitales, se dinamizó una parte notable de la población, sino también en America a donde partieron al socaire de tan indudable empresa numerosos vascos, creando una situación, un reparto de poder, una infraestructura económico-social en suma, que marcó profundamente la posterior evolución de la colonia. Tanto las revueltas sociales de la época propia de la compañía, como el proceso mismo de la independencia, o su posterior desarrollo durante el siglo XIX, parece claro que deben casi toda su singularidad a la presencia

guipuzcoana que marcó de una manera profunda a Venezuela.

Cuantos hombres partieron es algo que no sabemos, pero muchas de las consecuencias de la aventura americana en Guipúzcoa y en Vizcaya son más conocidas. La evolución del precio del cacao y consiguientemente su conversión en elemento importante del comercio para intercambio en el interior de la península fue clave, y a otro nivel al de infraestructura, instalaciones o tecnología ahí están las naves de la compañía construidas en Pasajes que tenían un arqueo notablemente superior al usual en las gradas vascas, acostumbradas a construir para el comercio europeo, y que salvo en Zorroza, en los Reales Astilleros que luego fueron arsenales para la construcción de correos marítimos de america, no se hacían en ningún otro astillero de la costa vascongada.

Pero el proyecto de la Compañía Guipuzcoana tuvo su reflujo, a lo que parece inevitable; sin embargo fue sustituido, puede decirse así, por nuevas situaciones peculiares que siguieron posibilitando una notable presencia vasca, más allá de Cádiz, en el comercio Americano.

En un intento de reformismo, como recientemente se ha señalado uniope por no rupturista, la administración borbónica, presionada en parte por las mismas colonias, inició un lento proceso de liberalización del comercio americano. Esto es, fue haciendo progresivamente partícipes a varios puertos españoles en el comercio con América. Con unas cortas salvedades, el comercio con América, hasta entonces, sólo pudo hacerse por Sevilla primero, y luego exclusivamente por Cádiz, pero en 1.768 se autoriza a que unos cuantos puertos entre ellos Santander, Gixon y La Coruña, envíen mercancías a ciertos puertos americanos; más adelante se ampliaron estos puertos

americanos y se permitió también el retorno de naves cargados a los mismos lugares de origen. De hecho, y para empezar, hay que señalar que tal medida no parece que redujera sensiblemente el comercio gaitano.

Lo que si hacía era modificar, y notablemente las condiciones vascas del comercio con América. Hasta entonces la centralización del comercio en Cádiz hacía que tal puerto fuera el lugar de almacenamiento de todas las mercancías que desde Europa se enviaran a América; ahora bien, cuando Santander y La Coruña se abren al comercio con las colonias es el momento óptimo para que el almacén privilegiado que por su sistema foral son las Provincias Exentas, obtenga un rendimiento mejor. No es pues casualidad, que guipuzcoanos y vizcainos se lancen a participar en el proyecto liberalizador con entusiasmo, lo que no excluyó, para que, previo el hecho, intentaran -- que, también ellas fueran beneficiadas con las medidas tomadas. Sin embargo el "precio" que la administración demandaba, en una línea claramente iniciada cuando en 1.717 se intentó el traslado de las aduanas interiores a la costa, era lo suficientemente importante como para preferir la utilización de intermediarios, antes que renunciar a una condición de cuasi puerto-franco inmejorable. El reto -- consistió en aprovechar en beneficio propio lo que en principio se presentaba, por lo que de discriminatorio tenía, como una exclusión, y ciertamente el desafío fue aceptado por una parte importante de la burguesía comercial de Bilbao, y en menor medida de San Sebastián, y los resultados, dentro de la brevedad del proceso, fueron positivos.

El proceso fue corto en el tiempo por varios motivos. En primer lugar, el inicio de aplicación del decreto máximo, el último, -- coincidió prácticamente con la guerra de la Independencia americana,

guerra prácticamente naval, y enfrentados a una Inglaterra en alza marítima. Superada la guerra, los primeros efectos se notan pronto, pero con la revolución francesa no tardó en llegar de nuevo la inseguridad al Cantábrico, la guerra de la Convención y la ocupación de Guipúzcoa y Bilbao, hizo huir a bastantes comerciantes a Santander y llenó de zozobra a la burguesía comercial de ambos lugares; - luego vino la guerra de la Independencia, y con ella, coinciden todos los especialistas, se inicia el proceso firme de deterioro de las relaciones políticas y económicas entre la metrópoli y las colonias.

Así por mucho que se iniciara una época novedosa en cuanto a los mecanismos de relación del País Vasco con América, fue éste, más que otros quien tuvo que soportar, por mar o por tierra más presión, lo cual hacía especialmente difícil rentabilizar, siguiera comercialmente, tal novedad; sin embargo se intentó, y algo se logró.

Por un lado, veamos la situación gallega, La Coruña, puerto terminal de los Correos Marítimos fue también un puerto con un cierto nivel de especialización en el comercio con América, A lo que parece por recientes investigaciones comercio preferentemente con la zona de la Plata, la misma por la que años atrás había manifestado su interés el consulado de Bilbao. Los gallegos importaban preferentemente cueros al pelo, cueros que luego reexpedían a Bilbao, donde se distribuían por las abundantes tenerías vizcainas; hasta tal punto la dependencia del comercio gallego con el País Vasco era importante, que cuando, como corolario a la libertad de comercio se creó su Consulado, uno de los principales miembros del mismo fue un vizcaino quien, una vez consolidados los mecanismos abandonó La Coruña para retornar a Vizcaya. Tal es el caso de Miguel de Goyeneche.

En Santander, en parte por la proximidad, los nexos eran más abundantes, y los mecanismos, por tanto notablemente más complicados, a lo que parece la mitad de la flota del carrera de las indias del puerto montañés era propiedad vasca, y no sólo eso, parte del desarrollo industrial que se generó en aquella zona como consecuencia del comercio americano era vasco. Basta ver nombres de los propietarios de algunas ferrerías, tenerías, industrias harineras o cervecerías. De hecho cuando se ocupa Bilbao, el ayuntamiento, compuesto sustancialmente por burguesas comerciantes emigró a Santander donde, para la época tenían ya puestos sustanciosos intereses.

El procedimiento, en ambos casos, era sencillo. En Bilbao o en San Sebastián, otras veces en los mismos La Coruña o Santander - por cuenta de comerciantes vascos se acumulaban mercancías que luego se transportaban a los navíos, propios, los más de los veces o ajenos que marchaban a las Indias. A su retorno el navío a veces, ni siquiera descargaba en tales puertos, presentaba el conocimiento, - pagaba los derechos correspondientes y aligeraba su bodega en lo que a mercancías ajenas se refiere, y luego, directamente se encaminaba a los puertos vascos donde descargaban. Frecuentemente, también, los comerciantes bilbainos aparejaban y armaban al completo las naves en Olabeaga y desde allí los enviaban a Santander, donde tenían la mayoría representante fijo a efectos de que les preparara la documentación adecuada y se pagaran los derechos estipulados para que pudieran ir al comercio americano.

El interés y la influencia de los vascos en el comercio americano no termina en esto. El consulado de Bilbao, a través de sus ordenanzas influyó también de forma considerable, y así como las ordenanzas, por ejemplo de Santander y La Coruña se hicieron tomándole -

como modelo lo mismo se hizo en la mayoría de los consulados américnos en los que, por cierto los comerciantes de origen vasco eran muy influyentes, y para muestra sirve el de México, donde vascos de primera generación, nacidos en España fueron comerciantes tan importantes que, en la práctica ocuparon la dirección del consulado uno de cada dos años, y donde las familias mercantiles estaban vinculadas en origen al País Vasco y esto es un lugar en el que la influencia del País Vasco, era por entonces menor.

Todo este cúmulo de mecanismos, que frecuentemente actuaban de forma conjunta hacen que la situación del comercio en el País Vasco con América, fuera especialmente compleja, pero no por singular, diferente a la aceptada normativamente, inexistente, los vascos, comerciaron y mucho con América y con ellos, desde antes del XVIII, también estuvieron montañeses, asturianos y gallegos, aunque en menor medida.

Cabe pues plantearse la cuestión del comercio del norte, cuando menos en dos vertientes de innegable magnitud, la europea y la americana, cada una de ellas con sus propios esquemas interpretativos, aunque ambas sólidamente gravadas entre sí.

Partiendo de tal situación he optado por estudiar el comercio europeo y el resultado de tal trabajo puede servir de punto de partida para una interpretación lo más acertada posible de ese modelo de comercio americano tan poco elaborado en nuestra historiografía actual.

El proceso analítico a desarrollar puede ser vario, sin embargo las fuentes mismas imponen limitaciones insoslayables, y de acuerdo con ellas se puede intentar un determinado programa de estudio.

En primer lugar y a efectos de determinar el valor metodológico de la información disponible se procede a un estudio detallado del arancel, su estructura y su evolución, a sí como del mapa aduanero al que dicho arancel iba destinado.

Fijadas las características normativas de la información hay que pasar a otro nivel; se trataría ahora de valorar la mera posibilidad física del comercio marítimo internacional, determinar los puertos a través de los cuales este tráfico era posible, y al tiempo investigar en las rutas de distribución del interior del comercio y en los mecanismos puestos por la administración a disposición de una política de fomento de dicha actividad comercial'

Dos factores determinan la capacidad del comercio y tráfico marítimo; la del comercio se deriva de la demanda, en alguna medida proporcional a la población, y de la capacidad de oferta de un colectivo determinado, en base a su propia producción o a la función de conductores de producción ajena; la segunda, dependerá de los navíos que se tengan comprados o contruidos, y de los hombres disponibles para manejarlos.

Resueltos los aspectos más arriba citados puede decirse que nos encontraríamos en condiciones de enfrentarnos con el problema de comercio y el tráfico marítimo, en sí. A continuación se plantea la necesidad de valorar la evolución de este fenómeno contando con una lamentable limitación de información documental.

La alternativa está en rastrear la cuestión a través de la bibliografía internacional. País por país, puerto por puerto de la Europa Atlántica una bibliografía más o menos extensa puede darnos

múltiples pistas para comprender un fenómeno respecto del cual poseemos pocas noticias.

Queda por último la definición de la coyuntura comercial, la conclusión del trabajo como suma de: capacidad de comercio, capacidad de tráfico, relaciones comerciales, problemas políticos. En alguna forma la coyuntura abriría así paso al análisis de aspectos concretos de este comercio internacional que sin ella resultan de difícil ubicación.

F U E N T E S

1.- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

a) Secretaría y Superintendencia de Hacienda

- Consulados leg. 879 a 896 años 1.790 a 1.799
- Competencias de Consulados 901

b) Consejo Supremo de Hacienda

- Cuentas de Consulados

c) Dirección General de Rentas 1º remesa

- Aduanas leg. 2.506 a 2.565 1.715 a 1.780
- Lanas 2.532 a 2.593 1.749 a 1.780
- Tribunal Mayor de Rentas 2.575 a 2.578 1.756 a 1.761

d) Dirección General de Rentas 2º remesa

- Rentas Generales 470 a 499 1.710 a 1.783
- Matrículas 251 a 297 1.728 a 1.783
- Navegación de particulares 493 a 523 1.718 a 1.783

f) Guerra Moderna

- Descripción de la costa norte 3.735 1.756

2.- ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL

- Prohibición de trato y comercio a los daneses

Miscelanea 3 doc. 21 fol. 269-272 ms. 1.457

- Razón del costo del cáñamo que regularmente consume nuestra marina militar, mercantil y pescadora.

Miscelanea doc. 16 fol. 166-169 ms. 1.443

- Navíos y parajes de su construcción desde 1.741 a 1.791, duración y carenas. Manuscrito 471

- Revista de matrículas del Departamento de El Ferrol (1.759)
El Ferrol 60 fol. ms. 2.271

3.- ARCHIVO ALVARO DE BAZAN

- Matrículas. Generalidad - Revista 1.785 a 1.788. 31 folios

4.- ARCHIVO GENERAL DEL SEÑORIO DE VIZCAYA (Casa de Juntas de Guernica)

- Cartulario Real. Ordenes Reales particulares de Marina
nº10 reg. 1, nº1 a 55 (1.752 a 1.805).
- Aduanas reg. 2 1.717:a 1.768
- Comercio reg. 2, leg. 1º:1.772 a 1.801
- Consulado de Bilbao reg. 3º:1.752 a 1.794
- Cuentas. Reg. 9 del arbitrio de 8m^s en quintales de vena 1.641
1.733. reg. 10 1.710-1.764.
- Embarcaciones reg. 1: 1.771-1.802
- Granos. Sobre extracciones reg. 1: 1.754-1.793
- Marinería reg. 1: 1.768-1.799
- Venas reg. 3 :1.747 a 1.857
- Marina reg. 1

Este archivo ha sido ordenado detalladamente con posterioridad; especialmente en la sección de Marina, Marinería y Embarcaciones ha aparecido mucha documentación del siglo XVIII. Básicamente la relacionada con el Juez Ordenador.

5.- ARCHIVO GENERAL DE GUIPUZCOA

Sección primera

- Aduanas, aranceles y contrabando.

Sección segunda

- Puentes, puertos y muelles.
- Marina.
- Construcción de barcas leg. 61 años. 1.777 y sig.

6.- ARCHIVO DIPUTACION DE VIZCAYA

- Sobre aduanas
- Sección de pleitos del corregimiento.
 - pleitos varios de Comercio y Asuntos Marítimos.

7.- ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE VIZCAYA

- Escribanos de contrabando y Marina

Juan Bautista de Bolivar 1.742 - 1.763 leg. 3.223 y sig.

Juan Angel de Bolivar 1.764 - 1.789 leg. 3.225 y sig.

Zacarias de Bolivar 1.790 - 1.813 hasta 3.235

Entre 1.700 y 1.713 parece que fue escribano de contrabando y marina Goicoechea, pero no es constatable, despues, en plena época del traslado lo fue un Bolivar, a quien los sediciosos quemaron los materiales;entre 1.722 y 1.742 no he podido localizar al escribano correspondiente. De hecho caben dudas sobre si J. Bta. lo fue realmente entre 1.752 y 1.763.

8.- ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE SANTANDER

- Sección del Real Consulado de Santander, 36 leg.

- Protocolos notariales

- Escribanos de Marina

Antonio Somonte	1.752 a 1.782	leg. 234 a 243
Peredo Somonte	1.783 a 1.791	leg. 309 a 320
Santos Cabanzo	Enero-Agosto de 1.795	
	Julio de 1.797 a 1.800	333 a 338
José Domingo Cárcova	Agosto 1.795 Julio 1.797	

- Según parece en 1.734, antes de la ordenanza de escribanos de marina lo era en Santander de guerra, comercio y contra bando, José Antonio Ibáñez Concha

9.- ARCHIVO MUNICIPAL DE BILBAO

- Sección Consulado y Casa de Contración

Libros de cuentas de Averias 1.733 a 1.740

10.- ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN

- Sección Antecedentes históricos

Libro 1. sobre puerto de Pasajes, aduanas y lanas.

Libro 2º sobre vena e instalación de aduanas

NOTA: El Guipúzcoa se señala que fue escribano de Marina Sebastián Cardaveraz, años 1.700 a 1.733 leg. 1.315 a 1.328
En Asturias Joaquín Alonso Viada de Gixón, pero en el ARCHIVO NOTARIAL de Oviedo. legajos 1.980 y 1.981 años 1.776 a 1.790 no aparece como tal.

CAPITULO I

ARANCELES Y ADUANAS

Un estudio que gira, como este, en torno al Comercio Internacional tiene sus fuentes fundamentales en la documentación de caracter aduanero, y por tanto la mayoría de los problemas metodológicos que se plantean surgen del ámbito de dicha fuente. No significa esto que tal información sea exclusiva y averías consulares, u otras cualquiera informaciones, son, en tal sentido, -- tan valiosas o mas; pero, los límites de un posibilismo, por ambicioso que este sea, se imponen, y, por el momento, la base de esta aproximación son precisamente los registros de las aduanas.

Ahora bien, las aduanas, puerta legal del comercio internacional, son también, no caben al respecto dudas, claves inestimables de la política comercial de cualquier Estado Moderno. -- Precisamente por ese caracter trascendente de política aduanera -- los distintos gobernantes incidían, desde sus políticas concretas, en la situación de los adeudos, pero más concretamente, en el - -

trasfondo, en el arancel.

La política hispana en el XVIII era, en materia económica y dentro de múltiples matices, una política mercantilista; - pero este mercantilismo no fué uniforme a lo largo de toda la centuria, tuvo sus momentos, sus fases y sus exponentes diversos en los sucesivos aranceles y también, quizás de una manera mas directa, en las abundantes medidas reguladoras, al margen del arancel, de los intercambios internacionales.

En gran parte puede decirse que la mera regulación -- del comercio internacional, al margen de las teorías económicas, por simple búsqueda de recursos para el Estado, está en el sustrato del proceso. Mas adelante se "descubrió" la posibilidad de hacer un uso político, con vistas a la política exterior, de las - normas comerciales a través de los aranceles, y por último, se -- utiliza también el arancel, la regulación de las exportaciones y de las importaciones, como un mecanismo regulador, otras veces impulsor, del mercado interior y de los sistemas productivos.

Así mismo, se impone estudiar con cuidado las aduanas y los aranceles, conocer en que condiciones se producen, ver, en alguna medida, a que problemas o intereses responden, como se forman, que componentes tienen, etc.

A finales del siglo XVII, como ya se ha señalado (1), el mercantilismo como política económica, era mas teórico que real y esto no por la naturaleza propia de las normas que regulaban el comercio, sino, principalmente por causa de la utilización por -- parte de los comerciantes y administradores de rentas, de mecanismos fraudulentos o semi ilegales, que convertían los derechos --

aduaneros en mínimos y, por ende, hacían que el comercio fuera - prácticamente libre.

La razón de esta situación parece estribar en la -- práctica hacendística de arrendar las Rentas. La Hacienda en - - 1683 intentó reformarse en balde, solo consiguieron introducirse ciertos retoques en 1691 y una reforma estructural de su administración, a nivel superior, en 1694; ahora bien, tales intentos - no modificaron las características propias de la hacienda que se formalizara en el XVII. Se llegaba a principios del XVIII con el famoso arriendo de Eminente de 1698, recién firmado y sin visos de modificación en la Hacienda y más particularmente en las Aduanas y sus aranceles (2).

Así en 1703, cuando Orry formula sus conocidas propuestas, los aranceles variaban según la región y el recaudador, y -- eran de diferentes tipos; con lo que su administración parecía sumamente compleja, por lo que la gran ventaja, una vez más, del - arriendo, era que la renta se podía negociar y realizar directamente con los financieros, como el mas arriba citado Eminente o D. Francisco Sanchez de Portol, que controlaba a principios de - siglo el monopolio de cacao y chocolate.

Sin embargo las reflexiones del ministro no resultaron fructíferas y en 1704 el hijo de Eminente volvió a concertar un asiento de las rentas con la Corona, asiento que duraba de -- 1709 a 1714 (3). Es esta persistencia, de seis años de arriendo, una de las claves para comprender la situación de principios de siglo, un tiempo en el que se evidencia que no era tan tras-- cendente la política general del Estado como la capacidad de estos administradores de modificar las condiciones prácticas del -

adeudo, reduciendo, vía convenio entre el 25 y el 60 % los derechos aduaneros.

Aunque el nuevo monarca, Felipe V, quisiera en los albores de la nueva centuria modificar la situación, su precaria posición durante la guerra de sucesión, no le permitió incidencias mayores y de hecho, a pesar de su marcado mercantilismo en 1709 tuvo que abrir todos los puertos a cualesquiera buques, amigos, enemigos o neutrales, pues la falta de granos fue tan penosa que cualquier socorro era necesario, a cambio de bastimentos les permitía comerciar con todas las mercancías hasta entonces prohibidas.

Con el final del asiento del hijo de Eminente llegó también el final de la guerra y desde 1715 las aduanas pasan a ser administradas por una Junta y Administración General, según dictara una orden de 8 de Diciembre de 1714, con aplicación a los diversos derechos exigidos en los distintos puertos.

Entre tanto y sustancialmente como consecuencia de una voluntad de racionalización que fué característica de los primeros momentos de la nueva dinastía, cuyos artífices, a veces fallidos, en materia hacendística fueron Orry, Amelot y Berjewak, se procedió a una normalización del arancel, normalización, mejor fijación, en base a los criterios de la centuria precedente, que se lleva a cabo en 1709, poco antes de la pérdida de influencia de los consejeros franceses en la Corte de Felipe V.

A partir de 1715, del final de la guerra y de la - -

asunción semi oficial de las administraciones de las rentas de la Corona se entra en un nuevo proceso de especial importancia para los pueblos de la Costa Cantábrica. La racionalización, y no solo ésta, sino también mecanismos políticos, llevaron, en la búsqueda por parte de la Corona de nuevos ingresos y de un más efectivo control, se decía, de los grandes núcleos de contrabando; y ésto, entre otras cosas, se pensó que pasaba por una reforma del mapa aduanero, los primeros sondeos y la posterior puesta a punto del proceso fueron significativos, pero parte del proyecto inicial hubo de reconsiderarse.

En 1722, superado el conflicto, algo se había avanzado (4) pero comparar la situación de normalidad con los precedentes de guerra, renovación de estructuras y desórdenes sociales, no es precisamente una contemplación homogénea; aunque ayudó en todo el proceso la evidente recuperación comercial que siguió a la guerra. La hacienda tenía necesidad de ser operativa y el ramo de Rentas Generales, al igual que los demás (en 1722 suponía un 13'99 % de los ingresos totales) había de ser adaptado a la situación (5).

Sin embargo la evolución que, aún cuando fuera gracias a la nueva normalización, había sido satisfactoria hasta 1726, inicia a partir de esta fecha una tendencia menos optimista, "Entre 1726 y 1739 puede hablarse de estancamiento general" de la hacienda, si bien las rentas generales, las derivadas sustancialmente de aduanas y otros gravámenes al comercio aumentaron ligeramente; de hecho, consumadas ya las reformas posibles, y más evidentes, se imponía una revisión de la naturaleza propia de las rentas.

así, ya en 1724, antes de que la situación se hiciera patente, Gerónimo de Ustariz señala la gravedad de la situación y apunta algunas posibles soluciones, en la más clásica línea Colberlista; Zabala y otros más, algunos ya en pleno proceso de degradación de la Real Hacienda, plantearon con toda crudeza el problema y señalaban las soluciones que, a su juicio podían adoptarse. Y algunos de estos remedios, con mayor o menor fortuna tuvieron un cierto eco en Patiño, el hombre que durante este periodo se responsabilizara del tema; pero los gastos crecientes de la política italiana, y otras variables, no permitieron rentabilizar adecuadamente los esfuerzos.

En 1736, al final del gobierno de Patiño, las rentas no habían mejorado lo que el espíritu reformista pudiera desear. De Orry a Patiño se había hecho un importante esfuerzo por renovar la hacienda, pero todavía era pronto para que, tras la guerra y la política que posteriormente siguiera la monarquía, en Italia sus efectos se hicieran notar. Ahora bien, la situación que se venía gestando no parecía tener remedio, y por diversas razones, quizás por la presión misma de los defensores del modelo de arriendo, a partir de Patiño, se confió la hacienda a hombres notoriamente menos reformistas, en 1739 se encarga de la hacienda un asentista; la reversión del reformismo parecía casi consumada. Pero el fracaso que suponía la suspensión del 39 y la ineficacia de nuevo demostrada por el viejo sistema, hizo que al advenimiento de Campillo en 1741 representara el retorno, ya irreversible, de la administración directa.

Con Ensenada el proceso se consolida y la evolución de las rentas generales, de los derechos aduaneros va en un aumento progresivo.

EVOLUCION DE RENTAS GENERALES (*)

1713 :	59	1740:	100	1751:	100
1722 :	100	1741:	110'21	1774:	146'78
1726 :	90'93	1742:	120'94	1775:	119'69
1730 :	82'71	1750:	190'78	1776:	136'43
1731 :	79'62	1751:	211'72	1777:	117'75
1732 :	97'14			1778:	154'17
1733 :	87'47			1779:	167
1734 :	96'29				
1735 :	95'89				
1736 :	94'68				
1737 :	94'05				
1738 :	94'54				
1739 :	96'48				

(*) Datos sacados de F. ALBALADEJO Ob. cit.

La situación, válida hasta 1779, hasta los comienzos de la guerra con Inglaterra se mantuvo pues, desde el punto de vista de los mecanismos, estable; su evolución fué progresiva y, teóricamente el sistema se manifestaba como válido. Sin embargo la guerra con Inglaterra y todo lo que ésta supuso dejó de manifiesto que, la falta de una reforma profunda había hecho - llegar a su techo el reformismo, lastrando a éste con todos los defectos de la ordenación tradicional de la hacienda hispana.

Hacia 1780, la situación hacendística, resultaba insostenible porque en última instancia la situación social del país, era difícil, la fuerte alza de los precios redujo la capacidad adquisitiva de capas cada vez más extensas de la sociedad, reduciéndose la comercialización y llegándose a una especie de aniquilación de los pequeños consumidores; y esto a pesar del consciente estancamiento de las rentas provinciales. - Como señala Fernandez de Guillermo "cerrado el camino de la reforma - aplicar el catastro cuyos últimos intentos finalizarán

en 1776 - solo quedaba el alza de los tributos tradicionales o - la creación de nuevos" (6). Así se reforma el arancel, haciendo uno nuevo, que modificaba el que desde 1709 venía utilizándose, en 1782; bien es verdad que tal reforma fué aprovechada para introducir en él unos criterios de defensa del mercado interior -- que estaban ausentes en el de principios de siglo; pero la razón fundamental del cambio buscaba un incremento de los ingresos por Rentas Generales.

En suma, desde el siglo XVII, las rentas generales, - prácticamente reducidas a los ingresos procedentes de las aduanas, al ser uno de los factores claves de la hacienda, fueron intervenidas, estudiadas y modificadas en cada ocasión en que los recursos de la monarquía estaban en entredicho. Se formalizó el arancel en 1709, se arrendaron sus rentas; se pasó a su administración directa y se volvieron a arrendar; se impuso, ya definitivamente su administración, con todo lo que ello conlleva de reforma de sistema; y se modificó de nuevo el arancel general; eso sin olvidar las reformas parciales del mismo, los derechos del - Almirante y otros elementos de análisis más pormenorizado. Además del intento de racionalizar la geografía de los adeudos quitando las aduanas interiores o las múltiples preocupaciones de la administración por controlar el contrabando.

Por tanto, y dado nuestro nivel de conocimientos sobre la hacienda del XVIII, ciertamente corto, y lo poco que sabemos del importante esfuerzo que tuvo que suponer para la administración cobrar por sí, sin intermediarios, con sus propios funcionarios, a los que debía formar para tal función, se impone una - - aproximación un poco detallada sobre la estructura interna de algunas de las variables, cuanto menos del arancel y del mapa adua

nero. Si bien, la teoría propia en que se mueven ambas variables, la política económica, si la hubiere, es un elemento poco analizado, y por tanto, parte de lo que a continuación se diga pierde perspectiva. Por otro lado, el tema del contrabando y de lo que el Estado hizo por controlarlo, es sumamente importante en sí, - pero también en lo que, como actitud política representa en cuanto al tema de los mecanismos de mercado y su ordenación y en - - cuanto a la situación general de la hacienda se refiere. Siendo ambas cuestiones de necesaria clarificación, no es, tal me parece, este trabajo el marco en que puedan resolverse temas de tamaño magnitud, y es por ello que centro este primer capítulo por lo - que de metodológico tiene, en los dos factores más arriba citados: el mapa aduanero y sus reformas y el arancel, su estructura y sus modificaciones.

Antes de pasar a ambos temas conviene hacer una precisión que pone de manifiesto, una vez más, la relación entre la - documentación, si se quiere como mera realidad física, al margen - incluso de su estructura, de la calidad de su información, con - los hechos reseñados. Puede decirse que, si no completamente, en gran medida, las lagunas documentales se tornan comprensibles y el investigador así conseguirá una cierta certidumbre de que ha localizado la mayor cantidad de documentación posible. Bien es verdad que otras fuentes u otros fondos pudieran ser compensatorios, pero, por el momento se han manejado unos muy concretos.

Veamos, hasta 1715 ya se ha reiterado la situación, -- las rentas de aduanas estuvieron arrendadas: pues bien, en la Secretaría de Hacienda, en sus papeles de Simancas, ni en otros lugares, ha sido posible, lógicamente, encontrar informes aduaneros

para tales años, los arriendos permiten conocer el resultado para la hacienda de la renta, pero no su comportamiento concreto.

En 1.717, como ya veremos más adelante, y en una línea - apuntada más arriba se inicia el proceso de traslado de las aduanas del interior, y ese mismo año faltan datos de Orduña, los de Santander son incompletos, el 18, ni tan siquiera parcialmente se encuentran datos de las cuatro villas y hasta el 23, en años sucesivos, - la información no se normaliza del todo; en los distintos años faltan los datos de Santander, Valmaseda y Orduña, los de Vitoria son generalmente incompletos, los de Bilbao, desde 1.717 aparecen en un resumen de 1.721, y los de Galicia en 1.720, es decir, en el norte son años en que se cobran los derechos aduaneros pero en los que la situación es confusa, y la información no siempre siguió sus procedimientos ordinarios.

Hasta 1.733, las rentas siguen administradas por la Hacienda Real, concretamente por la Superintendencia General, y en - tal periodo no se observan deficiencias mayores. En estos 10 años - faltan los datos de Logroño de 1.727 y los de Santander del 31 y 32; el 33 empiezan a faltar los informes, que se hacían al año siguiente de Bilbao, y el mismo Santander. Del año 34 al 40, faltan los datos de todos los adeudos, son los años en que la Real Hacienda está prácticamente administrada por antiguos asentistas o gente vinculada a ellos.

A fines de 1.739 expiraba el arriendo que siguiendo la - práctica sexenal se había contratado el 33, y las aduanas pasaron - a ser, de nuevo administradas por la Superintendencia, y la documentación es de nuevo completa. A partir de esta fecha, se dictan abundantes normas para regular el funcionamiento de las aduanas; fiján-

dose las relaciones y procedimientos administrativos de dependencia entre las aduanas generales las subordinadas y las mismas aduanas, llegando así a regular incluso los procedimientos de inspección y dación de cuentas. Ordenando, en una palabra, el complejo sistema aduanero que, definitivamente se veía enfrentado con el sistema de administración directa, es decir: el Estado que hasta entonces no había tenido necesidad de disponer de una administración propia en los registros y adeudos y aduanas pues esta era una obligación de los arrendadores, regulada sexenalmente, se vió necesitado de desarrollar sus propios funcionamientos y de disponer de sus propios empleados, era todo un reto que a nivel normativo se afrontó con presteza.

A partir de Carlos III la administración de las aduanas mereció una atención detallada de las oficinas de Hacienda, las normas sobre aranceles menudearon y poco a poco la administración de la renta fué perfeccionandose; ahora bien, cuando en 1.780 la situación hacendística se torna crítica, se intenta y practica una forma total del arancel, y son precisamente estos años, aquellos en los que la documentación vuelve a fallar. Se encuentran informes de Rentas Generales, y también noticias cada vez más precisas, de consulado; pero los datos de los registros aduaneros ya no aparecen. De nuevo la sensibilidad de la documentación a los estudios y reformas administrativos se hace evidente.

EL MAPA ADUANERO

Desde el sistema vigente prácticamente a lo largo de todo el periodo objeto de este estudio, la ubicación de las aduanas respondía a un conjunto de razones, cuya enumeración pudiera ser siempre incompleta pero que básicamente se reduce a una preocu-

pación por controlar el comercio internacional en una voluntad - de regular el mercado interior y de ayudar a la producción propia sin olvidar el hecho de que las rentas generales eran importantes, lo que significa que las citadas aduanas eran también una - de las fuentes generales del ingreso del Estado, y por tanto, en consecuencia de todas estas razones, un deseo claro de controlar el contrabando.

Supuestos estos factores la opción por los lugares en los que habían de ubicarse las aduanas ofrecía ciertamente algunas alternativas, pero no demasiadas, al menos tal era la situación en el norte de la península.

En la costa los puestos en los que, normalmente los - navíos podían descargar sus mercancías necesitando para ello un calado adecuado, un acceso practicable y un muelle de atraque, - eran pocos; por otra parte los ríos, fáciles de controlar, so--- lían utilizarse para transportar la carga lo mas al interior posible, de modo que debía ser en tal lugar, el de la descarga, - donde debían de ponerse las aduanas.

En el interior la situación es distinta pero basada - también en criterios posibilistas. En Galicia la extensa frontera con Portugal amenazada permanentemente por el contrabando del ganado (7) necesitaba abundantes adeudos. En las Provincias - Exentas, en principio, las peculiaridades de la geografía posibilitaban un control más efectivo con una administración más reducida; Vizcaya sólo tenía o la ruta hacia Guipúzcoa, o los pasos

de Valmaseda y Orduña y Guipúzcoa, más abierta, parte hacia Navarra, tenía importantes conexiones con Alava, donde se situaban - los límites con Castilla.

Ahora bien, si puede asegurarse que las condiciones físicas de los lugares permanecieron generalmente estables, esto no es considerable de forma absoluta pues, por ejemplo, el hundimiento de naves en Vigo, estorba notablemente su navegación; o en -- otro sentido obras de acondicionamientos portuarios, o, apertura de nuevas comunicaciones, podían ser, y de hecho lo fueron, factores modificadores. Pero no sólo tales elementos influían; como se ha señalado influía también en la opción, toda la política de protección e impulso a la industria interna, de modo que en puntos concretos de la geografía costera se permitían introduccio--nes de materias primas, con reacción concreta al montaje en las inmediaciones por las más diversas causas, de alguna industria. En tal caso donde anteriormente no había aduana se abría una nueva.

Por otra parte, una expresa voluntad de controlar el posible contrabando debía de conducir, cuando la administración - dispusiera de recursos, a incrementar la vigilancia, las aduanas.

Para hacer frente a todas estas necesidades y peculiaridades el sistema se basaba en distintos tipos, rangos, de aduanas; las aduanas generales, las aduanas normales y las aduanillas o adeudos; llegando, en una fase de especial preocupación por el contrabando, a existir, incluso puestos. Este sistema tenía a - su frente, en las aduanas generales a un Administrador General,

con todo el aparato normal de una aduana, aparato constituido, - en general por un oficial de la aduana y unos ayudantes. Además la Dirección General de Rentas practicaba un control de costas y montes con sus propios hombres, resguardos. De ahí que los costos de funcionamiento fueran, según las zonas y el nivel de control deseado, bastante alto, en términos proporcionales.

Cada uno de los oficiales encargados de cada aduana debía de llevar un libro en el que asentaban todo el tráfico que se -- produjera por su jurisdicción, previamente delimitado de una manera minuciosa. Una vez al año se elaboraba un resumen económico de estos cuadernos que enviaban a la aduana general donde se resumían los datos de toda la circunscripción a efectos de su envío a la Dirección General de Rentas. Ahora bien, tales resúmenes no invalidaban los cuadernos, y los encargados debían de conservarlos indefinidamente a efectos de su presentación a cualquier --- eventual inspección. Inspección no muy frecuente, pero que en algunas ocasiones se producían y que nos permiten hoy en día, cuando la mayoría de los cuadernos originales han desaparecido, tener noticias muy puntuales del comercio.

Al respecto no he conseguido encontrar una explicación suficiente de la inexistencia de tales cuadernos a lo largo de la dilatadísima lista de lugares en los que tuvieron que existir. - Sólo he localizado uno, para finales del siglo XVII, correspondiente a Orduña, y no estaba, desde luego en la aduana. A esto tienen que añadirse algunos cuadernillos, copia de los originales, que he localizado en Simancas, y que corresponden a Santander.

Estos puestos realizaban también otra función, la de - completar el arancel. Como es fácilmente comprensible no todos los productos, por mucho que la administración tuviera una voluntad de exhaustividad, podían estar consignados en el arancel, y menos aún con su precio; por lo tanto, cuando se deseaba introducir en el país algún producto nuevo el administrador de la aduana se encargaba, en un trámite bastante regulado, de incluirlo en el arancel y de hacer que tal inclusión fuera conocida por la Secretaria de Hacienda a - efectos de que tuviera carácter general, una vez refrendada y difundida.

De esta forma las aduanas adquirirían un conjunto de fun-- ciones que incrementaban notablemente su trascendencia económica para convertirse, superados los arriendos, en auténticos puntos de información de la realidad de la Monarquía Hispánica, y en baremos sensibles a la situación interna del Estado. La mayor o menor permeabilidad del mercado, del ciudadano, a nuevos productos, sus niveles de consumo generales, de productos alimenticios, materias primas o manufacturas, y, en última instancia, una fuente de información - sobre las razones de la sangría económica de España, que no lograba retener en el interior los escasos o abundantes, no es el caso, recursos americanos.

La labor de Inspección solía realizarse por diversas causas, siendo a veces de mero oficio, no así en otros casos en que había sospechas de fraude, que, en algún caso tenía amplias repercu-- siones y connivencias.

Así en 1.748 en Asturias D. Miguel Insunza Quintanadueñas,

abogado, Escribano de Millones denuncia por contrabando a Domingo - Fernández Cueto y a Gregorio Menéndez Vigo; la Real Hacienda encarga al mismo Insunza las pesquisas, quien para ello visita la casa - de comercio de Menéndez Vigo, y le hace múltiples preguntas, pero - no realiza, como debiera, un inventario de los bienes, de dichos comerciantes alegando incapacidad dado que dichos comerciantes, no tenían los libros en condiciones. Al no estar los libros en condiciones, y por lo fundado de las sospechas la Real Hacienda envía a --- Luarca a D. Cosme Ibar Navarro quien en dicho lugar encuentra, de - nuevo, que los libros no se llevaban, sólo había asientos mensuales, con los que, decía, podrían intentarse una reconstrucción. Hecho el esfuerzo se descubre que había fraude y se ordena al mismo Ibar Navarro que detenga al Administrador de dicha aduana, el señor Gamoneda. Ibar Navarro dice que Gamoneda se había fugado a Madrid.

En la Corte comienzan a sospechar de Ibar Navarro cuando localizado Gamoneda, asegura éste que, si bien no había asentado los registros en el libro correspondiente había pagado ya a Ibar Navarro lo que adeudara. En Hacienda ante la magnitud de las implicaciones - nombran visitador general a Pedro Marín de Aparicio el cual tras una prolija investigación llega a la conclusión que se practicaban por - los administradores de las rentas fraudes en Luarca, Vega, escesi--vas correcciones, motivadoras de sospechas, en los asientos de Avilés, irregularidades en Rivadesella y motivos para sospechar de Gixón. En resumen, todas las aduanas implicadas, a distintos niveles y un fraude para el año 47-48, próximo al Millón de Reales. (8) -- Así puede decirse en resumen que, a los pocos años, 7 u 8 de esta--blecerse la administración directa, los mecanismos de control permiten ya captar incluso el fraude interior, fraude que vinculaba a -- unos comerciantes con todos los administradores de aduanas del

principado y que, además, crea fundadas sospechas de soborno en el caso de un escribano de Millones, inicial denunciante, y en el de un inspector de la Real Hacienda. Hasta tal punto la administración se torna recelosa que en algún momento llega a pensar que el visitador general transmitía sospechas infundadas por el mero interés de prolongar la inspección y seguir así cobrando por ella. Así pues, no es sólo el fraude ajeno, el contrabando, el objeto de persecución por el Estado sino que, también controlaba, lógicamente, el deterioro interno de un sistema que muchas veces ponía un numerario difícil de controlar en manos de muchos nuevos funcionarios. Ciertamente en las grandes Aduanas donde el comercio solía estar por regla general en manos de los grandes comerciantes o donde la tramitación administrativa se hacía prácticamente por medio de agentes intermediarios, y (ver archivo Basterra, libros de cuentas del agente en Valmaseda, Juan de Antuñano) aquellos y, estos pagaban, en general, por medio de letras, cuya manipulación es notablemente más difícil. Pero en los pequeños lugares y las aduanas asturianas en general lo eran, el recurso al dinero era lo normal, y a lo que parece, la facilidad del fraude relativamente alta.

1) Las aduanas de la costa

En un régimen aduanero ordinario un país con fronteras marítimas tiene sus aduanas en el litoral, en las fronteras de su territorio. Ahora, bien, cuando se producen determinadas circunstancias, como un régimen económico especial, o cualquier otra posibilidad, las aduanas pueden desplazarse a otros puntos, a aquellos en los que se establecen, no ya las fronteras políticas sino las económicas.

Pues bien en el norte de España se daba la convivencia de distintos sistemas aduaneros: las aduanas del litoral y las aduanas interiores, tanto de fronteras políticas como de económicas.

Había diferentes circunscripciones aduaneras, las de Cádiz, Valencia, Cartagena, Alicante, Asturias, Barcelona, Cuatro Villas, Mallorca, Galicia, Málaga, Puerto, Sevilla, Zamora, Aragón, Agueda, Logroño, Ciudad Rodrigo, Badajoz y Vitoria; de ellas, con carácter marítimo, en nuestra zona de estudio, Asturias, Cuatro Villas, y Galicia, con la peculiaridad de que esta última tenía también una frontera terrestre con Portugal.

En Asturias, a principios de siglo (1.717-18) estaban abiertos al comercio internacional, con diversa intensidad los puertos de Llanes, Rivadesella, Lastres, Villaviciosa, Gixon, Candas, Cuanco, Avilés, Luarca, Vega y como un registro de control, Oviedo. Ahora bien, se trataba de una estructura muy amplia, casi demasiado exhaustiva, y poco operativa dados los niveles de utilización de los puertos por los navíos del comercio. Así pues, el 31 de junio de 1.718 se inhabilitó Rivadesella, Lastres que se había abierto al comercio el primero de julio, que inhabilitado de nuevo el último de diciembre: Villaviciosa se inhabilita el 31 de mayo; Candas el 10 de octubre, al igual que Luarca, Avilés se inhabilitó el 10 de diciembre del año anterior (1717) para abrirse de nuevo el 8 de julio, fecha en que se inhabilitó a Luarca para volverlo a habilitar la primera de octubre. Por último Vega se abrió al comercio el 11 de junio.

Todo esto significa que para 1.719 de una forma u otra quedaban en Asturias: Llanes, Gixon, Avilés, Luarca y Vega. Así pues, en este primer momento vemos a una Dirección General de Rentas bus-

cando una estructura operativa, y, de alguna manera parece que la encontró muy pronto, pues, tales puertos fueron estables en la estructura aduanera del principado, salvo con la agregación a la misma de Villaviciosa, en 1.740, tras el último arriendo. De hecho, el registro interior de Oviedo, que funcionó hasta el 30, dejó después de presentar informes; aunque supongo que no se cerró, sino que simplemente se especializó en "descaminos", contrabando, dejando la autorización de expender guías a los puertos y reservándose el carácter de inspector de tales guías, a efectos de segunda frontera, o control interior. Ciertamente no todas estas aduanas tenían la misma importancia y las de Llanes, Villaviciosa y Luarca, eran ciertamente de menor rango que, por ejemplo la de Gixon, que se configuró desde el principio, incluso en las épocas de pleno funcionamiento ovetense como las aduanas más importantes del principado, a notable distancias de las demás.

Es posible, por otra parte, que para una estructura más efectiva, no tanto por el comercio en sí, sino para la represión del contrabando fueran necesarias más aduanas y de hecho se especuló frecuentemente con dos, con la de Lastres, que no podía tomarse a bien pues su habilitación carecía de sentido al ser un puerto, por la pendiente tan pronunciada de sus accesos, inútil al comercio; y, Rivadesella, en pugna larga con Gixon, que no llegó realmente a estar habilitado, ni aún durante su mejor época portuaria.

Lógicamente todo este proceso de fijación tiene su reflejo en la documentación, el paso de un modelo de administración a otro tuvo sus consecuencias. En 1.716 el administrador escribe que informa de los derechos de Millón Antiguo sobre chocolates, cacao y azúcar, sobre el nuevo millón de especies y los derechos sobre el -

papel blanco, de estraza y de colores; y reseña como puertos en los que hubo una cierta forma de comercio los de: Gixon, Avilés, Luanco, Vega, Ludillero, Candos, Colunga, Villaviciosa, La Arena, Luarda, - Rivadesella y Llanes, aclarando a continuación que en Castropol, Ta pia, Figueras y Viavelez no hubo comercio. Esto es, el administra--dor carecía entonces de una idea clara de lo que es su función; no fijaba aduanas, sino puertos, y no conocía ni tan siquiera la es---tructura del arancel a aplicar, ni tan siquiera cobraba el diezmo, el componente más antiguo y simple de los derechos aduaneros. Al - año siguiente la estructura de la documentación no había mejorado, eso sí, se introducía el millón de pescados y la información se hace más precisa, ya no informa por ramos, papel, cacao, etc. Sino que lo hace por lugares. El 18 se inicia como se señala más arriba la organización de las aduanas, pero la documentación aún no tiene caracteres normalizados pero, por primera vez, es acorde con el arancel; aparecen los diezmos, y todos los demás apartados. En Asturias 1.718 se configura como el punto de partida de la normalización, tanto de los puertos abiertos al comercio como de la documentación en si. Todavía tardarán años en perfeccionar el sistema de dación de cuentos, pero para la segunda mitad del siglo las cuentas que el administrador general envía a la Secretaría de Hacienda, a la dirección general de Rentas, son un documento perfectamente normalizado y con una gran - precisión en la información.

En las Cuatro Villas sin embargo la situación es distinta, desde 1.716 la documentación está bien estructurada, se hace referencia adecuada al arancel y los puertos habilitados están bien definidos: Laredo, Santander, Castro Urdiales, Comillas, Suances, San Vicente de la Barquera y Llanes. Son los puertos que, ciertamente casi con exclusiva, pueden tener un cierto comercio con el exterior, -

pero la exhaustividad es abusiva; el primer año, San Vicente y Llanes no adeudaron nada. Al año siguiente se regulan, Laredo, Santander, Castro, Suances, Comillas y San Vicente, éste último sin ningún comercio, se había abandonado Llanes y se había retornado así a un esquema que venían ensayando desde 1.714.

En este sentido hay que señalar la singularidad de la zona en 1.714, antes que en ningún otro lugar del norte, en las Cuatro Villas, el segundo semestre del año una administración informa de los derechos de aduanas de Laredo, Santander, Suances, Comillas, -- Castro, San Vicente, con toda precisión. Al año siguiente, el 15, -- cuando todas las administraciones menores, hay que salvar las de Orduña y Valmaseda, no así Logroño, Vitoria, Asturias y los Marítimos de Galicia, se encuentran informando caoticamente, en Santander sólo se plantea una duda en torno al mecanismo de trato de los pescados, duda que persistirá el año siguiente, pues se ignora el peso de cada azumbre de grasa de ballena y era importante pues el arancel se daba en quintales. Por su parte a lo más que habían llegado en un año era a calcular que 1 quintal menor eran 20 azumbres. Pero, ¿cómo era el quintal del arancel?. En realidad pues, y comparadas con Asturias, -- las aduanas de las Cuatro Villas conocían notablemente mejor el sistema aduanero y lo empezaron a plicar bastante bien, notablemente, -- antes que los demás.

Ahora bien, la ubicación de las aduanas en sí, fue más compleja; inicialmente, tras las primeras dudas, hubo aduanas en Laredo, Santander, Suances, Castro, Comillas; en 1.722 se agregaron Santoña y San Vicente. Cuando en 1.740 se reinicia la administración directa, Castro dejó de ser aduana, y recuperó tal condición en 1.763 fecha a partir de la cual se fijarán como aduanas en las Cuatro Villas

Laredo, Santander, Suances, Santoña, San Vicente , Castro y Comillas. No está claro cuales fueron las razones de la exclusión de Castro Urdiales pero cabe que se debiera a los intentos castreños por integrarse en el señorío de Vizcaya y obtener así la aplicación del régimen peculiar, que estaba en contradicción con la existencia de Aduanas.

En el caso Gallego la situación de las aduanas es más complicada, ya que hay dos tipos de registros de mercancías, los que se realizaban en el litoral y los de los puertos secos, la frontera terrestre. En este caso lo que se trata de analizar son los establecimientos del litoral y sustancialmente puede decirse que su sistema viene a ser, con la peculiaridad de cada lugar, prácticamente igual que las de Asturias o Sannder.

En 1.715 sólo presentaron las cuentas de los puertos secos. Al año siguiente ni eso, aunque se dan datos sobre el cacao en Villagarcía de Arosa, Villa del Grove, Bayona, Rivadeo, Noya, Betanzos y otros lugares lejanos de la Frontera Portuguesa. Hay por otra parte unos informes poco claros de Vigo sobre entradas de azúcares en tal puerto, azúcares siempre portugueses, entre octubre de 1.715 y setiembre de 1.717. Fechas por los que también hay datos similares en Padrón y Pontevedra. Así, por tales primeros años parece que se veían como posibles aduanas Vigo, Padrón, Pontevedra, Bayona, Rivadeo, Betanzos y Noya, esquema que fue pronto modificado.

Después algún problema debió de existir, la información no se encuentra registrada en su año, sino que se recoge toda ella en un informe completo de 1.720. Aquí los informes, desde primeros de setiembre

del 17 al último de 1.720, se divide en años, y los puntos de recaudación están ya fijados, y, por otro lado la aplicación del arancel también. Había aduanas en La Coruña, Pontevedra, Padrón, Ribadeo y Vigo. Este fue el esquema hasta el arriendo del 33, y dos años después, durante la administración directa hasta el 41, los años 42 y 43 hubo aduana en Ribadeo, El Ferrol, La Coruña, Padrón y Bayona; la guerra hizo pasar la aduana de Vigo a Bayona. El año 45 deja de funcionar El Ferrol.

Entre los años 49 y 62 no hay informes detallados, solo conocemos los resúmenes generales y sólo se recupera la información detallada en 1.763 y entonces son aduanas Ribadeo, El Ferrol, La Coruña, - Pontevedra, Carril y Vigo. A partir de 1.776 también se habilita Vive-ro como puerto habilitado para el comercio internacional. (9)

Hecho el recorrido, pueden señalarse como aduanas, en distintos momentos, a lo largo de las costas del Norte de España: Bayona Padrón, Vigo, Carril, Pontevedra, La Coruña, El Ferrol, Vivero, Ribadeo, Vega, Luarca, Avilés, Gixón, Lastres, Villaviciosa, Llanes, San Vicente de la Barquera, Suances, Comillas, Santander, Santoña, Laredo y Castro Urdiales. A lo largo del siglo veintitrés lugares, aunque algunos de ellos son alternativos como Lastres/ Villaviciosa, Padrón/ Carril o Vigo/ Bayona; sin embargo en su configuración mas duradera se trataba de un sistema de diecinueve registros del comercio marítimo internacional, de una importancia muy desigual y que desarrollaron sus mecanismos de recaudación básicamente entre 1.716 y 1718 fecha a partir de la cual el sistema parecía ya formalmente consolidado.

En algunos momentos, como con el intento de traslado de las aduanas interiores al litoral se produce la apertura de otras aduanas

más transitorias, como el caso de la aduana de Bilbao, que funcionó como tal unos pocos años, en donde, a efectos del comercio de lanas, - a principios de siglo hubo un registro con características que eran muy similares a una aduana. También tendría que contarse con San Sebastián donde por los años de funcionamiento de la Compañía Guipúzcoana de Caracas había también unas instalaciones muy parecidas a las de una aduana que generaban su correspondiente documentación.

Las habilitaciones

Podría pensarse que todos estos lugares, sobre todo los más circunstanciales, tenían la misma condición pero realmente el sistema aduanero ya antes de la reforma de 1.780, y más aún a continuación, mantenía múltiples y complejas singularidades.

En principio se entendía que la apertura al comercio debía de interpretarse, en las aduanas de menor entidad, las subalternas, - sólo como posibilidad de exportación y que la facultad importadora estaba restringida a las adunas generales, pero esto precisa puntualizarse, porque así como en las Cuatro Villas y en el Principado la condición de Santander y Gixon resulta clara como aduana Principal, eso salvando ciertas discusiones en la zona montañesa, en Galicia la designación de la aduana principal, en términos de actividad comercial no está nada clara; es cierto que al final se impuso la Coruña, pero aún por los años sesenta El Ferrol era un puerto comercialmente muy activo.

Además hay que señalar como en el norte la limitación en las importaciones no fue nunca tan rigurosa y en general todas las aduanas tenían una suerte de habilitación o permiso especial para importar, que era imprescindible a la sociedad que soportaba tales esta

blecimientos; bien es verdad que, además de las que podríamos considerar habilitaciones generales, había también otras formas de habilitación, mas concretas que respondían a criterios singulares.

La habilitación, que a veces se configuraba en las aduanas como un gravamen más, de 7%, pero que no en todos los casos aparece consignada, la tenían todas las aduanas del norte (y había que ver - que aduanas del resto del sistema no la tuvieron) basados en la pobreza del país y en la consiguiente necesidad de adquirir por lo menos granos y pescado allende las fronteras hispanas. En general, -- puede decirse que toda entrada de bastimentos, cereales, quesos, cacao, azúcar, pescado, carne salasa, grasa de ballena y especies en general eran productos autorizados, pero también se introdujeron productos manufacturados, aunque ciertamente, nu muchos. Ahora bien se daba otro tipo de habilitación, especialmente a partir de la reforma arancelaria de 1.780, considerable como un permiso de importación especial. Maderas, velámenes, breas, todo lo necesario para la construcción naval para El Ferrol y para Lierganes y La Cavada, o lino para la industria textil en Ribadeo.

A pesar de todo ello la habilitación, la especialización de las distintas aduanas, según aquello que se pudiera introducir, con carácter especial por ellos no fue algo frecuente en los puertos del norte pues, insisto, tenían estos, una especie de habilitación general cuya difusión por el resto de las aduanas, a tenor de lo que señala Muñoz Pérez (10) no debía ser muy amplia.

B) Las aduanas interiores

Al tiempo del cordón aduanero litoral, como ya se ha señala

do anteriormente, existía una línea de registros de aduanas a lo -- largo de la frontera portuguesa, sistema que se integraba claramente en el plan general, pero había además otras aduanas, las que se ubicaban entre las Provincias Exentas y Castilla, por un lado, y -- con Navarra por el otro.

Ahora bien, las aduanas interiores gallegas, las de la frontera portuguesa aún cuando inscritas en un sistema general, tal inscripción no implicaba que éstas, como probablemente todas las demás aduanas terrestres, se sometieran al régimen de forma idéntica a como lo hacían las aduanas marítimas; de hecho los mecanismos de aplicación del arancel eran bastante diferentes. Es posible que el listado de productos y el precio anexo al listado fuera común, pero -- los derechos a pagar no eran los mismos. En principio éste se concluye de la estructura misma de la información, pero resulta difícil de admitir, más allá de los límites de lo formal.

No parece coherente que una administración que llegaba a entorpecer seriamente el comercio interior en un afán de evitar desequilibrios entre los distintos mercados, luego posibilitara que el costo de un producto fuera distinto según se introdujera por mar o -- por tierra. Así pues, probablemente, y dado que no había quejas al respecto, ni se utilizaba por razones de tal índole una vía de otra de penetración, hay que suponer que con estructuras formales distintas el gravamen final sobre el producto resultaba igual.

En 1.715, los lugares gallegos eran Tuy, la Guardia, Gonyan, Porto Particio, Salvatierra, Mourentan, Puente Las Vargas, Louios, -- Calvos de Rondin, Gironda, Verubm Dudiña, Cadavos, Castromill, Seixalvo, un total de 16 puestos de control que cambiaron algo, cierta-

mente poco, durante el siglo; así Portuño cedió su plaza a Villaviexa y a Orense, aunque tal sucediera en dos fases distintas. Para -- 1.720 aún no se registraba aduana en Villaviexa ni en Orense, pero poco antes del arriendo, el 33 se habla de Villaviexa y no se señala la aduana de Portiño. En 1.763. aunque es posible que proceda de antes, ya que la documentación no detalla lo suficiente entre 1.749 y 1.762, se abre la aduana de Orense y se cierra la de Seixalvo. En 1.772 se cierra también la de Castromil; pero básicamente la red era fija.

Además de esta línea fronteriza existía otra, más imprecisa que se extendía por el norte, paralela a la costa y que jalonaba los límites de Galicia, Asturias, la Montaña y las Provincias Exentas, - con Castilla. La línea era bastante imprecisa en Galicia, Asturias y Santander pues en 1.715 y 16 años para los que conocemos, a través de los informes aduaneros la ubicación de las oficinas, estas no -- aparecen reseñadas- En las Provincias Exentas la situación era clara: Valmaseda, Orduña y Vitoria, además de Logroño, configuraban -- los límites aduaneros.

La reforma aduanera.

En 1.717, en una Real Orden dirigida a Campoflorido, Felipe V ordenaba el traslado de todos los puertos aduaneros a "los puertos de mar de España, en donde tiene costa, y, en donde nó, que es - en la frontera de Portugal y Francia, en la misma frontera" y así se produjo el traslado de los de Galicia y Asturias, con cierta dificultad los de Santander sin lograrse, de forma duradera, el traslado de los de Vizcaya y Guipúzcoa.

En el caso de Galicia y Asturias tras 1.717, si no lo fuera

antes, el sistema aduanero, radicado en la frontera portuguesa y en la costa, se fijó tal cual se ha expuesto más arriba. En Santander - el resultado final fue también el mismo, pero se produjeron algunas resistencias basadas en el hecho de que la economía montañesa era - muy precaria, como economía de subsistencia de una zona de baja producción cerealística, de donde se hacía necesario o bien comprar excedentes castellanos, que con el incremento de los costos de transporte se tornaban carísimos, o adquirirlos en el extranjero, transportándolos por medios marítimos, muchos más baratos; sin embargo, al poner las aduanas en la costa, el costo del arancel absorbía el - abaratamiento del transporte del modo que la adquisición de bastimentos se convertía en difícil, arriesgándose así la subsistencia de - los montañeses. En consideración a tal situación se admitió una práctica de cuya difusión más allá de las cuatro villas, a Asturias y - Galicia no tengo constancia, pero previsiblemente. al menos dadas - las condiciones económicas de principado, se trasladara hasta ellos. Se trataba de una exención arancelaria a los consumos propios, que por lo tanto, como ya se ha señalado más arriba, podía afectar a la mayor parte de los intercambios a través de las pequeñas aduanas. - El mecanismo arbitrado fue la utilización de guías y documentos ---- acreditativos de haber pagado los correspondientes impuestos, sin - los cuales nada podía transitar ni venderse en España.

En las Provincias Exentas el proceso fue notablemente más - complicado, la Orden Real, en lo que a Vizcaya se refiere, estaba llena de cautelas que indicaban como por parte de la corte se preveían algunos de los problemas que luego, efectivamente se suscitaron; - aunque los acontecimientos desbordaron todas las previsiones. La Orden establecía que las aduanas del interior debían trasladarse a los puertos de Bilbao, Portugalete, San Sebastián, Pasajes y Fuenterra-

bia, apuntándose, a efectos de su consideración por los comerciantes vizcainos, que en caso de oposición a la medida, el Gobierno podría - descaminar el tráfico de lanas de Bilbao a Santander, afectando así seriamente a los beneficios que el comercio vizcaino obtenía en su - función mediadora.

Desde los trámites iniciales menudearon las dificultades prácticas para la aplicación del proyecto (11). La primera se vinculaba al tradicional carácter comercial de Bilbao, donde con anterioridad al decreto bahía, alongadas en almacenes particulares, multitud de - mercancías que, trasladadas las aduanas al momento de desembarco, de - jaban de pagar y se podrían introducir ilegalmente a Castilla, libres de toda clase de derechos; era un precio al cambio. Se pensó en practicar un registro, pero la fuerza de los comerciantes extranjeros -- en la villa de Nervión hacia preveer resistencias difíciles de subsanar.

Nada más conocerse el texto el Señorío intentó evitar su -- aplicación representando el Rey a tenor de lo que se decía en el fuero sobre la libertad de comercio y en base, también, a la limitación de su agricultura, en la línea de las observaciones montañesas. Entre tanto no se practicó el traslado, al contrario que en Guipúzcoa, donde para finales de 1.717 ya se habían establecido las aduanas de San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabia. Algo más tarde se trasladaron, muy a pesar de las múltiples argumentaciones vizcainas, las aduanas a sus puertos del Nervión, Portugalete y Bilbao, -18 de marzo de 1718- fijándose resguardos en otros de menor importancia, para los que no se fijaba aduana pero en los que resultaba imprescindible establecer un navío de vigilancia, como es el caso de Bermeo. Téngase en cuenta

que del Nervión a la Concha, quedaba una costa que sólo en Vizcaya, - se decía entonces que había cuanto menos 14 puntos a vigilar, amén - de los guipuzcoanos.

Esta medida es el colafón de un proceso político considera-- ble que debe situarse en la línea de racionalización y centraliza-- ción que caracterizó, desde un principio, la política de la nueva di-- nastía. Que a las Provincias Exentas se les aplicaron cuando no se había suprimido, previamente, el sistema foral, puede tener múltiples explicaciones, la más sencilla consistiría en suponer que, a pesar de un deseo régio de respetar los fueros y libertades de los leales Vascongados esto no podía hacerse sin agravio del resto de los habi-- tantes del norte de España a los que se les trasladaban las aduanas interiores a la costa. O que, por el contrario, dentro de la empre-- sa política de Felipe V, ya manifestada en Aragón y Cataluña, aun-- que aplicada más tarde, tenía que llegarle su turno a la Foralidad Vascongada. Sea cual fuere la respuesta, no es objeto de este traba-- jo: lo que parece cierto es que no fue el tema de las aduanas el -- primero que se suscitó y por lo tanto la sensibilización popular, - el valor de su respuesta debe inscribirse en un marco más amplio -- del meramente aduanero. (12)

A partir de 1.718, y del traslado de las aduanas vizcainas - al litoral, podría considerarse como cerrado el proceso iniciado con el final de la guerra para racionalizar la administración de las - Rentas Generales: fijado el arancel de 1.709, firmado, con todas -- sus consecuencias comerciales bien estipuladas, el tratado de Utrecht arreglado el sistema de cobros por diezmos y agregados, suprimido el sistema de arriendos y establecidas todas las aduanas en el litoral, con una administración estatal, jerarquizada y uniforme. Para tres -

años todo un logro.

Sin embargo las cosas no fueron, no se desarrollaron como - pudiera esperarse, lo que en 1.718 era válido, sólo lo fue por un corto período de tiempo, y nuevos cambios modificarían, pocos años después de nuevo, el mapa aduanero.

La revuelta.

Poco después de instaladas las aduanas se quemaron en Algorta y Bermeo dos embarcaciones que prestaban servicios como vigilantes de costa, era el indicio de un descontento generalizado y de una animadversión hacia el tema de las aduanas, muy polarizada. En septiembre la situación estalló ya de forma grave; es entonces cuando se produce la denominada machinada de 1.718, justamente seis meses después de puestas las aduanas en la costa.

El día 4 se produjo el primer asalto a Bilbao y mantuvo la villa en permanente desorden hasta el día 6. Pero la machinada no se limitó a Bilbao pues se extendió por la merindad de Busturia donde hubo problemas en Mundaca, Axpe, Forua, Murueta y en la villa de Bermeo; además también se padecieron enfrentamientos en Portugalete, al tiempo que el resto del Señorío, excluido un extraño brote en Orruña, se mantuvo tranquilo.

La revuelta fue exportada a Guipúzcoa, especialmente a Vergara donde los disturbios fueron considerables el 15 de octubre, 40 días después de iniciados en Bilbao. La situación no se limitó a esta villa y se extendió a Elgueta, Mondragón, valle de Leniz, Placencia, Salinas y Arechabaleta.

Estos dos momentos, Bilbao y los sucesos guipuzcoanos señalan los extremos del proceso. En la capital vizcaina, el día 10, a los seis días del asalto, se empezaron a tomar medidas conducentes a la normalización de una situación que, a pesar de todo iba a durar seis meses y tendría que recurrirse al ejército para sofocarla. - El 11 de noviembre entran 3.000 hombres en Vizcaya, por Valmaseda, al mando de D. Blas de Loya, su primer destino era Bilbao, donde permaneció hasta fin de año para, a principios del 19 desplegarse por Portugalete, Bermeo, Abadiano y Berriz. En estos últimos lugares las deserciones de la tropa fueron frecuentes, y todavía el 25 de junio seguían dictándose normas para frenar las mismas, aunque para entonces, eso si, se había restablecido el Orden, dictado sentencia el mes de enero (16 condenas de muerte), y reconocida la pacificación general al iniciarse las Juntas de abril. El 25 de Junio cuando se dictan las últimas normas por las deserciones es también la fecha que señala el fin de la presencia del ejército, Aún cuando la retirada efectiva de Bilbao, no se produjo hasta el 18 de agosto, el 27 de junio la villa dejó de mantener a las tropas.

El conflicto tiene pues sus jalones: el 18 de marzo del 18 se establecen las aduanas en el litoral, poco despues son incendiadas unas embarcaciones y el 4 de septiembre se inicia la revuelta que tras saquear Bilbao, Portugalete y la merindad de Busturia se - extiende hasta Guipúzcoa donde llega mes y medio más tarde; el 11 - de noviembre llega el ejército encargado de la represión. Para enero se dictan las sentencias y se cumplen y en junio-julio el mismo ejército, cumplida la misión, se retira. En resumen del 18 de marzo de 1.718 al 25 de junio de 1.719, quince meses que tuvieron efectos muy considerables.

El mismo mes de enero en que se dictaron las sentencias se inició un proceso político cuyo fin vino a dar sentido al motín. - El día 6 D. Blas de Loya publica un bando en el que además de reiniciar en el Decreto de Campoflorido se conceden algunas ventajas, como son la de los consumos de los naturales, comentadas en el caso de Santander. Sin embargo en el bando se estipula que ningún otro - puerto podrá comerciar. El 21 de marzo se autoriza al comercio para el consumo del Señorío y el tráfico de vena a Bermeo, Lequeitio, -- Mundaca, Ondarroa, Portygaleta y San Julián de Musques.

Once meses despues, seis desde la salida de las tropas de Bilbao, el Señorío reinicia las gestiones políticas para que las -- aduanas fueran trasladadas de nuevo al interior. El argumento clave es que en el litoral las aduanas producían menos, y siendo el comercio el mismo no podía concluirse sino que el contrabando era mayor, y así se demostraba que en la medida además de no cumplir el objetivo económico deseado (incrementar las rentas) dañaba a la Real Hacienda y además afrentaba a la Foralidad. El momento clave se produce cuando ante una representación del Señorío el Rey solicita un informe, informe que se le entrega el 3 de octubre de 1.720 y que abre la puerta a multitud de consultas.

Por fin, el 26 de diciembre de 1.722, en un decreto, el Rey - ordena el retorno de las aduanas al interior, retorno que se hacía efectivo con fecha 1 de enero de 1.723. Así, en este momento el esquema aduanero quedaba de nuevo como antes de 1.728, y en el intermedio había sido como se ha señalado, con la corta excepción del momento propio de los disturbios de Bilbao, días que su aduana se citó en Valmaseda.

Antes y despues el esquema era sencillo, aduanas en Orduña, Valmaseda, Vitoria y también en Logroño, como punto de control. En Guipúzcoa aduanillas en los límites con Navarra al igual que en los límites alaveses con el vecino reino, en Ataún, Tolosa y Segura y - en Salvatierra, Santa Cruz de Campezo, Bernedo y Zalduendo.

Esto es tres aduanas, siete aduanillas y una especie de aduana de resguardo frente a las cinco aduanas de costa que a lo que parece resultaban mucho más caras e ineficaces (13).

El mapa adunaero del norte de España pienso que queda así perfectamente configurado , con todos sus lugares, los años en que se usó cada uno y sus vicisitudes. Se trata de un número considerable de puntos sobre los que la documentación, con las lagunas ya - comentadas y algunas otras, más circunstanciales, informa anualmente. En esquema, y simplificando matices de existencia de aduanas en un lugar u otro, suficientemente aclarado, en la costa había seis aduanas en Galicia, otras seis en Asturias y siete en las Cuatro Villas; en el interior se contaba los dieciseis puestos gallegos y los diez de las Provincias Exentas además del de Logroño, un total de -- cuarenta y seis puntos donde la administración debía de ser efectiva y a través de los que podemos llegar a tener una idea bastante - precisa, aunque limitada, del comercio español en el XVIII. La documentación ciertamente es abundante y, más allá de series completas, se puede encontrar información local altamente significativa.

EL ARANCEL

Dentro del ramo del comercio internacional, quizás más importante que el tema aduanero es el arancel, esto es, el documento en base al cual se actua en las aduanas. Ciertamente la definición

de arancel es variable, como diversa puede ser su función según el modelo económico en que se genere. Al respecto es sabido que en 1.709 fecha, ya se ha dicho, del arancel más al uso en el XVIII, los criterios eran mercantilistas, recuérdese a Ustariz; pero a lo largo del siglo las teorías fueron evolucionando y en 1.782-83 el nuevo arancel podía recoger ya interpretaciones proteccionistas a la industria interior y otros mecanismos no presentes en el primero.

Carga Arguelles escribía al respecto, desde una ideología más abanzada que la inspiradora del último arancel, que:

"Entre las leyes de Hacienda no las hay que pidan mayores ni más exactos conocimientos políticos y económicos que las -- respectivas a los aranceles; porque el menor error o descuido cuesta millones. Las continuas mudanzas que experimenta el comercio hacen variar a menudo aquellos acomodándolos al giro de la industria y de la moda. Esto exige una continua vigilancia por parte del Gobierno, para conocer el estado - interior y exterior del comercio, y los progresos de las - Artes a fin de formar con sabiduría y acierto los arance-- les ... Arreglado el arancel, queda aún en pie la dificul-- tad de dar a los géneros el valor verdadero, para exigir -- por el los derechos" (14) .

Así, el arancel, que es una lista de productos ordenado alfabéticamente, es una relación sumamente detallada, con el máximo número de especificaciones, inclusive anotaciones sobre orígenes, y de - todo objeto o producto susceptible de intercambio, importaciones y - exportaciones incluidas. Además de la lista el arancel constata lo - que por unidad de medida (según el caso, longitud, peso o volumen) - debe de pagar cada producto.

Como sea que el derecho a pagar era proporcional al valor, - como se verá más adelante, el arancel se limitaba a valorar el pro-- ducto reseñado. Esto suponía múltiples problemas en un tiempo en que no había mecanismos globalizadores correctores de precios, de forma que aquellos sobre los que se pagaban los derechos, los reseñados en

el arancel, eran fijos. Así, los de 1.780 antes de iniciar la modificación del arancel, eran los de principios de siglo, y estos precios se computaban no en origen, sino en destino; de modo que, como en el caso de productos nuevos, cuya mecánica de inserción en el arancel estaba bastante bien definida, se procedía por estimación pendiente de posterior corrección; y en el caso de productos singulares aún procediéndose igual, dada la no existencia de un mercado regulador, se tendía a valorar sus costos de origen, debidamente demostrado.

En resumen, los productos integrados en el antiguo arancel pagaban según una vieja tarifa. Como sea que dicho arancel, recuérdese que sino sus valores, si sus renglones eran de finales del XVII y por lo tanto correspondientes a unas ofertas bastante menos diversificadas de lo que andando el tiempo llegaron a ser, los administradores de las aduanas intentaban, por todo los medios, considerar cada producto minimamente diferenciado, como no inscrito en el viejo arancel, de modo que tuviera que procederse a su asiesto singularizado, y así proceder a su valoración del mercado, al día. Ciertamente es que alguna vez se daba lo contrario, esto es: pretender pasar un producto nuevo, o seminuevo, como correspondiente a alguno de los de el viejo arancel.

En estas condiciones el arancel era un documento de constante revisión, y esto más cuando se transmitían a él, todas las especificaciones sobre el comercio; toda la clase de medidas que la administración decretaba, tanto por vía de prohibición, para proteger la industria propia, como por vía fomento para desarrollar el comercio internacional y con ello alguno de los más significativos fines del mercantilismo.

Así, en el arancel, al igual que en la Recopilación, se recogían las prohibiciones de comerciar, que se encuentran en el libro sexto, en donde se prohíbe sacar oro, plata, vellón o moneda, pasta o vajilla, bajo pena de muerte, incluso a los prelados; la prohibición de sacar caballos, rocín, o yegua o potro, o mula o mulo, o muletas o muletos, grandes y pequeños, de freno como de albarda o cerriles, en la línea de la prohibición de sacar ganado vacuno, o bejuno ni cabruno, ni carne alguna viva o muerta, ni se franqueen pan ni legumbres, ni se pueda meter ni vino, ni vinagre, ni sal de Portugal y así sucesivamente. Con la salvedad de la derogación de la ley 59 y 64 y la limitación de los 13 y 14 del título 18 del mimo libro y la admisión de cobre limitadora de la Ley 25 del título 21 del libro 5º

Pero además de esto debía el arancel de incorporar otras - múltiples prohibiciones que se producían de forma esporádica, muchas de las cuales, pasado un tiempo, se derogaban y que además de bían de complementarse con habilitaciones de caracter más o menos especial.

Así, además de lo que se encuentra en la nueva recopilación se prohibía la entrada o en su caso salida de:

17.10.1.716 Se prohíbe la saca de ganado de cerda a Portugal.

19.09.1.718 La entrada de mercurio dulce u otros compuestos de azogue y solimán.

5.03.1.729 La entrada de aguardiente y licores extranjeros.

1.10.1.733 La saca de granos a Portugal.

6.07.1.737 La saca de trapo y carnaza

31.12.1.738 La entrada de ojas de espada y demás armas extranjeras para servicio de la tropa.

16.10.1.742 La saca de aceite a Portugal

- 5.09.1.745 La entrada de lámparas y globos de vidrio
- 3.07.1.747 La extracción de cera.
- 7.09. La extracción de granos.
- 28.03.1.748 La entrada de piezas de metal o similar
- 26.05.1.749 La saca de semillas de granos de seda
- 8.06 La saca de ganado lanar, sin real permiso
- 18.12 Se declara que en la prohibición del similar se comprehen den las alhajas de Tumbarga, metal de fornice y otras - mezclas.
- 11.07.1.750 Se prohíbe la saca de pieles de conejo y liebre
- 6.01.1.751 Se manda subsista la prohibición de saca de ganado vacuno y de cerda.
- 2.03 Se prohíbe la introducción, fábrica y venta de piezas de imitación.
- 12.09.1.752 Se prohíbe la introducción de telas con oro y plata falsos.
- 23.04.1.753 Se prohíbe la introducción de las alhajas de plata y oro que tuvieran de ley 11 din en plata y 22 quilates en oro, y las enjoyeladas sujetas a soldadura, 21 quilates y un cuarto de beneficio.
- 12.09.1.757 La entrada de obras en romance impresas fuera del reino.
- 24.08.1.760 La saca de ganado mular
- 31.10 La saca de yeso, ladrillos y demás efectos de fortificaciones.
- 21.13.1.761 Las pinturas y esculturas de artífices famosos ya difuntos.
- 14.06.1.765 El tabaco, el rape y el llamado son.
- 22.10 La entrada de zapatos extranjeros para el tráfico.
- 10.08.1.766 La entrada de botones con el escudo de armas de España.
- 10.06.1.767 La entrada de holandillas que no fuesen de lino y fueran de una vara por quince

- 24.06'1.767 La entrada y uso de piezas con hechuras de la reverencia cristiana, para adorno personal.
- 3.02.1.768 La saca de pieles curtidas
- 8.07. La entrada de lienzos y pañuelos pintados extranjeros.
- 1.10.1.769 La entrada de alhajas con mezcla de piedras falsas y finas.
- 4.12.1.770 La entrada del simple de que se hace la piedra alumbre
- 12.05.1.772 La entrada de tejidos de algodón o con mezcla de él.
- 31.01.1.774 La entrada de sombreros de Portugal.
- 13.02. La saca de la borra y desperdicios de la seda.
- 29.03 La saca de alhajas y diamantes sin Real permiso.
- 9.11.1.775 La saca de municiones de guerra.
- 12.05.1.777 La entrada de mantas y mantillas de acuerdo a la Real pragmática de 28.6.1.770
- 11.08. La entrada de bastones que tienen oculta un arma.

Relación que creo bastante incompleta pero que ofrece una - idea de las necesarias modificaciones permanentes a que se sometían los aranceles.

En materia de habilitaciones hay que señalar las siguientes:

- 8.10.1.742 Se permitió la saca de aceite de Andalucía.
- 17.10.1.743 La extracción a Portugal de granos, aceite y ganado vacuno sobrante de Extremadura
- 7.04.1.747 Para el resto del año se autorizó a la extracción del ganado vacuno, lanar y cerdo procedentes de Extremadura.
- 10.01.1.748 Se autorizó por un año la saca de mulos, mulas y ganado vacuno gallego, por sus aduanas, a Portugal
- 18.12. También se autorizó por un año la saca de ganado de cerda y vacuno de Extremadura a Portugal.
- 2.11.1.749 La saca de betunes, pez y alquitrán
- 13.05.1.756 La entrada de quincallería extranjera

- 24.05.1.760 La saca de seda en rama.
 La entrada de azúcares y dulces de Portugal.
 La entrada de telas de China.
 La entrada de tejidos lienzos pintados, Alfombras y ta
petes
- 21.11.1.762 La entrada de piedras falsas empotradas imitando a las
 finas.
- 11.07.1.765 El libre comercio de granos (de acuerdo con la Real
 pragmática)
- 6.02.1.767 La saca de aceite. No excediendo el precio de este en el
 mercado interior de 20 reales la arroba.
- 16.04.1.768 La saca de los cueros al pelo de América.
- 10.09 La entrada de obuetos de plata y oro falso.
- 9.11.1.769 El canutillo y panes de oro falsos.
- 5.09.1.770 La saca de pieles de corderos y cabritos.
- 10.09. La saca para Portugal de las piedras de las canteras de
 Algamonte.
- 3.11 Se declaró no ser prohibidas las holandillas de cristal
- 1.09.1.772 Se registró lo que se dijo el 10.09.1.768
- 27.04.1.773 Se permitió la entrada de holandillas de Lustrina o San_
gala.
- 1.08.1.773 Se mandó continuar con lo decretado en 10.9.68 y el
 9.11.69.
- 5.05.1.776 Se permitió la entrada de joyas con ley en oro de 20 qui
lates.

Como puede apreciarse parte de las noramas son derogatorias
 o aclaratorias, en el caso más especial derogatorias con carácter
 temporal, de limitaciones al libre tráfico de ciertos bienes, en espe_
cial alimentos, sin por ello suspender de su vigor la norma prohibi-
 toria anterior.

En suma, y refiriendonos a este período previo a los traba_

jos de reforma de arancel y a guisa de ejemplo, la actividad, al margen del propio arancel, y su mecánica de permanente perfeccionamiento era abundante, de modo que la incidencia sobre el mismo era continua. Pero además hay que tener en cuenta las que se han comentado como habilitaciones parciales, concretas, propias de cada puerto; y esto no sólo en lo que a permisos de comerciar en general se refiere sino también en lo relativo a funcionamientos especiales, es decir a normas concretas encaminadas a desarrollar industrias locales como en el caso gallego, en cuyas aduanas y para cuyas industrias específicas, se concedían beneficios especiales, que se traducían en un arancel distinto, para productos concretos, a los de las demás aduanas.

A) El arancel de 1.709

El primero de enero de 1.705 Felipe V, en la línea de los arrendamientos ya señalados, arrendó a D. Francisco Antonio Portero los diezmos de la mar de Castilla, esto es las aduanas del norte, y además los puertos secos del distrito de Vizcaya y las rentas del Partido de los Altos, que suponían el diezmo, el 1.50% el primer 2%, mayorías y aumentos de plata, la renta de especiería, goma y polvos azules de todo el reino, y ~~demás~~ derechos por razón de lanas, mercaderías y cualesquiera otros géneros que entraran y salieran por los puertos; pero las negociaciones previas al arriendo fueron largas.

Francisco Antonio Portero alegaba que el arancel era muy antiguo y que en él no estaban incluidos muchos productos, lo que originaba problemas cada día, por lo que, para evitarlo, rogaba se elaborar un nuevo arancel. El Rey accedió y nombró el 28.XI.1.704 a distintas personas para que procedieran a tal arreglo. Hechos los pertinentes contactos y teniendo a la vista el viejo arancel, el -

13.01.1.705 elaboraron uno distinto que se fechó en Madrid a 11.02.

El 9.07.1.709 Felipe V mandó completar este documento al Consejo de Hacienda, y se elaboró un arancel doble, esto es, con dos - listas hechas a partir de los materiales enviados por el delegado de las aduanas de Cantabria, quien remitió al efecto el arancel que rigió desde el XVII a 1.704, y el que se usó de 1.704 a 1.709 los - cuales, como el de nueva creación, se hicieron en un espíritu común en el que más adelante influiría y notablemente el tratado de ----- Utrecht, al imponer el mantenimiento de las condiciones comerciales anteriores a la guerra de Sucesión.

El carácter no novedoso de este arancel se pone de manifiesto en su composición. El arancel empieza en la página cuarta de la la Imprenta Real de Zaragoza con "alfileres de todos los géneros" y termina en la página 28 con "vino de navarra, rancio" pero a esto se añade a continuación en la página 29 un capítulo de "ropa de la India" en la 30 uno específico de ferretería y en la siguiente otro de drogas; a continuación se hace referencia a una relación o "razón de los géneros que pagan impuestos, impuestos que tocan a la - Renta de diezmos de la mar", que termina en la página 35 y en la 36 se dice "aquí empieza lo nuevamente añadido en este arancel" con - una nueva relación alfabética cuyo primer asiento es el de "borlitas de hilo para corbatas" terminando en la página 51 y fechado en noviembre de 1.709 (15).

Es precisamente el mantenimiento de la lista primitiva, la de las páginas 4 a la 29 con sus antiguos valores, con los que se gravaba, lo que permite afirmar que no se trataba de un documento nuevo sino simplemente de una modificación completa. Ese era el obo

jetivo de las múltiples anotaciones marginales que con el paso del tiempo y como consecuencia de la diversificación del mercado se habían ido produciendo en las diferentes aduanas del reino. Así pues el siglo se inicia con un arancel "nuevo" que no es sino la continuación de los preexistentes.

Una característica importante de este arancel, como de los aranceles anteriores, es el tema de la renta de la lana, que tenía un tratamiento especial y que pasó de las diferentes fases de vinculación y desvinculación, no sólo del arancel sino incluso de la administración de la misma en las aduanas o fuera de ellas. De hecho es sabido que, como se ha señalado al hablar de la reforma aduanera, la administración entendía el comercio de la lana como independiente del comercio general y así, estancó durante el XVIII, a lo largo de bastantes años su administración en Burgos, lugar en el que no había, ya lo sabemos aduana alguna. En otras épocas se cobraba directamente en la aduana pero también hubo tiempo que incluso se cobraba en el punto de embarque, así a principios de siglo, siendo Bilbao prácticamente el único puerto expedidor, era en éste en donde se cobraba, no en Orduña, Valmaseda o Vitoria. Más adelante pasó a cobrarse en dichas aduanas y también en Santander, para por último cobrarse, de nuevo, sólo en Burgos.

Su composición.

A los productos incluidos en el arancel se desgravaba, de acuerdo con el valor en él estipulado pero también de acuerdo con distintos conceptos cuyo importe era en cada caso proporcional al valor estipulado para el objeto en cuestión. Los conceptos eran el diezmo el uno y medio por ciento (1.5%) y el primer y segundo dos por ciento (1^a 2% y 2^a 2%); además de estas cargas generales cier-

tos productos tenían cargas particulares, como son el millón de especiería, el millón antiguo y moderno al cacao, azúcar y otros coloniales, el gravamen especial para la goma, los polvos azules y el papel y ciertas rúbricas algo variables como la de regalia de aguardientes, las habilitaciones y el millón de pescados que unas veces fue a Rentas Generales y otras a derechos del almirante; además de todo ello, claro está, los derechos correspondientes a las lanas que también contaban con un diezmo, proporcional a un valor fijado de antemano, y una serie de cargas agregadas amén de otras figuras, no "ad volarem" sino "ad pound!", como los 2 reales, en arroba de lana lavada y demás.

En síntesis, que más abajo hay que desarrollar dado su interés metodológico; el arancel como lista de productos incluía un valor por unidad (lo que a veces significaba definir la misma unidad, no siempre bien delimitada) de cada uno de ellos, valor fijado en un momento. Sobre este valor se calculaba el importe total a pagar, y ciertamente era un importe proporcional a dicho valor. Sin embargo la administración, por concretas razones de mercado tenía interés en cargar de forma especial ciertos productos, y lo que no podía hacer era alterar su valor en el arancel general; lo que hizo fue desarrollar nuevas figuras que encarecieran las comentadas importaciones, eran estas figuras los millones, que en cada caso tienen un significado particular. En cuanto a los agregados al diezmo, estos se producían, y se mantuvieron a partir de 1.709, no por complicar la imposición sino por establecer qué parte de la misma tenía un destino concreto; así el segundo dos por ciento, en teoría, se dedicaba a Gastos Reales; el resto de los conceptos, 1,5% y 1° 2% tenían también su destino concreto. Al margen de estas finalidada

des, el diezmo y sus tres agregados eran generales para todos los productos, salvada la lana, y proporcionales al valor que a cada producto atribuía el arancel.

Diezmo y agregados de mercaderías

Se incluyen en este concepto de mercaderías todos los productos, materias primas, alimentos y productos manufacturados o semimanufacturados que fueran objeto, tanto de importación como de exportación, sin otra salvedad a este carácter total que la lana.

El tributo se cobraba, como ya se ha señalado, como diezmo, pero hay que tener en cuenta que, una vez más, el diezmo no era el 10% sino el 7,5% ya que el arancel "en cada partida sólo se señala lo correspondiente al siete y medio en vellón a que está reduciendo el diezmo" es en realidad a este valor al que se le aplican los agregados, aunque lógicamente el resultado deba atribuirse al valor total.

El primer agregado era el llamado uno y medio por ciento (1,5%) que venía a ser, un veinte por ciento del diezmo, lo que efectivamente, en términos generales equivaldría al 1,5% del valor real de la mercancía, de modo que si bien el concepto de diezmo no co---rresponde a 10% el de uno y medio por ciento, si corresponde a di---chos valores. Al agruparlo al diezmo, 7,5, resulta que ya con esta agregación el diezmo y sus agrupados se elevaban al 9%.

El primer y segundo dos por ciento (1^{er} y 2° 2%) son dos cargas iguales, cada una de ellas equivalente al 2% del valor real

del producto, de modo que por ambos se incrementaba la tarifa en un 4%.

Así diezmo más agregados suponía por un lado 7,5 de diezmo, 1,5 del idem y 4% de los 1^{er} y 2° 2%, un total del 13% sobre el valor estipulado en el arancel para la mercancía.

Ahora bien, ésta es la teoría de la percepción, pero ¿cual era la práctica? Porque ésta sería fácil si lo asentado en el arancel fuera el 10% del valor, pero no siéndolo, la relación de cada rúbrica con el valor asentado en lista ¿cual era?.

Para aclarar este extremo hay que empezar por indicar un factor de la percepción que es sumamente interesante, a efectos de contabilidad se percibía dinero en vellón y en plata, y con este factor puede explicarse algo más la complejidad del diezmo y los agregados, si se tiene en cuenta que el diezmo se percibía, en una tercera parte en plata; el 1,5% se distribuía de la misma forma, y los dos por cientos, al igual se distribuían pagando una cuarta parte en -- plata. De aquí el siguiente esquema general.

	Plata	Vellón
Diezmo	X/2	X
1,5%	X/10	2(X/10)
1 ^{er} 2%	X/10	3(X/10)
2° 2%	X/10	3(X/10)

Como puede verse a pesar de la aparente complicación de un sistema que incluye una tarifa base, que es la que viene en el arancel, y tres agragados proporcionales al valor origen, no reseña do en el dicho documento aduanero, aderezado todo ello con la doble moneda, y su desigual reparto; a pesar de ello, insisto, el mecanismo de contabilización no era difícil. Bastaba con dividir por tres el valor del arancel para el producto en cuestión, y multiplicar lo

obtenido por la cantidad total de mercancía afectada y el resultado es el X de la tabla de más arriba.

Ahora bien, el pago final ¿cómo se efectuaba? Para valorarlo hay que tener en cuenta un último factor: el apremio del 50% en moneda de plata. Esto significa que sinopagaba efectivamente con monedas de plata, sino que debía de hacerse el pago en vellón y se consideraba que cada real de plata valía real y medio de vellón. -- Considerando este hecho y volviendo sobre el significado del arancel en lo que señalábamos que éste era de un 13% ahora tenemos que reconsiderar tal valoración, a partir de un hecho claro, el mecanismo desarrollado permitía vincular entre si porcentajes, ajenos entre si, conviene insistir en que el diezmo es proporcional al valor absoluto de la mercancía, igual que lo son los demás agregados, y sin embargo establecer entre ellos una dependencia.

	Plata	Vellón	Total
Diezmo	2,5%	5%	7,5%
1 ^{er} 5%	0,5%	1%	1,5%
1 ^{er} 2%	0,5%	1,5%	2%
2º 2%	0,5%	1,5%	2%

Esto significaba que en plata se tendrían que pagar el 4% del valor de la mercancía, pero como pagado en vellón debería de incrementarse en su 50% éste 4% incrementado en el 2% se convierte en un 6% en costo real, que sumado al 9% en vellón, pagados como tales, resultaba un 15% de costo real de los diezmos y agregados, lo que viene a significar que, por distintos mecanismos al final se venía a percibir el doble, exactamente, de lo que se indicaba en el arancel, lo que a efectos prácticos resultaba sencillísimo de aplicar. -- Así, la aparente, y ya explicada, y por tanto simplificada complejidad de la contribución, quedaba reducida a una simple multiplicación

por dos y por la cantidad introducida con lo que se obtenía la can tidad exacta a pagar en moneda de vellón de circulación ordinaria.

Ahora bien, hay que aclarar que si bien el comerciante - debía de cotizar por éste 15% en los registros de la aduana se con tabiliza sólo el 13% ya que el aumento del 50% en vellón para la - plata sólo repercutía en la liquidación final, que no en la dacción de cuentas a la Dirección de las Rentas Generales; de ahí que en -- los que se enviaban a Simancas, los manejagos en este trabajo, co-- rresponden pues al citado 13%.

La suma de esta constatación, es decir, del hecho de que el diezmo más los agregados es un valor porcentual, tanto en la -- percepción como en los informes, a la de la significación del aran- cel como tabla de costos, conduce a una valoración metodológica im portante para este trabajo y es que, dado que la información está - menos normalizada de lo que fuera de desear, se puede utilizar tanto el diezmo, aún cuando sólo se diera una parte de él (en vellón o en plata) como la suma de todos los agregados y el diezmo, pues ambas informaciones, o cualquier otra parcial, como por ejemplo, un dos - por ciento, sería igual de válido. Así, dado que a veces se informa con detalle, pero la mayor parte de las ocasiones se agrega, por un lado diezmo más 1,5%, primer 2%, y luego, aparte, el otro 2%; en -- otras ocasiones se agrupan diezmo y todos sus agregados, y en algu- nos más, muy pocas, se da, primero el diezmo y el 1,5% y luego, agre- gados los dos 2%; vista la situación he adoptado por trabajar con la suma de diezmo y agregados, esto es, con el 13%.

Pero ésta no es sino una parte de la cuestión, la que per- mite clarificar qué información se utiliza y qué significación teóri

ca tiene la misma, mas, es preciso también, determinar su significado real. En este sentido hay que empezar por decir que lamentablemente el arancel no era todo lo bueno que fuera de desear. Ciertamente, en un concepto moderno de balanza de comercio, las series aduaneras nos permitirían conocer el costo real de los intercambios, pero cuando, como sucede en el XVIII, por más que los derechos son proporcionales, esta proporcionalidad se aplica a un listado confeccionado en un momento fijo, con parte de él anclado en precios del siglo XVII y otra parte con valoraciones de principios del XVIII, que se van a seguir aplicando hasta 1.780; el resultado es muy otro.

Por otro lado el arancel hemos visto que no es cerrado; se prohíben ciertos productos, se dan habilitaciones temporales y locales, se incorporan nuevos conceptos con precios acordes al momento - de la incorporación; en suma, el origen de la información, el arancel, no es homogéneo en el tiempo.

Si el arancel fuera bueno, por lo menos diferente, es decir fijo y completo, la información aduanera, partiendo de un supuesto bastante difícil de aceptar, el de la estabilidad de los precios del mercado, sería interesante. Esto es, podríamos decir que la evolución de lo recaudado por diezmo era un exponente de la evolución - del volumen de los intercambios, siempre claro está, insito, que no se dieran desviaciones de la oferta, o de la demanda, que ofrecieran variaciones del derecho total como consecuencia de la modificación - que supondrían, en los costos, del total importado o exportado. Así a una limitación superponemos otra, y evidentemente, en este caso, ninguna de las dos se cumple.

De este modo el dato, diezmo de mercaderías más agregados,

supuesto 13%, no representa el valor de los intercambios, en cada momento, ni en su evolución y tampoco representa el volumen. Entonces ¿qué representa?. Ciertamente bien poco, pero hoy por hoy no disponemos de más, y, además, viene acompañado de una información complementaria, los millones, que nos permiten confiar algo más en este diezmo. De cualquier forma se imponía esta crítica, como se impone una aceptación de los límites. La información que analizamos, más allá de su valor real para el conocimiento de la hacienda española del siglo XVIII, que no es el fin de este trabajo, no es sino una -- muy deficiente, aproximación a una evolución del volumen y localización (vía mapa aduanero) de los intercambios comerciales internacionales del norte de España en el siglo XVIII. Más allá, sería aventurado afirmar nada.

La cuestión así planteada traslada la interrogante al ámbito de las alternativas, y éste es desolador. En lo que yo se, sólo los Consulados suponen una alternativa válida, pero aún estos, salvando el de Bilbao, adolecen de la falta de perspectiva, y hoy por hoy esa visión larga, coyuntural, sólo nos la proporciona la serie de aduanas de Simancas.

Queda por determinar que se puede esperar de la misma, que es lo que desde estas limitaciones metodológicas ofrece este estudio; ciertamente menos de lo que pudiera desearse, pero aún así no sólo merece la pena por si sólo, sino que cobra una dimensión especial a la vista de lo escasa que es cualquier otra información y -- también por el carácter contextualizador que para dichas informaciones tiene. En mi opinión, por más que muy limitado, no puede hacerse con seriedad un estudio sobre el comercio de Santander o Bil

ba o si previamente no se realizaba éste. La coyuntura, que a través del arancel se dibuje, representará con variaciones la evolución del volumen de intercambios, y habida cuenta la tendencia al alza de los precios del XVIII, tendencia estudiada en diversos trabajos, podrá llegarse a alguna certeza.

Diezmos y agregados de la lana.

Si en el caso de las mercaderías dispusiéramos de anotaciones expresas para cada producto, el valor de la información sería suficiente como exponente de la evolución del volumen; tal es la situación de la lana, aunque con una importante salvedad; el concepto lana no es un concepto uniformemente aplicable, ya que hay lana lavada, lana sucia o aninos, y, por lo tanto cualquier valoración que no contemple este detalle puede ser erróneo.

La lana como todo objeto de comercio pagaba unos derechos, arreglados también según un arancel que atribuía a cada libra un determinado valor. Estos derechos eran el diezmo, el 1,5% el 1^{er} y 2º 2% y además un derecho de extensión y otro de dos reales en arroba de lana lavada y 1 en la de sucia. Derechos cuyos valores se distribuían en distintas partes de plata y vellón.

El diezmo venía a ser, como en el caso de las mercaderías el 7,5% del valor atribuido del arancel a la lana, el 1,5 era, al igual que los 2%, el 1,5% y el 2% del valor en arancel de dicha lana. Ahora bien el diezmo se repartía por mitades el plata y vellón, al igual que el 1,5% pero los 2% se repartían a un 1/4 de plata y los restantes 3/4 en valor de vellón, lo que viene a suponer el siguiente esquema:

	Plata	Vellón
diezmo	X/2	X/2
1 ^{er} 5%	X/10	X/10
1 ^{er} 2%	X/15	X/5
2 ^o 2%	X/15	X/5

siendo X el valor dado en el arancel a la lana, y cumpliéndose así - los valores porcentuales de cada gravamen y las distribuciones en -- plata y vellón; lo cual de acuerdo con lo señalado en el gravamen a las mercaderías de incremento en el 50% de su valor en plata, hace que el gravamen total a la lana, por estos conceptos ascienda al 15,75% del valor atribuido en el arancel a la libra de lana.

Ahora bien, se gravaba a la lana además con la extensión y con las cargas ad-pound ya señaladas; para valorar la primera no he encontrado otra justificación que el que sea considerado, por muy ligero margen, la extensión de la plata de los 2 reales en arroba la lavada y en real en sucia, aún cuando para una operación tan sencilla el margen de error en el cálculo es abusivo, y, por otra parte, en una información de 1.716 se definía como "renta de exacción del 25% en plata sobre lanas y aninos" y aparezca valorada en plata, moneda en la que también aparecen los derechos de arrobas. Insisto, sin embargo, en que se trata de un año en el que la recaudación directa - de aduanas por la administración empezaba y la práctica de los recau-dadores era corta. De hecho en tal año la proporción entre los ren-glones era bastante diferente a la que se da en los demás años. Ahora bien el dato puede ser válido, es decir los derechos de arrobas en plata tendrían que mutiplicarse por 1,5 para ser en vellón y el 0,5 (mitad del derecho) de la extensión equivaldría al 25% del total, de modo que serían 2 reales de plata por arroba más otro real por extensión, que en vellón serían un total de 4,5 reales, en la lana lavada y en la sucia dos reales y ocho maravedies por arroba.(16)

De este modo puede darse como válido el decir que la lana

estaba gravada con un 15,75% del valor del arancel más 4 reales y medio de vellón en arroba de lana lavada y 2 y cuarto en la de lana sucia, lo que explicaría el concepto de alto gravamen con que se cargaba la exportación de lana. Aunque habida cuenta la fecha del arancel y la impresionante alza de los precios en el mercado internacional de la lana y considerando también que en algunos casos, como se verá más adelante, se concedieron ventajas a la exportación de lanas, a lo largo del siglo es muy probable que tal presión descendiera notablemente en su valor relativo con respecto al costo real de dicha "primera materia".

En una aproximación menos precisa, téngase en cuenta lo aleatorio de agregar la lana lavada y sucia, puede decirse, así sucede la mayoría de las veces, que la suma de los reales más la extensión equivale a medio diezmo 3,25% del valor real, que puesto en vellón viene a ser un 5% que agregado al 15,75% resulta ligeramente superior al 20%, importe, que por resumir, podemos decir que se gravaban en las aduanas las exportaciones de lanas y esto sólo por el concepto del arancel (17)

Coloniales

Aparecen, no señalados como tales, pero lo son, y se trata del azúcar, el cacao, chocolate y vainilla, a todos los cuales se les aplicaba, además del 15% por diezmos y agregados unos "millones", dos el antiguo y el moderno, de forma selectiva.

El millón antiguo consistía en un primer añadido que se hizo al arancel y que afectaba al azúcar, cacao y chocolate básicamente, de hecho, éste se traducía en:

a cada libra de cacao corresponden	25,5 maravedies de impuesto
chocolate	34
aroba de azucar	204
libra de achote	8
de macazuchil	34

Habida cuenta que la arroba son 25 libras la libra de azúcar estaba así cargada con 8,2 maravedies, agragado ciertamente liviano comparado con el de cacao y chocolate. Además se añadió después el millón moderno, de 34 maravedies en cacao y chocolate, de modo que estos dos productos aparecen así con 59,5 y 68 maravedies de recargo respectivamente.

Como sea que las importaciones de macazuchil son prácticamente irrelevantes, puede decirse que la diferencia entre el millón antiguo y el moderno está en el agraven, en aquel, al azúcar.

Hay que considerar sin embargo que, en 1.716 en Asturias se gravaba por millón antiguo la arroba de azucar a 153 maravedies, y a 25,5 maravedies la libra de cacao, lo que hace la primera a 6 maravedies la libra de azucar, y son estos últimos los valores que se van a aplicar a lo largo del siglo, por lo que parece que los 204 que inicialmente se pensaron, se redujeron por fin a los 153.

Queda claro que se daba una cierta proporcionalidad entre los millones y, sustancialmente el consumo del azucar, ya que en el millón moderno no podemos distinguir las cantidades correspondientes a cacao y chocolate; sólo un conocimiento más detallado de la evolución de ambos derechos permitirá mayores especificaciones.

Como sea que este derecho de millones era añadido al de diezmos y agregados y siendo éste evaluable en un 15% ¿a cuanto ascendía la carga total?. Sabemos esto con precisión en el caso del -

cacao y en el lugar concreto del norte de España (18):

Tipos de cacao	precio en puertos	derechos de aduana
Caracas	130	75,50
Martinica o	80	75,50
Guayaquiri	64	75,50
Marañón		

unos derechos, como puede verse, ciertamente elevados (19).

Sin embargo los coloniales lógicamente deberían inscribir se en un ámbito diferente al que venimos señalando: un arancel general y un comercio a través de los puertos del norte. Esto en un -- sistema como el monopolio gaditano parece no tener cabida, y de hecho no la tiene, de ahí los problemas que al respecto se suscitaron.

Inicialmente, durante la guerra de sucesión es sabido que se dió una concreta actitud permisiva en lo que al comercio con América se refería, especialmente en beneficio del comercio francés; -- así el tráfico de coloniales que en teoría tenía que haberse centrado en Andalucía, ya desde la centuria precedente, pero más concretamente durante la continenda aludida, fue posible a través de muchos puertos peninsulares; pero una vez acabada la guerra se entró en un proceso racionalizador del que el azúcar y el cacao no podían escapar.

Hasta 1.717 la situación era libre, y así lo muestran los informes aduaneros, a fines de tal año se prohíbe a los franceses el tráfico de coloniales y a mediados de 1.718 (9 de junio) la prohibición se generaliza haciéndose extensiva a todos los países, pero, -- para entonces los registros aduaneros ya no son sensibles al hecho, la reforma de este renglón coincide, como no podía por menos de ser, con el traslado de las aduanas y, por tanto con la falta de documento.

tación. No se puede precisar mucho, sin embargo hay que señalar que el año 18 e incluso el 19 y 20, Asturias ingresa por ambos millones; en Galicia se nota un gran bajón en 1.719, y así sucesivamente, de modo que el citado año 19 se registran millones de coloniales incluso en Navarra y Logroño. Lo que significa que lo ordenado no se cumplió.

Razones no faltaban, muy pronto, menos de un año después de la prohibición la administración reconocía que ambos productos, azúcar y cacao eran de un consumo grande, "se han hecho alimento" y que mantener el monopolio gaditano, con su reducido caudal, era - abrir puertas a la especulación e incrementar los incentivos del con trabando, sin beneficio para las inexistentes empresas nacionales - ni para la Hacienda Real que así dejaría de percibir el derecho en las aduanas, por aquel entonces en la costa (20).

La situación condujo a un progresivo relajamiento de la Ley prohibitiva. En un primer momento se habilitaron varios puertos, por medio de un sobrecargo del 7%, para la importación de dichos co loniales, y más adelante, en otros, sin dicha habilitación, se con cedieron pasaportes especiales que, con costo de habilitación, per mitían a algunos comerciantes la introducción de partidas, expresamente acordadas de ambos productos. Para cuando las aduanas se tras ladan de nuevo al interior, y la documentación se normaliza, la si tuación del comercio de extranjeros en coloniales entra en una fase igual a la precedente, sólo que debía de pagarse el 7% de habili tación. El desarrollo del azúcar cubano y la Compañía Guipuzcoana y su comercio de cacao serán, tiempo después, una respuesta diferente a la voluntad de la administración de sustraer este renglón, tan im portante del comercio, de la órbita extranjera; pero los logros se-

rán bastante limitados.

A pesar de todo, los conceptos de millón antiguo y moderno aparecerán ininterrumpidamente en la documentación hasta 1.780 y en todo momento en el contexto ya señalado, de modo que es su propia evolución el mejor exponente de los efectos de una política sobre el mercado; bien es verdad que al precio de una especial habilitación para ello que fue pagada por las Provincias Exentas hasta la reforma del arancel en Valmaseda, Orduña y Vitoria, así como en sus agregadas, en Galicia y sólo circunstancialmente en Asturias, donde no se exigía a la entrada de todos los coloniales, ya que se daban derechos de millón antiguo y moderno y no del 7%. Así, al elevado gravamen ya señalado hay que añadir, sin que comparativamente resulte mucho más, pero siendo siempre encarecedor, éste 7% de habilitación.

Los millones.

Además del millón antiguo y moderno sobre los coloniales se contaban también los millones sobre las especies, la goma y los polvos azules, el papel y el millón de pescado; si bien el último resultaba bastante irregular, como ya veremos.

Del millón de especies que afectaba a la canela, el clavo y la pimienta, especialmente, sabemos poco, pero en lo que a la pimienta se refiere, sin duda su renglón principal, algo se puede puntualizar; el arancel calculaba que por cada libra debía de cobrarse 8 maravedies, lo que significaba que valoraba dicho arancel la libra en 106,4 maravedies, los cuales por diezmos y agregados pagaban 16 maravedies, y de millón, o impuesto propio 51 maravedies lo que hacía un total de 67 esto es un 63% del valor originario, lo que

indica hasta que punto la administración presionaba sobre el comercio de estos productos, pues hay que tener en cuenta que todos ellos estaban gravados además con otros múltiples impuestos. En general - puede suponerse que el producto correspondiente al pago de especie-
ría se cobraba en un porcentaje máximo con cargo a la importaciones de pimienta; en ningún caso se hace referencia a otros productos. - En los primeros años de la administración real en Asturias y Galicia se hacen informes puntuales por productos, pues bien, no hay referencias sino a esta especie.

El millón del papel, aparentemente más sencillo, en la -- práctica no lo era tanto, ya que había dos tipos de papel, el blanco de escribir y el de estraza, o como se indica en la documentación de envolver. A efectos del millón el gravamen era doble para los papeles finos que para los bastos; de modo que el primero tributaba - a cuatro reales por resma y el segundo a dos reales resma.

En alguna forma vinculado al consumo del papel y quizás en una filosofía de imposición a los instrumentos de escritura, se gravaba también a la goma y los polvos azules, según una tarifa que no he logrado determinar y que por otra parte no debía de ser muy grave, ya que no ascendían los correspondientes renglones a tanto como para suponer que, ni las cantidades importadas de ambos productos ni el gravamen aplicado eran importantes (21).

El último de los millones considerado es el de pescado. que afectaba al pescado salado, a la grasa de ballena y demás. Ahora bien frente a los demás casos, en éste la adscripción del dere--cho a Rentas Generales no fue indiscutida, y así a lo largo del siglo su vinculación a las mismas o a los derechos del Almirantazgo

fue variable. De hecho en el reglamento de noviembre de 1.709 no se especifica tal figura, pero tampoco en la creación del Almirantazgo, sin embargo al pescado, además de los derechos ordinarios por ambos conductos se le gravaba con un impuesto específico.

Así en 1.715 hay referencia concreta a pescados en Orduña, y asciende además a 2,2 millones siendo, por mucho el millón -- más importante; es Asturias se reconce expresamente que no hubo pescados; en Vitoria se indica, no así en Galicia donde sólo hay contabilidad de puertos secos, y también aparece, con mucha precisión, en las Aduanas de las Cuatro Villas.

Es precisamente en las Cuatro Villas, y en ese momento en el que se especifica lo referente a la inclusión del pescado en el arancel:

" En este puerto (COMILLAS) y año (1.715) se despacharon 71 arrobas de aceite de ballena y 2.307 azumbres del -- mismo género y para reducirlos a quintales como esta en el arancel se ofrece la misma duda ..."

Y así se indica que en el arancel se señalaba que dicho - quintal era de 85 maravedies de diezmo, lo que no permite hablar de millones o recargos especiales sino de diezmos y agregados lo que - supondría 170 maravedies de diezmo y agregados de cargo por quintal (22).

En otro apartado, en Comillas, se dice que se habían introducido 19 quintales de bacalao y que pagaron 380 maravedies a - 200 maravedies el quintal. En Suances el mes de octubre entraron 1.025,5 arrobas y pagaron 77.251 maravedies, lo que supone a 75,3 maravedies por arroba y, a cuatro arrobas el quintal, hacen 300 maravedies. Datos con respecto al bacalao lo suficientemente dispares entre si. Si a esto añadimos que este año, cuando Santander hace su

resumen aparecen los diezmos y sus agregados, pero se hace referencia a pescados, y si se admite que no aparece ningún otro producto consignado como millones o regalías, y a la vista de que, en los informes puntuales no hay referencias a otros productos, quizás cupiera una proporcionalidad, pero no se da, por lo que, o bien no la hay,

Seis últimos meses de 1.716

	Diezmo 1,5% y 1 ^{er} 2%	2 ^o 2%	pescado
Laredo	8.777	1.549	3.100
Santander	14.417	2.192	2.040
Castro	8.439	1.469	7.300
Comillas	15.812	2.785	3.200
Suances	15.119	2.690	4.000

o el bacalao, la ballena, su grasa y el cecial pagaban distinto, o había otros productos.

Al año siguiente en Galicia se dice "por los pescados secos y salados que a estos puertos son entrados de fuera" hay que añadir un 5% de derechos que se quedan los administradores. Pero = además también aquí, como en Santander, se introduce por Vigo 19 quintales de bacalao y pagan 4.600 maravedies, 850 más que en Suances; bastante más que el citado 5%. Además, en Valmaseda, se incide en tal año, en el millón de pescados.

Los años siguientes, aparte de los problemas de información, donde la hay no se consigna una figura especial de millón de pescado, sin embargo en 1.720, cuando en ningún otro lugar se consignaba, en la aduana de Logroño se señala "indulto en el bacalao, 7% de habilitación", habilitación que, por ejemplo no pagaba ninguna otra aduana. Superado el año 20 sigue sin consignarse tal millón de pescados, hasta el punto de que constando como consta por informes como los de 1.729 para Santander, que entra pescado, no se consigna tal producto aparte, sino solamente por diezmos.

En 1.761 vuelve a surgir el derecho de millón de pescado, y lo hace expresamente consignado, en todas las aduanas del norte; sin embargo, no parece por años sucesivos que sea un gravamen propio de Rentas Generales, pues en tal año comienza también a introducirse información del Almirantazgo, y, además en tal ocasión se indica que este millón se vincula al Almirante.

De modo que es un millón no definido como de Rentas Generales, ni tampoco como de Almirante, y más aún antes del reglamento sobre el Almirantazgo se cobró alguna, de forma no suficiente - aclarada, entre 1.715 y 1.717, y sobre todo, no en todos los lugares. Más adelante tal tributo desaparece y de hecho en las aduanas el derecho sólo pagaba por diezmos y agregados, hasta que en 1.791 se empieza a cobrar en estas aduanas otros derechos, y entonces se introduce ya, con carácter general, en las contabilidades aduaneras este "millón de pescados" cuyo importe además no está claro y que afectaba por igual a introducciones y a posibles extracciones. En 1.762 - se aportaba una nueva medida, se divide el concepto de bacalao (almirante) del de pescados propiamente, apareciendo como dos cargas - sucesivas y no necesariamente coincidentes, por ser una de ellas Derechos del Almirantazgo. Ahora bien, este tipo de registro va a durar poco, pues los derechos del almirante seguirán un camino específico, y queda ya hasta 1.780 sólo el de pescados. Así en 1.780 -- llega en Orduña a especificarse las partidas por bacalao, salmón, sardinas y lampreas.

Un millón de aplicación especial era el del jabón, pues sólo lo había entre las aduanas del norte, en Galicia; consistía en un gravamen de 4 maravedies por libra de jabón que se empezó a cobrar en 1.740 en los puertos secos pero que en 1.741 pagaban ya también

las aduanas litorales.

Los millones, los de los coloniales que afectaban a cacao, chocolate, azucar y vainilla, los de las especies afectando a pimienta, clavo y canela, los del papel tanto de escribir como el de embalar, el del jabón, goma y polvos azules, así como el del pescado tanto de entrada como de salida, se configuran pues, como presiones especiales, para un mayor beneficio de una hacienda que consciente de la poca capacidad de contracción del consumo entiende que se trata de capítulos que proporcionan ingresos seguros. Por ese camino, en algunos tipos o calidades de productos, sus impuestos llegan a duplicar el precio original de la mercancía.

Realmente los millones son, a pesar de todo, exponentes más limitados, de la importación real, de lo que parece; en la práctica puede decirse que sólo afectaban al azucar, cacao, pimienta, dos tipos de papel, goma, polvos azules y bacalao y así, dado por otra parte el carácter proporcional a la evolución del volumen, de su propia evolución, se convierten en un magnífico exponente de la contratación, con limitaciones, de los correspondientes productos en el comercio bilateral, la margen de que cada uno de ellos esté a su vez, consignado también en los diezmos generales y en sus agregados. No sabemos cuanto encarecían los millones la pimienta o el papel, pero si sabemos como evolucionó la entrada de estos productos por las aduanas del norte de España, y hay que reconocer que tal información matiza y enriquece notablemente las meras posibilidades del diezmo tan aferrado a la valoración de las mercancías a finales del siglo XVII y por lo tanto poco demostrativo de la evolución de las cantidades contratadas, como consecuencia de las múltiples variaciones a que se veía sometido el documento originario.

Regalías.

La regalía que inicialmente era "una renta compuesta de los derechos de millones y de rentas generales, que se cobraban a los vinos y aceites que de Andalucía salían al extranjero" y que se exigía en aquellas aduanas, pasó después a percibirse en las aduanas marítimas, al menos en las aduanas del norte, donde aparece como regalía - de aguardientes, mistela y licores.

Al principio, en 1.715 no aparece tal concepto, pero para 1.718 ya se constata en Asturias y Galicia, al año siguiente se reseña en la aduana de Vera y en las mismas del Principado y Galicia, y a partir de 1.720 se da ya en todas las jurisdicciones, tanto en los puertos secos de Galicia como en la costa o en las aduanas interiores de las Provincias Exentas. Para tal fecha, este impuesto que no suponía cantidades importantes en términos de Rentas Generales, parece ya consolidado, aunque su presencia real sea en algunos lugares esporádica, dado que, a lo que parece, tales caldos eran de un tráfico restringido, ya que no afectaba al vino, como lo muestra por ejemplo el hecho de que en 1.728, cuando en Galicia se apresaron dos navíos ingleses cargados con 396 y media pipas de vino, no se pagara ni un real por tales regalías, sino sólo por concepto de diezmo, -- agregados y derechos del almirante.

Cuando en 1.740 se reanuda la administración directa no - aparece el derecho de regalías, aparece sólo exporándicamente en -- 1.743 en La Coruña, en 1.747, específicamente por aguardiente en Asturias, a partir de 1.749 vuelve de nuevo a cobrarse en Asturias, - Vitoria, Galicia, Orduña ... etc. y ya se conserva el registro has-ta 1.780. Curiosamente en ambas ocasiones es por Asturias por donde empieza a introducirse el concepto que como el de pescados, tampoco

aparecía en el arancel de 1.709

Otros conceptos.

En los informes aduaneros suelen aparecer además de los renglones señalados otros como los correspondientes a las distintas habilitaciones y el de descaminos.

La habilitación más frecuente, que por término general se da especificada, y que ya está suficientemente planteada, es la del 7% de plus para las introducciones de coloniales, que en los puertos del norte se mantuvo vigente, al menos hasta 1.780, pero había otros conceptos, más específicos, que se presentaban de forma concreta y que siempre están en los informes bien aclarados; como es el caso de un breve período de habilitación para cotonias y muselinas en Asturias.

El tema de los descaminos es muchos más complejo, y por sí sólo exigen un trabajo. Los descaminos son parte de los derechos derivados de los decomisos (23), efectuados a los contrabandistas capturados; su complejidad, ciertamente, no reside en la dificultad propia del concepto, sino en su vinculación a un tema de las características de su contrabando. A los efectos de este trabajo baste señalar que los objetos aprehendidos pagaban sus diezmos, agregados y millones que ordinariamente les correspondieran, y además un derecho especial por decomisos, equivalente al tercio del valor total del objeto incautado y que se asentaba en los pertinentes informes de cada aduana, por ser, según estipulaba al efecto la ley, para beneficio de la Real Hacienda. Lo limitado de una información de este tipo es evidente: nadie puede afirmar que las detenciones sean proporcionales al contrabando efectuado pues, además de la suerte, inciden

en ello factores tales como los niveles de corrupción o el nivel de eficacia de los respectivos resguardos.

El comercio marítimo no estaba gravado sólo con estos factores, hay que contar también con los derechos del Almirantazgo, derecho establecido por Felipe V en 1.737 para beneficio del infante D. Felipe consistente en el cúmulo de impuestos que se cobraban en las aduanas sobre los frutos y dinero que entraban y salían por los puertos secos y mojados de España, y sobre las embarcaciones de comercio nacionales y extranjeras, con el título expreso, estos últimos, de toneladas, ancoraje, limpia de puerto y linterna. Más adelante en 1.748 se aplicó el resultante de todos los derechos a la extinción de la deuda pública hasta 1.807.

En total el número de derechos era de 19, de los que afectaban al comercio del norte, en un principio pocos, ya que no había comercio con América; a partir de la liberalización del comercio americano, afectaron prácticamente todos: el de ancoraje, la décima de presas, los mostrencos marítimos, el 0,5% de los géneros que entran en España, el 1% de los procedentes de otras naciones, 4 reales en arroba de lana exportada, un maravedi por peso extraído, un 2% de los frutos que el navío extranjero se transportara en cabotaje... etc.

Estos derechos causaron bastantes problemas de aplicación especialmente en las Provincias Exentas, donde a nivel interior no se aplicaban, pero los vizcainos pretendieron además, infructuosamente, que no tenían obligación de pagar fuera de sus fronteras cuando se tratara o bien de productos propios o bien de transportes efectuados en sus naves. Pretensión que ciertamente fue desesti-

mada. (24)

En el norte los derechos se pagaban por distintos conceptos, así en Vitoria, Santander, Asturias y Galicia, entre octubre de 1.737 y el mismo mes del 38, el primer año de almirantazgo se -- dieron en frutos, toneladas y anclaje; para el año 1.740, en Galicia ya se hablaba de anclaje, toneladas, linterna y lastre, dejando aparte el derecho de frutos. Más tarde se cobrarán todos por Rentas Generales, con la excepción, claro está, de las aduanas de las Provincias Exentas, que si bien podían cobrar frutos, especialmente -- pescados, no podían hacerlo en ninguno de los tributos que correspon-- dían a la actividad marítima propia.

Esto no significa que las cargas resultaran más livianas para el comercio que se practicara por tales puertos, pues estos tenían para sí, gravámenes semejantes. Así en Pasajes se cobraba:

- por cada navío que carenara, medio real de plata por tonelada, imposición que a cada navío sólo se le cobraba una vez al año.
- por cada navío que se aprovechaba del puerto, tanto para cargar como para fondear o aprestarse a la pesquería medio real de plata, 0,75 de vellón por tonelada.
- cada navío de los pequeños, con vena, brea ocho reales de plata cada vez.
- los navichuelos, chalupas, barcos, etc. seis reales de plata.

todo ello si eran de Guipúzcoa, a los demás se les aplicaba las tarifas ordinarias del Almirantazgo.

Otros lugares tenían otros tributos especiales, como el puerto de La Coruña, en el que se cobraba una cantidad para disponer del combustible necesario y mantener en las debidas condiciones el notable faro de la Torre de Hércules.

Lo que frutos, ancoraje, linterna, toneladas y lastre significaba era también un valor irregular:

- el ancoraje en Galicia

- de un navío	75 reales de vellón
- de un buque de cruz	55 reales de vellón
- de un buque de vela latina de 3.000 a 1.500 quintales	30
- de 1.500 a 800	20
- de 800 a 300	10
- de 300 a 150	6
- de 150 a 50	4

- en Gijón

- de un buque de cruz	30
- de un buque de vela latina	10

- el de linterna en Galicia

- de cada navío	6
- de cada buque de cruz	20
- de cada buque de vela latina de 3.000 a 1.500 quintales	2
- de 1.500 a 800	1

no cobrándose en ningún otro lugar del norte salvo un derecho municipal similar en San Sebastián. Es decir que frente a las cargas ordinarias al comercio respecto de las cuales la administración fue especialmente sensible en una voluntad uniformizadora, deseando evitar -

desequilibrios y puntos favorables al flujo comercial, en el derecho del almirante no fue así, y aún percibiéndolo, al final, por rentas generales, era bastante desigual su aplicación. Sólo uno de los derechos, el de toneladas resultó, dentro de lo que cabe, uniforme con lo que al menos se aplicó en todos los puertos; pero como se verá en su momento plantea su uso más dificultades de las previstas, pues -- aunque inicialmente se computara a un real por tonelada, expresamente en Galicia y Gijón no se cobraba así.

Las toneladas podían cobrarse porque existía una técnica concreta, y ésta si uniforme, de arqueo "los buques españoles de comercio se medían por el maestro mayor de la matrícula cuando se construían o se reparaban. El resultado de la medición que expresa el número de toneladas se inserta en el rol de matrícula, y por él se cobraba el derecho de toneladas. A los buques extranjeros se les exigía certificación del cónsul -donde lo hubiere- garantizando el arqueo." Lo que sucede es que a partir de este valor, en la práctica, cada puerto cobraba un valor distinto, y además a partir de 220 toneladas no había incremento de derechos con lo que el tonelaje de las fragatas de la ruta americana quedaba claramente minusvalorado, pues solía tratarse en los casos de Santander y La Coruña de naves de más de 400 toneladas.

Resumiendo en lo que a los derechos del almirantazgo se refiere, desde el punto de vista de lo que a los gravámenes generales al comercio respecta, ciertamente hay que considerarlos todos; pero desde el punto de vista del comercio, desde el análisis de mecánicas arancelarias, lo que importe es exclusivamente el derecho de frutos, pues es el único que afecta concretamente a las mercancías individualmente consideradas. Pues bien, tal derecho de frutos se encamina es-

pecialmente a las exportaciones de frutas y a las importaciones de pescado, más concretamente de bacalao. Sin embargo metodológicamente su interés es muy relativo, dada la cortedad de la serie y las pocas garantías de su uniformidad.

En resumen, el comercio marítimo estaba ciertamente muy - controlado, y a las cargas concretas sobre las mercancías había que añadir las que afectaban al cargamento en general, y por último lo que de molesto suponía el trámite burocrático en si (25).

" A la visita de sanidad que es el primer paso que se da con toda embarcación que llega a los puertos, sigue el manifiesto de carga y el certificado de los cónsules es pañoles que acrediten la procedencia de los géneros.. "

Por tales visitas de sanidad se cobraban unos derechos - que en Galicia se oscilaban, según el arqueo, entre 48 y 24 reales de vellón y en Santander y otros puertos cantidades similares (26).

Si la embarcación ha tenido un viaje accidentado, o por la razón justificada que fuere, el capitán prevee un deterioro de - la carga tan pronto como llega a tierra, éste se presenta ante el escribano correspondiente, sea el de marina, el de contrabando o el que ejerza como secretario del consulado, a efectos de hacer la preceptiva protesta del mar, documento imprescindible ante las compañía de seguros para la precepción de las diferentes primas. El precio - de estas protestas y sus necesarias copias era variable. Al tiempo, el capitán debía informar de su llegada al, o a los, consignatarios de su cargamento, al propietario del navío o su representante y donde no lo hubiera al secretario del consulado a efectos de que ante la institución comercial se iniciaran los trámites precisos. Donde no hubiera tal se remitían todos los oficios por correo al puerto de armamento del navío en cuestión.

" Estos manifiestos o relaciones de carga, son jurados y deben presentarse a las 24 horas. Pasadas, se hace por los dependientes de rentas el fondeo o confrontación de lo declarado con la carga, después de haber dejado copia en la administración y contaduría. Los ingleses, franceses y daneses pueden rectificar el manifiesto dentro de ocho días útiles, antes de sufrir el fondeo.

Para realizar la descarga debe el capitán del barco tomar la licencia de la contaduría de la aduana, y a medida que se verifica aquella, se depositan los fardos en los almacenes, en donde se cotejan por el contador y el alcaide, para asegurarse de su existencia".

Esta fase del proceso no estaba exenta de problemas. Así en 1.774 el Consulado de San Sebastián denuncia que "los comerciantes se excusan a expresar en las manifestaciones la calidad y la cantidad de los géneros" por lo que el ayudante no permitía su introducción (27); y en muchos lugares se plantearon problemas con las tarifas que debían pagarse a los intérpretes, no por su labor verbal sino también por la traducción que hacían de dichos conocimientos. Así, cada puerto importante tenía intérpretes, generalmente para el francés, inglés y holandés. Labor que a veces hacían los cónsules y vice-cónsules, pero en las Provincias Exentas, donde no los había se designaba por el consulado. Sus tarifas llegaban a ser importantes y así en 1.793 Santiago Blanco, cónsul de Holanda y vice-cónsul de Inglaterra y Dinamarca en Santander, cobraba como intérprete oficial del puerto 400 reales a cada navío que prestaba sus servicios (28).

" Inmediatamente que se acaba la descarga, los dependientes reconocen el buque, procediendo contra la tripulación si se hallan más o menos fardos de lo que designa el manifiesto.

En seguida solicita el dueño o el consignatario el despacho o adeudo, y con la licencia correspondiente se hace la liquidación. Si se halla falto o exceso de tiro, de más de 2%, se confiscan los géneros formando causa al introductor.

El administrador, el contador, los vistas y el marchamador hacen el avalúo; tasando el precio de los géneros según su leal saber, y les ponen el sello de la aduana

na. Cuando se hallan averiados, conferencian entre sí el administrador y el contador, regulan el daño y bajan el precio. El aforo o avalúo pasa al contador y hallándole corriente fija los derechos. Pagados, acude el dueño al alcaide para que le deje sacar los géneros de la aduana para venderlos o internarlos en virtud de la guía que se le da, y por la que paga ciertos derechos".

Estas guías son unos documentos acreditativos de que las mercancías en cuestión han pagado, como corresponden, en los derechos de rentas generales y demás y por lo tanto son de libre (sic) - circulación por el reino. En cualquier momento, en el interior, podía reclamarse este documento, y su no presentación implicaba que la mercancía era de contrabando, con lo que se podía proceder contra quien la transportare. El problema principal en la zona norte era la cuestión de las importaciones para el auto-consumo, y a pesar de que, en principio estaba regulado desde 1.721, aún en 1.791 seguía discutiéndose sobre el mejor procedimiento. Según unos lo idóneo era exigir, en el momento de la descarga del navío, una declaración del destino de su mercancía, cobrándose lógicamente sólo a lo declarado como con destino al exterior, y excluyendo al resto definitivamente de su "saca" del país. Los comerciantes ciertamente consideraban la medida como muy dura para sus intereses, ya que, en caso de autoconsumir un producto inicialmente destinado a la venta en el interior, no se recuperaba lo pagado, y por otra parte, en caso de declararla para consumo propio, en el supuesto de que no pudiese venderlo en el país, tampoco podían probar a introducirlo en Castilla, en espera de mejor postura; así pues el consulado y la ciudad de Santander pidieron, una vez más que los derechos se pagaran no al ser descargado del navío, sino al salir de Lonja con destino a Castilla, lo que la administración no quería conceder porque controlar la descarga del navío era - fácil, pero una vez producida ésta, lo demás era feudo del contrabando (29).

"Cuando llegan a los puertos géneros procedentes de otros de la península, se presenta la guía al administrador; el cual manda el desembarco, se hace el aforo para el pago de los derechos municipales y realizado deja al dueño el libertad de disponer de sus géneros.

Para la saca de los géneros nacionales acude el dueño al administrador de la aduana: éste hace el aforo, señala los derechos y fija el día para el embarque" (30).

En resumen una larga peregrinación administrativa, cuyo coste medio, mínimo, sin incluir cargadores, transportistas, vigilantes de muelles y cargas, escribientes y gastos financieros, que los había, venía a suponer un 50% del valor de la mercancía descargada; así que interesaba descargar todo en un sólo puerto, porque parte de los derechos eran para el navío, no para la carga, y por tanto fijos, independientes de cuanto se descargara, y de que se hubiera cotizado por tales conceptos en cualquier otro puerto.

Lo hasta ahora señalado sobre las fuentes afecta a las aduanas marítimas y a las Provincias Exentas con Castilla; y lo comentado sobre tramitación y otros gravámenes, a las aduanas situadas en el litoral, queda pues, por comentar, siquiera brevemente la situación de la frontera gallega con Portugal. En 1.715 el reparto era en diezmo, 1,5%, rediezmo y millones; entre 1.717 y 1.720 se divide en renta de los puertos y millones, con un registro aparte para el 7% de habilitación en coloniales; al año siguiente sólo se informa de los ingresos totales de cada administración por rentas y agregados y por millones; en 1.726, se anota en registro aparte el jabón, y de nuevo en 1.729 se habla de diezmo 1,5%, rediezmo, millones y jabón. A partir del 40 se añaden el tercio de contrabando y comisos, siendo esta la forma hasta 1.780. Como en diezmo y rediezmo se incluyen los tradicionales diezmo, 1,5%, 1^{er} y 2º 2%, en millones, los de coloniales, especiería, goma y polvos azules, además del de pescado, se concluye que, aún con nombres diferentes el reparto de las cargas en -

aduanas interiores y su significación, venía a ser el mismo que el - de los registros marítimos.

En resumen, las figuras del arancel venían a ser:

En mercaderías - diezmo de la mar, tercia parte en plata

- uno y medio por ciento, tercia parte en plata

- primer dos por ciento, cuarta parte en plata

- segundo dos por ciento, cuarta parte en plata

De lanas

- diezmo de lanas y aninos por mitad en plata

- uno y medio por ciento mitad en plata

- primer dos por ciento cuarta parte en plata

- segundo dos por ciento cuarta parte en plata

- la extensión, 25% en plata sobre lanas y aninos

- dos reales de arroba en lana lavada y uno en sucia

Millón antiguo sobre el cacao, azucar y chocolate.

Millón moderno sobre cacao y chocolate.

Siete por ciento de habilitación de cacao, azucar y chocolate.

El millón de la especiería sobre pimienta, clavo, etc.

El millón del papel de escribir y estraza.

El millón de la goma y los polvos azules.

La regalía de aguardientes y mistelas.

El millón de pescados.

El jabón.

El derecho de almirantazgo en frutos.

Las habilitaciones especiales.

Los decomisos.

En suma un sistema complejo que estuvo vigente todo el siglo XVIII y que nos permite, allí donde se encuentran las fuentes, una -

cierta aproximación a los volúmenes importados o exportados. Un cú mulo de información que espero haya quedado, con las inevitables la gunas y otras más subsanables, suficientemente aclarados, porque son informes aduaneros la fuente primordial de este trabajo e importa - mucho dejar claro su valor metodológico.

Las modificaciones arancelarias.

Entre 1.709 y 1.782, época de introducción de lo que vino en llamarse "nuevo arancel" se produjeron, ya se ha señalado, múlti ples modificaciones del arancel, sobre todo por vía de inclusión de nuevos productos o por el mecanismo de prohibir o habilitar su comer cio. Ahora bien, estas modificaciones del arancel con todo y ser -- significativas, resultan nímias comparadas con la auténtica reforma comercial del XVIII; las distintas fases del proceso liberalizador del comercio americano y su aplicación en los puertos del norte de España.

El comercio de los puertos del norte, a través del arancel de 1.709 queda claramente definido, antes de la apertura de los mercados americanos, como un comercio singular. Ciertamente el concepto mercaderías es muy amplio, pero los millones y su especialización, azúcar y cacao coloniales no procedentes de la americana hispana y especias, fundamentalmente pimienta, así como pescado, son productos que a lo largo de la documentación se singularizan, al igual que la lana, y dan un perfecto perfil, pendiente de posteriores matizaciones a este comercio. Pues bien la liberalización del trato con - américa era un factor distorsionante muy importante; hasta entonces el arancel aplicado dejaba claro que los productos americanos sólo podían introducirse por Cádiz; hubo excepciones, se reseñan como - tales, y también, es cierto, hay que contar con la Compañía de Cara-

cas, pero esto no alteraba el hecho fundamental de que cualquier introducción de coloniales debía ir acompañada de su correspondiente -habilitación (7%). Cuando se permite, con sus limitaciones, el comercio directo con América cambia por completo la situación de algunos puertos. Para empezar, por lo más elemental, para comerciar con América se utilizaban naves como generalmente no se habían visto en Santander, fragatas muy grandes, al menos comparadas con las que anteriormente se usaran, que forzaron a un cambio de hábitos en los puertos mismos. Pero este no es, evidentemente sino el fenómeno menor; a partir de entonces, mayor cantidad de población tuvo una puerta abierta a América y las emigraciones aumentaron, y lo que es más, y va más allá de la administración del comercio, en tales lugares tuvo que desarrollarse una nueva administración que controlaran tales aspectos del mundo americano.

Pero en lo que verdaderamente el arancel suponía un gran cambio era en la nueva función que habría para los puertos habilitados, de cara al mundo europeo y a su comercio legítimo, y no es casualidad que el decreto final de liberación preceda en sólo dos años a las primeras consultas para la reforma del viejo arancel de 1.709. Hasta entonces el tráfico americano, polarizado en Cádiz, absorbía la mayor parte de las importaciones de aquel puerto, lugar especialmente cargado en beneficios de la Real Hacienda. La apertura del comercio hizo que en los puertos habilitados se concentrara una parte importante de las importaciones que después serían reexpedidas; lo más singular fue que ésta atención en los nuevos puertos no supuso un detrimento del comercio gaditano que, impulsado por la demanda americana, siguió creciendo.

A pesar de lo que tal polarización pudiera suponer de benefi

cio para el ingreso de las aduanas habilitadas, al almacenarse en sus inmediaciones los cargamentos que luego se enviarían a América, no fue ésta, desde el punto de vista de la administración de estas oficinas la innovación sustancial, si bien incrementó notablemente su trabajo, especialmente en algunos casos; la innovación principal fue el retorno americano. Es decir, la legalidad de ciertas importaciones directamente procedentes de las colonias hispanas que hasta entonces no podían descargarse. A partir de este momento, en aquellas aduanas, además del arancel de 1.709, con todos sus añadidos, reformas y demás, tenía que aplicarse el propio del comercio con América, que regulaba los derechos a pagar por los coloniales importados.

No obstante el evidente interés de esta cuestión y a las recientes publicaciones cabe remitirse, en las que el comercio con América copa casi toda la atención, en este trabajo considero conveniente para evitar dispersiones, dejar de lado tan importante problema. El comercio con América modificó, como no podía ser de otra forma, las actividades de los puertos cantábricos, de los habilitados y de los que no lo fueron, pero el nivel de importaciones que fue uno de los que se incrementaron puede valorarse, y me limito a vincularlo cuando lo creo pertinente, a América. También influyó la cuestión en la flota, las obras de los puertos y el cabotaje, pues fue, en suma un acontecimiento, erróneo según unos (31), pero indudablemente trascendente para las comunidades a que directa o indirectamente afectó, como es el caso de la comunidad mercantil del norte de España.

Los comerciantes donostiarras y bilbainos usaron así el puerto de Santander y el de La Coruña, destacando incluso miembros de los grupos familiares a tales lugares, para por medio de ellos, -

pero desde las Provincias Exentas participar en el pastel americano, pero esta cuestión y la anterior son partes de un mismo tema, en el que, insisto, por accesibilidad de objetivos y por coherencia con la cuestión del comercio con el atlántico europeo no creo conveniente abordar. Creo, sin embargo, que las informaciones que aporte pueden ayudar notablemente a aclarar algunos aspectos interesantes de la cuestión.

3) La reforma arancelaria

En 1.741 Campillo intentó poner en marcha una reforma profunda del arancel, a lo que parece su propósito era llegar a una purificación de los derechos en todas las aduanas, pero el intento no pasó del mero trámite inicial y aunque prosiguieron intentos semejantes como un arancel de 1.760 que supuestamente duplicaba los derechos del de 1.709 (32) o el arancel de 1.770 que no era sino un reglamento de aplicación del de principios de siglo.

Sin embargo el cambio no se haría esperar, si bien su auténtico detonante no sería, como es lógico, una mera voluntad reformista, sino algo más trascendente, la guerra con Inglaterra iniciada en 1.779. Guerra que tuvo por su carácter marítimo unos elevadísimos costos, frente a los cuales la Hacienda Real se encontraba prácticamente exhausta y se vió obligada, además de a otras medidas, a la creación en 1.780 de los vales reales, que para los seis meses de su primera emisión dejaron al tesoro con una deuda superior a los 450 millones de reales. Cuando se hizo la paz la situación no mejoró ostensiblemente, ya que el nivel de deuda adquirido fue tal que no era factible hacerle frente en condiciones normales.

El arancel de 1.782

El proceso de reforma fue muy largo; tras el intento de 1.760 en 1.767 se elaboró el que en el 70 aparecería como suplemento al -- arancel de 1.709, en él, en una nota final se dice :

"Por real decreto de su Majestad expedido en Aranjuez a 15 - de mayo de 1.760 y su instrucción de habilitar los azúcares y dulces de Portugal con los derechos que previenen, lienzos pintados, ya fuesen fabricados en Asia o Africa o imitados y contrahechos en Europa, alfombras, tapetes, algodón - de Rouan y toda clase de tejidos de este punto incluso las cotonias y muselinas".

En otro decreto de 8 de julio de 1.768 quedaron prohibidos, por el momento, los lienzos y pañuelos pintados o estampados de lino, algodón o mezcla de ambas cosas que se hubieran fabricado en el extranjero, dejando subsistente la habilitación de los géneros comprendidos en el de 1.770. Si a esto se añade que apareciendo nuevas mercancías éstas tenían que ser evaluadas y fijadas su valor en cada aduana, y luego con las demás regular su valor definitivo y asentado en un apéndice del arancel, se comprenderá que compendiando todas estas modificaciones en 1.760 se hiciera e imprimiera una nueva edición del arancel, al que sin embargo hubo que añadir inmediatamente nuevas anotaciones de géneros prohibidos.

Si a todos estos cambios se añade la conciencia que la administración tenía de que estaba trabajando con un instrumento viciado de origen, y que además a partir de 1.780, la Real Hacienda necesitaba como fuera incrementar sus ingresos, se comprenderá que la reforma definitiva del arancel era imprescindible afrontar, fueren cuales fueren las críticas internacionales que por ello se recibieran (33).

El vicio de origen era el más gravoso. El arancel de 1.709

valoraba, a efectos de determinar el 7,5 del precio de los productos, a estos, ni tan siquiera según el mercado a principios del XVIII, - sino en las condiciones de unos 10 años atrás. Esta valoración es - la que, en principio, estuvo vigente hasta 1.782, y ciertamente la evolución de los precios en tal tiempo había sido espectacular. Verdad es que para compensar tan anómala situación la Real Hacienda había accedido a los más variados expedientes, como por ejemplo en la habilitación de coloniales, que suponía de hecho incrementar en caso un 47% su precio de aforo, traducido en el 7% de incremento de im-- puesto. En otros casos prefirió un procedimiento más largo, que no - digo que se produjera exclusivamente para adaptar el arancel a la - realidad pero que de hecho conducía a lo mismo, consistía esto en - prohibir primero la importación de un producto que España adquiriera en cantidad, para poco despues autorizar su entrada alegando incapacidad productiva para satisfacer la demanda, pero en la autorización o nueva habilitación hacer una valoración adecuada a los tiempos. Así pues, si bien se manejaban precios de 1.678 en realidad algunos de los productos más importados parece que habían sido progresivamente adaptados a los nuevos precios.

Aún así quedaban algunos sin adaptar, y la real hacienda emprendió rápidamente el proceso de reforma, esperando lógicamente incrementar sus ingresos absorbiendo el alza de los precios de todos aquellos productos que siguieron importando con el antiguo valor. - El 23 de diciembre del 82 recibe la aprobación real un arancel que aunque algo discutido por algunos administradores de aduanas se aceptó definitivamente y del que se excluyeron los productos de las Provincias Exentas y Navarra para hacer con ellos uno aparte.

Las protestas no se hicieron esperar (34) aduciendo los ex

tranjeros que el arancel nuevo era abusivo, pero se respondió que -- seguían cobrándose por derechos de entrada valores que no superaban el 15% del anterior sistema.

Esta situación aún conocería nuevas situaciones como la disminución del número de aduanas que aún siguieron siendo demasiadas y la formación en 1.789 del arancel para los géneros y frutos de -- las Provincias Exentas y Navarra que no fue terminado hasta que por Orden de 8 de abril de 1.797, se reconocieron los tres reglamentos o tasaciones efectuadas en las aduanas de Orduña, Valmaseda y Vitoria, reduciéndolo a uno y con algunas puntualizaciones fue aplicado a partir del 3 de mayo de 1.799 (35).

Hasta tal punto estas reformas no modificaban sustancialmente el sistema anterior, que en un informe de las aduanas de 1.800, las de Vitoria, Orduña, 4 Villas y Valmaseda (36) se recaudaban en concepto de diezmos, especiería, goma y polvos, millón antiguo, moderno, habilitación, regalía de aguardiente, papel, millón de pescados y derechos de frutos del Almirante. Así, se sustituyen solamente los diezmos y agregados por un simple registro de diezmo que era el 15% equivalente al 7,5% más los agregados anteriores, y nada más.

El resultado de las medidas adoptadas no se hizo esperar y el incremento de las Rentas Generales a partir de la paz de Versalles fue como se suponía importante. No estamos en condiciones de -- afirmar que tal incremento de las rentas se debiera exclusivamente a la modificación del arancel, pues en tal caso tendrían sobrada razón los extranjeros, lo que de todas formas sucedió, fue que el arancel posibilitó una parte importante del incremento.

Rentas Generales.

En resumen, aún cuando desde los albores del siglo se clama ra por una política comercial en España la evolución de las aduanas, de los aranceles, hace pensar que no hubo tal. Se tomaron ciertas me didas que pudieran haber estado inspiradas en un espíritu protec-- cionista pero en la práctica eran muy pocos los productos de autén-- tico interés mercantil, otra cosa es la cuestión de los metales pre ciosos y las joyas, que estuvieron prohibidos de forma continuada. - Aunque sea muy arriesgado, me atrebo a sugerir que las prohibiciones y habilitaciones, al final respondían más a una voluntad de incre-- mentar ingresos mediante modificaciones subterráneas del arancel, - que a proteger la propia producción o ayudar a la formación de un - mercado interior autoabastecido.

Cuando la Hacienda se planteó una política semejante en America sus resultados fueron, con todos los defectos que se quiera, bastante más eficaces. Así pues, me inclino a interpretar en fenóme no aduanero en la España del XVIII como una mera cuestión de rentas en la que a veces, por múltiples presiones, entre las que se podrían contar incluso las ideológicas, incidió algún tratamiento ajeno al tema. Pero siguió imponiéndose el imperativo inmediato de los recur sos y su necesario y progresivo incremento. Esto no quiere decir, - conviene insistir en ello, que no se practicara un cierto proteccio nismo, y de hecho parece que la industria textil catalana supo bene ficiarse de él, lo que significa es, que el factor determinante de - las auténticas intervenciones importantes sobre el sistema aduanero fue el incremento del rendimiento de las Rentas Generales.

Al margen del interés que para la administración tuviera el sistema aduanero, para nosotros las Rentas Generales se convierten

en, mientras no se manegen otras fuentes, el mejor mecanismo para - conocer la evolución del comercio, al menos considerado de una forma global, pues son, por medio de la serie de aduanas que se conserva en el Archivo General de Simancas la única fuente sistemática que afecta a todas las fronteras, de que disponemos.

La mecánica del arancel hace que la evolución del diezmo, o de éste y sus agregados, sea un 7,5% o un 15% del valor en precios constantes de fines del XVII principios del XVIII, de las mercancías importadas; con lo que sus variaciones podrían considerarse como variaciones de volumen de mercancía contatada. Ciertamente tal interpretación debe atemperarse a la vista del incremento de renglones - en el arancel o de las modificaciones vía prohibición y posterior - habilitación que se practicara; pero, de cualquier forma, y con las debidas precauciones, el diezmo de mercaderías es el volumen de importaciones.

En cuanto a los derechos de la lana, mientras hay informa-ción aduanera ordinaria, que deja de haberla pronto, ésta también es proporcional al volumen exportado, y podemos convertirla en las - libras de lana que salieron por los puertos cantábricos. Más adelante los informes burgaleses, precisamente, hacen constar con todo de talle no sólo las libras expedidas, sino la aduana de paso, el puer- to de embarque, el lavadero de corta y el año de cosecha. Habida -- cuenta que esta lana es el renglón fundamental de las exportaciones no cabe ser reticente, la lana nos da la evolución de las expорта-ciones frente al diezmo de mercaderías que nos da la de importacio-nes.

Además otros renglones del arancel nos permiten ciertas apro

ximaciones basadas en la circunstancia de que los millones son proporcionales al volumen de mercancía, en la materia que afecten, importada. La relación entre millón antiguo y moderno nos permite valorar con bastante precisión la cantidad de azúcar y cacao introducidos, los demás productos son prácticamente irrelevantes. En el millón de las especies nos sucede lo mismo con la pimienta; y si no podemos concluir semejantemente en el papel es porque los dos tipos a que afecta el millón son bastante frecuentes. La goma y los polvos azules, así como los aguardientes y mistela son poco relevantes y desgraciadamente las series de pescado son poco continuas.

Todo este análisis exige un trabajo posterior, el de las otras fuentes, las consulares, pero insisto una vez más, éste sería infructuoso sin la visión general que, con las limitaciones que se quiera debe obtenerse de la evolución de las Rentas Generales.

NOTAS CAPITULO I

- 1.- FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano "Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1.715-1.833)" Vol III de TUÑÓN de LARA. - Historia de España. Labor pag. 125.
- 2.- KAMEN, Henry. La Guerra de Sucesión en España 1.700-1.705. Buenos Aires 1.974 - pag. 234.
- 3.- MUÑOZ PEREZ, José. "Mapa aduanero del XVIII español" Estudios geográficos 1.955 mapa 747 y sig.
 "El más destacado de los financieros de Carlos II fue quizás Francisco Baez Eminente cuya firma sirvió a los Austria "por espacio de más de cuarenta años, con el crédito industrial y celo que fue notorio" (KAMEN ob. cit. pag. 83)
 "Aquel aventurero, con el fin de cortar el contrabando se -- "ajustó" con los mercaderes haciéndoles gracias y mercedes, conviniéndose estos en darle el 4, el 6 ó el 7%, que gastaban con los metedores. Puso sus parientes en las aduanas a quien dotó con un tanto por ciento sobre cada fardo. Muertos muchos de los comerciantes centralistas, estipuló Eminente que si -- traían 100 piezas sólo anotarían 50 en sus libros, ajustándose sobre lo que debían dar por la gracia; de donde resultó una diferencia de 25,33,40,47,50,57,60 y 64 por ciento en favor -- de la industria extranjera. Esta operación tomó el nombre de baja a pie de fardo. Según ella, reducidas a este punto las -- piezas, se bajaba 1/4 el aforo, quedando las 100 en 37. Trazas todos que consultando al bien individual de los extranjeros -- arrendadores, dañaban al comercio de España". Cangas Argüelles "Rentas Generales" en Diccionario de Hacienda.
- 4.- FERNANDEZ ALBALADEJO, Pablo. "El Decreto de suspensión de pagos en 1.739: análisis e implicaciones" Monedas y crédito. Madrid --- 1.977 n° 142.
- 5.- "Las Rentas Generales incluían las de aduanas, almojarifazgos, diezmos de puertos secos, ramo de lanas y extracción de moneda" "La Administración de aduanas se --- agregan, a partir de 1.739 las rentas de extracción y regalies, la del millón de lo cargado por el río de Sevilla y la renta general de pescados. Desde 1.749 el ramo de lanas, que hasta entonces había estado arrendado, pasa a ser administrado por la Dirección General de Rentas" Muñoz Pérez. Ob. cit. pag. 750-751.
- 6.- FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano Ob. cit. pag. 80.
- 7.- MELJIDE PARDO, Antonio. Primer Congreso de Metodología aplicada a las ciencias -- históricas Santiago 1.972.
- 8.- A.G.S. D.G.R. 2° remesa leg. 431. visita de Asturias.
- 9.- Son jurisdicción de
 Pontevedra: Su ría, Marín, Sanxenjo y Portonovo.
 Padrón: Su ría, Carril, Villajuan, Villagarcía, Cambados, Grove, Isla de Aro
 sa, Puebla, Santa Eugenia, Palmeyra, Carreira, Noya, El Zon, Muros,
 Concurbión, Corrobedo y Rianjo.
 Vigo: Su ría, Redonbella, Cangas, Vouzas, Bayona, Panjón y Guardia.
 La Coruña: Su ría, Betanzos, Zoda, Graña, El Ferrol (mientras no figuran ca-
 da uno de ellos por su deuda) Puentevedra, Vedes, Ares, Neda, Ce-
 deyra, Santa Marta, Miño, Seixo, Cayón, Malpica, Corne, Case, Cara
 miñas, Puente del Huertos y Comellas.
 Rivadeo: Su ría, Rioló, Goa o Santo de Fox, Burela, San Cirpián, Cillero, Vi
 vero y Barquero.

- 10.- MUÑOZ PEREZ Ob. cit.
- 11.- Archivo. Diputación Foral del Señorío de Vizcaya: Aduanas.
- 12.- LABORDA MARTIN, Juan. Comercio y mercaderes en Vizcaya 1.700-1.730. Aproximación al estudio de la Sociedad del Señorío de Vizcaya y de la Machinada de 1.718 (mecanografiado)
- 13.- En 1.758 aparecen por primera vez unos lugares en los que se señalan derechos por diezmo, se trata de Villasante, Miranda, San Vicente de la Somosierra, Aro, Puente-larra, San Llorente e Iras, y ésta es una información que junto con la de Logroño va a aparecer hasta el final de la serie.
Al año siguiente se recoge información sobre San Sebastián, procedente de la Real Compañía Guipuzcoana, pero no se trata de una información convencional pues parecen más bien derechos expresos de Almirantazgo. La información sigue en años sucesivos.
En el caso navarro, hay que tener en cuenta, a modo de información complementaria, que había aduanillas en Isaba, Corella, Ochagavía, Burguete, Orbaiceta, Santisteban, Vera, Maia, Gorriti, Echarri-Aranaz y Tudela, según consta de una relación de 1.719. en plena época del traslado de las aduanas a las fronteras.
En Logroño, en 1.715, al principio de la administración se citan los lugares agregados de Arribal, Alcanadre, Calahorra, Sotto, Alfaro y Cerneza, pero a partir del 17 no se vuelven a citar.
- 14.- CANGA ARGUELLES. Diccionario de Hacienda. 2 vol, "arancel".
- 15.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 471
- 16.- Más que como extensión, pues así sólo surge nominado tardíamente aparece llamado como exacción, en 1.716. Por Orden de 12 de enero de 1.719 se dice que tal año - continuará la exacción de 2 reales de plata en cada arroba de lana que se extraiga.
Orden que fue renovada en 5 de enero de 1.731, según RODRIGUEZ LAVANDEIRA, José, en "la política económica de los Borbones" La Economía española al final del Antiguo Régimen. vol 4 pag. 168 nota 48.
- 17.- LABORDA MARTIN, J. Ob. cit. pag. 141 y 14. Estima: "El arancel asignaba una tarifa de 240 maravedies nominales la arroba. Hechas las pertinentes conversiones, en concepto de diezmos de la mar y agregados, una libra de esta clase devengaba 17,8 maravedies de vellón, lo que suponía un 16,44% de su valor teórico. Recuérdese que a esto - habría que sumar los importes del derecho de extensión y lo correspondiente a los 2 reales de plata por arroba. Y sumando todo esto a los derechos que se cotizaban en la "Lengua del agua" al embarcar para el extranjero, que suponían el 24,4% de su valor; la libra de lana segoviana al llegar a la bodega del buque que la transportaría al norte habría sufrido gravámenes por importe de más del 40% de su valor teórico.
- 18.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 1.719.
- 19.- Había como mínimo dos tipos de azúcar el blanco y el mascabado, el blanco a 136 maravedies la libra y el mascabado a 102 maravedies libra, aunque, como en el caso de los cacaoes el impuesto fuera uniforme de 153 maravedies la arroba (6m./1).
- 20.- LABORDA Ob. cit. pag. 848.
- 21.- 1 resma tenía 20 manos, y cada mano 25 hojas, de donde cada resma 5.000 hojas.
- 22.- Estos quintales era quintales menores de ballena, que hacían, cada uno 20 azumbres. Dice al margen una hoja borrador:
"Diezmo uno y medio por ciento, primer y segundos dos por ciento de 3.727 --- azumbres de ballena que hacen 186 quintales regulado el azumbre por 20 libras y a 4 arrobas el quintal, a 85 maravedies de diezmo, y otros tantos por los agregados montan 31.619 maravedies".

23.- Comisos: "Así se llama la confiscación en que, según las leyes de la Hacienda, incurren los géneros de contrabando aprendidos por los dependientes de ésta. - Parte se aplica al denunciador y dependientes, parte a la Real Hacienda, y - parte a los jueces que siguen y sentencian las causas. Esta fue una invención del superintendente y secretario de Hacienda. D. José Campillo; que cansado - de ver que la Hacienda perdía todos los pleitos de contrabando, quiso como el decía, poner los jueces a la boca del infierno" CANGA ARGUELLES, Diccionario de Hacienda, citando a CABARRUS: Elogio del Conde de Gausa. nota 9.

Esto en cuanto a los objetos aprehendidos, en cuanto a las personas, por decreto de 19.XI.1.748 se imponía a los contrabandistas la pena de presidio en Africa, sin más proceso que "el que resulte del testimonio comprensivo del cuerpo del delito, con las confesiones de los reos", haciendo extensiva la pena a cuantos fueren sospechosos de vivir de la condición de contrabandistas: punto éste que fue origen de muchos abusos.

24.- A.G.S. Sec. Marina, Generalidades de navegación de Particulares. pag. 516 y sig.

25.- En Santoña alegaron en 1.743 que tenían además un derecho especial de visita, que suponía cargar a cada navío con 30 reales de vellón. Ante algunas protestas solicitaron confirmación del derecho, pero les fue denegada; sobre todo porque suponía competencia con los derechos de Almirantazgo. (A.G.S. Sec. de Marina. Generalidad de Particulares leg. 517).

26.- Previa la arribada a puerto, en muchos casos los navíos iniciaban ya sus gastos, pues muchos puertos precisaban de ataje, es decir, de que una o dos lanchas impulsadas por remos se encargaran de introducir los navíos desde el exterior al puerto. Estos atajes fueron siempre motivo de conflictos, especialmente en la ría de Bilbao, donde entre Alportezos y Portugalejas tuvo que llegarse a un convenio primado que regulara la actividad. Como es natural tal labor implicaba un costo que en la batalla por abaratar el comercio había de tenerse en cuenta. Así en 1.744 se protesta porque los marineros de las costas de Asturias y Santander cobraban precios excesivos por el ataje lo que decían "conduce el desplazamiento del comercio hacia otros puertos", pedían en consecuencia los comerciantes que se regulara el derechos, y en respuesta se procedió a elaborar un arancel provisional. (A.G.S. Sec. de Marina je. de Port leg. 517). Algunas veces, como en Pasajes el municipio cobraba a las embarcaciones encargadas del ataje, una participación, lo que encarecía aún más la función.

27.- A.G.S. Secretaría de Hacienda leg. 896.

28.- A.G.S. Secretaría de Hacienda leg. 895.

29.- A.G.S. Secretaría de Hacienda. Competencias de Consulado leg. 893.

30.- CANGA ARGUELLES ob. cit.

31.- FONTANA J. "Introducción. al vol. sobre el Comercio en "La economía española al final del Antiguo Régimen. 4º volumen.

32.- En A.G.S. D.G.R. 2º R leg. 488 se dice que en 1.760 se introdujo un nuevo casi igual al arancel, con lo que casi se doblaban los ingresos, pero no fue así.

33.- A.G.S. D.G.R. 2º R. leg. 477

34.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 499

35.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 477

36.- A.G.S. D.G.R. 2º remesa leg. 509

CAPITULO II

Planteada la cuestión del comercio marítimo hay que admitir que, desde el punto de vista de "tierra firme" se dan algunas condiciones indispensables para su realización. Condiciones que son las que se intentan abordar en este capítulo, pues es impensado un comercio marítimo de altura sin unas condiciones mínimas, y por otra parte ¿Qué futuro puede esperar un comercio que admita su restricción a la mera costa?.

Además esta actividad, el comercio marítimo, se reveló desde muy pronto como especialmente conflictiva, y los problemas generados tuvieron que resolverse, como condición previa a la mera posibilidad de comerciar.

Así pues, en las páginas que siguen no se intenta sino clarificar las condiciones imprescindibles para un lógico desenvolvimiento de tan importante modalidad de comercio.

PUERTOS, CAMINOS Y CONSULADOS

No es banal la asociación de puertos, caminos y consulados, aún cuando el carácter corporativo de la institución consular parezca inducir a pensar en una diferencia sustancial, - con lo que puedan significar puertos y caminos. Los puertos mas importantes, ya hemos visto algo de ellos en el mapa aduanero - tienden a crecer, a polarizar la actividad comercial, a exigir unas vías de comunicación y a incrementar sus cuerpos de mercaderes y comerciantes, lo que generalmente condujo a la funda--ción de los correspondientes consulados. Hay que tener en cuenta que ésto no es, al menos de una forma rígida, la dirección única del proceso pues el camino fué en cuestión clave, vinculada al futuro de los puertos que los demandaban y por otra parte - esta demanda se canalizaba y administraba a través de los consulados.

A) Puertos

Si tenemos en cuenta las posibilidades tecnológicas - de la época y la necesaria preocupación defensiva de los puertos comprenderemos porque los mejores de entre ellos estaban o en - los ríos o en calas muy abrigadas y de fácil protección. Comparando los puertos españoles del Cantábrico, unos representativos de ambas formas, Bilbao y Santander, Pasajes y La Coruña con

los puertos franceses de Rouen, Nantes, Burdeos, La Rochele o -- Saint Malo podemos llegar a las siguientes conclusiones: Por una parte los ríos del Norte español son más cortos, de menor caudal y de barras más estrechas y peligrosas que las del Sena, Loira o el Garona; por otra parte las calas como la de Pasajes, El Ferrol son de más calado y fondo, y de mayor protección que las de La Rochele o Saint Malo; pero estas diferencias que pudieran parecer compensadas encierran una gran desigualdad, clave para una evaluación de los factores incidentes en la actividad marítima y comercial.

La larga navegabilidad de los ríos franceses permitía, gracias a un activo tráfico fluvial, distribuir y centralizar la oferta y la demanda comercial, lo que explica, en parte, la gran actividad de los tres grandes puertos fluviales franceses. Las -- radas, por grande que parezca su seguridad, que no lo era mayor que la de los puertos interiores, tenían que enfrentarse al problema del transporte terrestre; pero eso sí, eran insustituibles para las largas temporadas de amarre.

Así, sin que ésto signifique que damos una -- relevancia excesiva a la geografía costera cantábrica, en relación con el problema que nos ocupa, podemos decir que se parte de una situación fácilmente evaluable como desventajosa, o cuanto menos, no considerable como óptima, tanto más si se compara con los -- ejemplos relativamente próximos que hemos aducido.

Partiendo de este supuesto podemos intentar una des-- cripción de los puertos de la Costa Cantábrica siguiendo la ruta Oeste Este, es decir, de la frontera portuguesa a la francesa. -

Ahora bien, el número de los pequeños puertos, calas y surgide--ros es tal que se impone una selección y ésta debe guiarse por -- los resultados que de este mismo trabajo se desprenden, pues no todos los puertos, salvo en las Provincias Exentas, están abier--tos al comercio internacional, ni siquiera al cabotaje, sea éste con las referidas Provincias Exentas o no; ni la significación -- de los distintos lugares es uniforme pues el auge de unos puer--tos a costa de otros y la consiguiente selección de los grandes puertos actuales se produjo, en la mayoría de los casos, precisamente en este siglo XVIII.

La costa gallega.

Comenzando precisamente por Galicia, contamos para una adecuada descripción de sus costas a finales del siglo XVIII, -- con tres obras de indudable interés: los libros de Larruga, La--brada y Madoz (1); de los que se puede obtener el siguiente panorama.

En la boca del Miño, en la margen derecha del río --- fronterizo está Guardia que a fines de siglo, como consecuencia de los bajíos tenía tan estorbada la entrada que su acceso se ha--cía difícil incluso a las embarcaciones pequeñas; a partir de -- aquí, hacia el Norte, antes de llegar a Bayona no se podía encontrar más que un par de pequeñas radas de pescadores. En el puerto de Bayona, que por la época de Larruga ya había perdido el "derecho que podía tener a ser de navíos de escala mayor", -pero que antes había sido frecuentado-, siendo útil para el fondeadero de fragatas de hasta cuarenta cañones al abrigo de su fortamente.

leza y según la Real cédula la Habilitación aptó para el comercio, pero diversos factores, el más importante de los cuales -- fué la proximidad de Vigo, mermaron notablemente su caracter.

La Ría de Vigo protegida en su primer fondeadero por las Islas de Bayona se estrecha hasta llegar a Rande; desde Vigo se abre de nuevo en un buen fondeadero de fácil protección, pero con el hundimiento de varios navíos en el ataque de 1702, quedaron dichos fondeaderos parcialmente embarazados. Sigue a ésta la Ría de Pontevedra, cuyo mejor fondeadero era Marín capaz de admitir una escuadra considerable donde se descargaban las mercancías registradas en Pontevedra, pero en ninguna de las orillas de dicha ría había ni fortificaciones de protección ni muelles, ni abrigo alguno y varaban sus barcos de pesca en tierra a fuerza de hombres y los "mayores pueden fondear en distintos parajes de esta ría en las arribadas y los de comercio de los naturales suben a invernar a Pontevedra, donde están con seguridad" (2). En la ría de Arosa el puerto, con muelles de Carril permitía a las fragatas y urcas holandesas descargar mercancías con destino a Santiago; por lo demás en la misma ría -- los pueblos de Villajuan y Palmeira eran dos de las pocas localidades gallegas que tenían muelle de abrigo, aunque como hechos por pescadores respondían casi exclusivamente a sus intereses.

Desde aquí hasta Finisterre y desde Finisterre a La Coruña la costa, muy abierta ofrecía pocos abrigos; en Muros, -- al sur de la desembocadura en Son, los pescadores habían hecho un muelle cerrado para abrigo y seguridad de sus embarcaciones y en la villa de Muros, si bien los pescadores sacaban sus embar

caciones a tierra, había abrigo bastante con buen fondeadero para navíos de alto porte; después en Concurbión aunque no había muelles, su ría de mucho fondo, que estaba abierta al sur pero algo protegida por este lado con unas islas, era un buen fondeadero; por último en Camariña donde había quince embarcaciones de comercio que navegaban a Andalucía, Francia e Inglaterra, se podía encontrar un buen resguardo (3). En todos los demás sitios, la situación era tal que las embarcaciones de pesca debían vararse en tierra salvo riesgo de perderlas por la falta de abrigo.

La Coruña fué uno de los puertos de más consideración pues fué "uno de los más frecuentados del reino por dar franca entrada a todos los buques que navegan por estas costas, a quienes los vientos aveces impetuosos que corren desde el noreste al noroeste obligan a tomarlo con necesidad o sin ella, pudiendo también salir de él cómodamente con todos los demás" (4). Estas características frente a los vientos se completan con la existencia de un fondeadero bastante seguro y pacífico, al que sólo alteraban notablemente los vientos de componente sur, "y ésta no es opinión exclusiva del autor pues confirma la que se deduce de una nota manuscrita sin firma, inserta en el libro de actas de La Coruña, el año 1.763, que reproduce en su apéndice Vedia, en la que se afirma que ningún otro puerto de España está más bien colocado... el más seguro, donde a todos los vientos tienen guarida todas las embarcaciones". (5)

Por su parte El Ferrol era un puerto militar, declarado como tal, capital del departamento marítimo del norte en ---

1.726, fecha a partir de la cual abandonó el Señorío de los Condes de Andrade y Lemos y pasó a ser jurisdicción Real y a adquirir en consecuencia la importancia que lo hizo notable entre -- los puertos europeos; al extremo de que Labrada dice de él que= era uno de los más seguros del continente (6); pero su verdade= ra prosperidad data de la época de Fernando VI y el ministerio= del marqués de La Ensenada. No era pues un puerto comercial, su actividad como tal se limitaba a la de los considerables consu= mos de los individuos de la plaza, marina y maestranza; preferentemente, carnes saladas y comestibles de Bayona, Londres, Exon, Hamburgo, Amsterdam y Bilbao, grandes partidas de madera y envíos a América de pequeñas cantidades; aún así había un edificio= de Aduana situado frente al muelle principal y construido hacia el año 1.770. A finales de siglo los comerciantes construyeron a su costa una rampa del muelle "coruxeiras", el que estaba frente al edificio de la aduana y que, útil para el atraque de queches, y pataches y otras embarcaciones en pleamar, fué construido por orden del IX de 1.785 a consta del impuesto Municipal del Vino. (7).

A pesar de todo El Ferrol siguió siendo un puerto cuyo comercio, por causa de unas deficientes comunicaciones y sobre todo por una excesiva tipificación de la demanda industrial y de la existencia del Consulado de La Coruña, fué dependiente= del puerto coruñés, el más próximo entre los habilitados para - el comercio general.

Desde Estaca de Bares al Eo, límite de Asturias había varios puertos, pero la barra y las dificultades de acceso con=

vientos de componente norte hacían que sólo dos de ellos merecieran la atención del navegante de la época. Vivero emplazado al fondo de su ría era un buen refugio para las naves, mas como fondeadero que como puerto y así "con posterioridad a 1.776, año en que se establece aduana comercial, la falta de un muelle adecuado comportó un serio estorbo a la navegación de alto bordo (8) y como las distintas súplicas elevadas al Gobierno con el fin de arbitrar recursos para mejorar las condiciones de atraque y adecuar los fondos de la ría estorbados por bancos de arena, no fueron positivamente atendidas, sus condiciones materiales no mejoraron considerablemente a lo largo del siglo.

Ribadeo, situado a la orilla derecha de Eo "tenía un fondeadero como a media legua del mar, abierto, ancho, cómodo, capaz de recibir embarcaciones de todo género hasta navíos de 60 cañones", pero la barra planteaba dificultades pues con ser franca, de unas seis a siete brazas de pleamar, no llegaban en la marea baja a las cuatro y media, lo que limitaba notablemente los tonelajes de los navíos usuarios que tuvieron que irse reduciendo como consecuencia de la progresiva obstrucción que causaban las avenidas. Lo que redujo los portes a naves de 20 a 30 cañones, pues sólo a favor de ciertas mareas podían cruzarla los barcos de alto bordo. En los meses de invierno cuando dominaban vientos muy recios de componente sur, la navegación del estuario se hacía sumamente arriesgada, de modo que tenían que recurrir a práctico y según Cornide el estuario estaba en 1.765 lleno de bancos de arena, sin los cuales, decía, podían usar los accesos a su puerto y construir un muelle de atraque nuevo=

que sustituyera al viejo embarcadero que en 1.775 estaba ya "arruinado, viciado y atollado de arena... totalmente imposibilitado para su uso, especialmente en tiempo de riguroso invierno y tempestades, y es imposible que los barcos arrimen para el embarco y el desembarco" pero lo elevado de los costos motivó que prácticamente no se hiciera nada (9).

Así pues en la costa gallega tenemos que señalar varios puertos de interés, al norte Ribadeo y Vivero, puertos que a lo largo del XVIII mantuvieron frecuentemente una actitud de rivalidad "sobre todo en orden a la absorción del escaso trato mercantil que nuestras leyes permitían con países extranjeros" (10) y especialmente por causa de las importaciones de lino; y según se desprende del estudio hecho al respecto por Meijide, la ventaja fué para Ribadeo que llegó a superar al puerto de Vigo en lo que a entrada de naves de bandera extranjera se refiere (11). En el N.W. de los dos puertos significativos el de La Coruña, por las razones militares aducidas respecto a El Ferrol llevó la palma del proceso: Camino, Consulado, Libertad de Comercio, Aduana General, Correos Marítimos, etc. En el Atlántico tres: Bayona, Vigo y Carril, y ya hemos visto como Vigo hizo la sombra a Bayona al igual que a Carril, de forma que con el tiempo el único puerto que pudo plantear alguna reivindicación frente a la prepotencia coruñesa fué Vigo. Ahora bien, los privilegios coruñeses y también el citado embarazo de la ensenada viguesa explican su segundo lugar, posición confirmada cuando en 1.788 se habilita por la introducción de lino y cáñamo (12). Los puertos de menor importancia, apoyados por Santiago, es decir, Ribadeo y Carril se opusieron a esta concesión a Vigo que les -

excluía del tráfico, consiguiendo la ampliación de la autorización; a más de que la norma no excluía el hecho posible del --- atraque de un navío extranjero en cualquier puerto (13).

Asturias.

La costa asturiana, más corta y menos accidentada que la gallega, era incluso a nivel de puertos pesqueros muy limitada pues según el catastro del Marqués de la Ensenada (14), -- había en todo el principado 96 embarcaciones de pesca "Pravia -- totalizaba 22 embarcaciones estando el resto distribuidas entre los puertos de Candas, Gixón, Llanes, Rivadesella, Avilés y Navia" y a nivel comercial, en el concejo de Llanes había 4 pinazas, en Rivadesella una de 100 Tn. y otras menores, algunas más en Avilés, en Candas (su concejo) unas 32 pinazas, un barco de 6 Tn. en Gixón, 2 de 40 y 10 en Navia y algunos más en el concejo de Villaviciosa.

Como ya se ha señalado la ría de Rivadeo es el límite entre Galicia y Asturias y en su orilla derecha se encuentran asentadas Castropol y Figueras cuyos fondeaderos eran de inferior calidad a los de la ribera gallega, careciendo ambos puertos de muelles de atraque o protección (15); más a la derecha, como a unas 5 leguas por mar, está la ría Navia, cuyo fondeadero es Vega pues en la Villa sobre la ría no había calado suficiente, aunque dada la poca importancia del lugar, cuya flota de cabotaje a mediados del siglo estaba compuesta por el San Antonio de 40 Tn. y otro menor de 10 Tn. a más de 18 embarcaciones menores de pesca, para ninguna de las cuales había muelles (16), no se podía esperar que se arbitrasen los recursos necesarios, -- por lo que siguieron teniendo que fondear malamente pues ni aún

para tan pequeñas embarcaciones estaba Vega en condiciones. Respecto de Navia en 1.740, escribe D. Leandro Bocheliev (17) que entre los puertos de San Agustín y de Campanal "formaba la embocadura de la concha de Navia apreciable en otros tiempos por medio de su fondo de bolsa, sobre la ría del mismo nombre, la cual

está cegada y sólo queda un canal por donde desagua el mar.. no hay actualmente barco alguno que usa esta ría ... sin embargo que aseguran que de verano, en mareas llenas y vivas entran en ellas embarcaciones de 800 quintales de transporte". Por lo que respecta a Vega, que tenía muelle y aduana dice: "la embocadura de esta cala tiene 5 brazas de agua y a media entrada -- conserva 2 1/2, la figura de su muelle es de un arca y queda en seco de marea baja, en la llena tiene de 9 a 10 piés de agua, -- entrando en él embarcaciones de 800 quintales, el muelle tiene una brecha como de dos tuesas y la mayor parte amenaza ruina."

Sigue el puerto de Luarca que es una rada de la que -- Miñano, informado en lo respectivo a Asturias por Jovellanos, -- Martinez Marina, Jimenez de Saavedra y una gran porción de curas del principado (18), dice que era limpia y de bastante buen fondeadero, pero el puerto que en otro tiempo parece que podía -- contener embarcaciones de bastante porte, a principios del XIX -- sólo podía recogerlas en las mareas altas por las muchas arenas que se habían ido acumulando. El puerto parece ser que tenía -- muelle que fué destrozado en una parte muy considerable en una tormenta del año 1.749 y aunque se pretendieron arbitrar recursos para su reconstrucción no parece que ésta fuera muy efectiva y en 1.833 el puerto fué de nuevo parcialmente destruido. (19)

En la dirección de Santander sigue Cudillero, situado en una ladera sin puerto ni abrigo pues sus marineros tenían -- que subir y bajar a hombros sus barcos a mucha distancia, tratándose de una cala de 8 brazas de calado en su boca, 5 a media entrada y sólo una, más adelante, con lo que tampoco podía ser utilizada más que para la pesca.

En la ría de Pravia, están situados San Esteban de -- Pravia y La Arena y su entrada estaba estorbada por una barra - peligrosa de sólo 6 piés de agua, siendo necesario esperar a la marea para pasarla (20). Al respecto Jovellanos dijo del muelle que era "un maleconcillo casi arruinado con unos 15 piés de agua", pero también advierte que con ciertas obras podría ser uno de los mejores puertos de Asturias y si bien no se realizaron las obras porpuestas por Jovellanos (limpia de barra y fondos) si se proyectó un ingenioso sistema de esclusas que permitirían elevar el nivel de aguas en la barra, proyecto que no -- llegó a realizarse (21). Una vez pasada la barra había un canal en el que a mediados de siglo podían entrar embarcaciones de -- hasta 120 Tn, medio cuarto de legua río arriba; si a esto se añaden las posibilidades de la canalización, bastante ruinosa, -- del Nalón (22) se tendrá una idea de las posibilidades que a -- quel puerto ofrecía a los navegantes.

Acerca de la ría de Avilés las valoraciones eran con -- tradictorias pues si bien D. Martín Gabriel en 1.763 (23) dice -- que es el tercer abrigo de alguna consideración que se encuen -- tra al este de Galicia, en su embocadura tenía una barra de arena que según parece dejaba un canal con sólo una braza en ba --

jamar, pasándola se encontraba el puerto, en él fondeaban las embarcaciones, puerto distante más de una legua río arriba, lo cual

se podía remontar en marea creciente, pues en la baja no permitía su poco calado ni el paso de un bote (24), por lo que el uso del puerto solía generalmente limitarse al fondeadero de la entrada de más de doce brazas de agua en bajamar que sólo tenía el inconveniente de su lecho de piedra. Por su parte un manuscrito de la R.A. de la H^a citado y reproducido por Adaro dice - que la ría tenía una entrada con una barra de 24 piés en pleamar viva y de 8 a 9 en bajamar, que esta barra sólo podía tomarse en pleamar aunque sea "con alguna marejada, porque es bastante ancha y de suficiente cantidad de agua" pasada la barra hay un canal como de un cuarto de legua de unos 15 a 16 piés en pleamar, hasta el fondeadero de San Juan donde arriban los barcos de mayor porte pues podían anclar en calados de 7 a 8 piés en bajamar. Un canal lleno de sinuosidades, cuyo recorrido suponía una hora de navegación por embarcaciones de porte medio (no superiores a las 150 Tn) conducía al muelle de Avilés, pero si los navíos no eran de construcción bastante plana tenía que reducirse notablemente el tonelaje pues dicho canal quedaba en seco con la marea baja y no superaba los 9 piés en la pleamar; este problema fué incrementándose, no sólo con la sedimentación ordinaria sino también con los "aterramientos" que se hacían -- junto al muelle, lo que llegó a dejar a éste difícilmente utilizable a mediados del XVIII (25).

A pesar de todas estas dificultades parece que era muy usado, sobre todo porque, estando próxima a su barra, la punta más al norte de la costa asturiana " y por lo mismo ha --

llándose siempre embarazado, en tiempo 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 porte o tamaño" (26).

Entre los puertos de Piedra de Riba y Piedra del Suelo se forma la Cala de Luanco en la que se encontraban los muelles de Llanes y Candás, la barra de entrada de 16 brazas en bajamar daba paso a una cala en cuyo centro se formaba un pozo -- que luego progresivamente decrecía en su calado, llegando a dejar en seco los muelles con las mareas bajas y oscilando de los 14 a los 11 en las pleamares según fueran vivas o muertas, (27) de forma que el puerto en su fondeadero tenía agua bastante para permitir en bajamar su uso a las embarcaciones de cabotaje. Pero los muelles eran de uso casi exclusivamente pesquero.

Sin embargo sus características hicieron de él uno de los puertos conflictivos de la costa asturiana. Como consecuencia de la fuerza del mar en 1.744 una parte considerable del -- centro del muelle se había arruinado y desplomado parte de él; -- los vecinos, a su costa, lo repararon dejando los muelles hábiles, pero para 1.775 se habían deteriorado tanto que se hacía -- imprescindible su reparación, para financiarla los vecinos pidieron que se les eximiera de contribuir a las obras de Gixón y Lastres, tratando de aplicar los recursos que por tal medio se= obtenían a sus necesidades. La guerra con los ingleses suspendió temporalmente las actividades, pero en 1.785 la Villa y el= gremio de mar hacen una petición formal basada en "el deplorable estado de aquel pueblo por falta de muelles y murallones pa

ra el resguardo de sus embarcaciones... (lo que supone) riesgo para su marina, compuesta hoy de 26 lanchas de pesca, 12 embarcaciones mayores, crecido número de marineros y más de 50 carpinteros de rivera. Que también es de recelar que caiga el comercio que rinde al erario más de medio millón de reales; porque no pueden subsistir en el puerto las embarcaciones..." y además como en el puerto cabrían más de 200 buques de 500 a 600 Tn. construyéndole 2 muelles sería uno de los puertos más útiles.

Como respuesta a tal petición se encargó un informe al ingeniero D. Miguel de la Puente quien informó que con una obra relativa se podría dar cobijo y amarre, a flote, a unas 100 embarcaciones de 100 a 300 Tn. y a unas 30 ó 40 de cabotaje. -- "Que cotejada la extensión, comodidad, gastos y situación de esta concha con la de Gixón; resulta que, expedidos en este último 4 millones de reales, no pueden estar en ella ni una lancha sin necesidad de varar cada marea, cuando en Luanco se abrigrían, con sólo un millón, 140 embarcaciones de comercio de todos los tamaños a flote" (28). Este último aspecto apunta al problema clave de los puertos asturianos, la disputa por la construcción del puerto de refugio de Asturias, cuestión de la que trataremos más adelante pero podemos avanzar no resultó favorable a las propuestas que pretendían ubicarlo en Luanco.

Sigue en la costa el puerto de Gixón, que siendo una concha era prácticamente una doble concha, en cuyo centro estaba en núcleo urbano y su puerto con los dos muelles. El puerto tenía unas características bastante estables desde el siglo XVI

y de él se dice en 1.622 que es el primer puerto de Asturias - (29), pero ya por entonces los gastos de mantenimiento son cons -
 tantes y el deterioro del puerto a lo largo del XVII fué cre---
 ciendo, en parte, por su mala construcción y también por el ca-
 racter de parcheo que se dió a sus reparaciones. La situación -
 se hizo difícil cuando en 1.723 se abrió, por causa de una tor-
 menta, una brecha considerable en uno de los muelles, la repara-
 ción fué provisional, pero durante el resto de la primera mitad
 del XVIII los deterioros fueron progresivos. Así en 1.730 entre
 el 8 y 10 de Enero nuevos temporales destruyeron otra vez los -
 muelles , el 21 la brecha anteriormente abierta se agrandó de -
 modo que se imponía una reparación seria, la cual realmente no=
 se intentó aunque al respecto se arbitrara un impuesto especial
 de un real por fanega de sal consumida. Se trabajó mucho, pero=
 en 1.734 se produjeron nuevas averías, de forma que por tales -
 fechas se dice del puerto:

"La situación del puerto no podía ser más deplo-
 rable, la dársena era tan estrecha que sólo admitía -
 30 o 40 embarcaciones: tan baja que en tiempo de mare
 as vivas se vieron flotar sobre el muelle (y la barba-
 cana) los buques que contenía y tan abierta que ade--
 más de permitir con frecuencia la inundación de la vi-
 lla, obligaba a varar en la playa las embarcaciones -
 pequeñas para defenderlas de los temporales. Además -
 los paredones del cay estaban hechos de malos silla--
 res y sólo rellenos con cajones de tierra que se iban
 deshaciendo por acción de las aguas"(30).

El 22 de Enero de 1.749 se terminó de arruinar el --
 puerto pues una violenta tormenta abrió un boquete en el muelle
 de tierra y deterioró mucho la cabeza del muelle de la mar, con
 lo que quedo dicho puerto prácticamente inutilizado. La situa--
 ción fué tal que las consultas se iniciaron inmediatamente y --
 por decreto del 22 del X se iniciaron las obras; pero una cosa=

fué proyectar, arbitrar recursos y ordenar las obras y otra muy distinta realizar lo proyectado. En 1.760 la "reparación" estaba hecha: El puerto que tras el accidente había llegado a ser "sólo capaz de recibir embarcaciones que pesquen poca agua y es preciso que estando al abrigo del muelle que existe frente a la villa queden en seco a baja mar" (31) fué proyectado "definitivamente" en 1.754 tras un informe del Almirante D. Jorge Juan sobre planos del Ingeniero D. Tomás O'Daly y del jefe de escuadra D. Cosme Alvarez, optándose por la reedificación, condicionada a un aumento de la escollera fuera de los muelles para su protección. En 1.755 se comunica al ministro el fin de la escollera y en 1.758 que "casi" se había concluido lo más importante, faltando sólo el parapeto de la cabeza de la mar, pero el trabajo se suspendió cuando T. O'Daly se marchó a Puerto Rico, y con lo hecho hubieron de conformarse a pesar de las cortas posibilidades que, en aquellas condiciones se le veían al puerto. Poco antes de suspender las obras una descripción del puerto señala "nunca podrán entrar en ella (la dársena) navíos de mucho porte porque a medio tiro de cañón se forma barra que en pleamar de aguas vivas sólo tiene de 15 a 16 piés de fondo y en --- muertas 11" (32).

Suspendidas las obras no se tuvo el necesario cuidado en su mantenimiento pues aunque "entran con grande combeniencia embarcaciones de a cien toneladas no lo hacen de mayor porte porque no limpiaban el fondeadero en que dejan aumentar la arena" (33).

Puestas las cosas así no puede extrañar el comentario

que hizo al respecto Gregorio Menéndez Valdés: (34)

"Su puerto que se está acabando de reedificar, - pudo ser el más cómodo, el más seguro y el mejor de - la costa, capaz de recibir y contener embarcaciones - suficientes a girar el comercio a cualquier parte del mundo, si el Principado lo conceptuara como debía tan importante al estado y útil a la provincia, como verdaderamente lo es y no se hubiera empeñado en abreviar y disminuir su reedificio con el pensamiento de hacerlo menos costoso... ellos son la causa de las grandes y frecuentes averías que padecen los navíos con riesgo de perderse al entrar en él... riesgo a barar o irse a la barra, chocar y hacerse pedazos en el ángulo que el propio paredón forma con la muralla del muelle... pero este error tendrá su enmienda luego -- que el paredón se rinda a los furiosos continuos golpes de mar, que no podrá resistir mucho tiempo, sin embargo de la escollera... A poca borrasca no basta cables, maniobras, defensas y faenas para que dejen de perderse en el puerto las naves."

Las obras parece ser que se reanudaron en 1.777, pero en 1.784 la Junta General del Principado pide, una vez más, la cesación absoluta de las obras del puerto de Gixón y en 1.785 - S.M. ordena que se haga así: la obra estaba casi acabada pero faltaba por limpiar parte de la dársena y no se habían demolido, unas peñas que dificultaban el acceso al puerto, pero la rivalidad por conseguir el puerto del principado estaba en sus máximos y, como ya se ha señalado, las cualidades de Gixón.. mal que le pene a Jovellanos, eran discutidas, así nos lo muestran dos informes de 1.798 de D. Modesto Vogue y D. Pedro Delgado. - Para el primero la dársena que evaluaba en 44.460 varas castellanas y quedaba en su mayor parte en seco era el resultado de un puerto que tenía "desde su origen tantos defectos que no se puede reputar sino por un puertecillo de poca consideración al estado, aunque más útil a su villa y principado, mayormente, no habiendo otro en el día tan acabado como él", la segunda información, más partidista indica que "cualquier facultativo a la vista sólo del plano de la concha y dársena de Gixón y su sonda

cual se manifiesta en las cartas de Vicente Tofiño, (que adjuntamos) se le ofrecerán tales objeciones, que sería además recordar las que se expusieron a S.M. para mandar cesar aquellas obras como viciosas e innecesarias."

El siguiente puerto de alguna consideración era el de Villaviciosa que en la misma salida de la boca de su ría tenía la barra, con un canal que variaba mucho de sitio y que generalmente tenía 3 ó 3,5 tuesas de ancho y en mareaje de 7 a 8,5 --- piés de fondo, pasando por él, en buen tiempo, embarcaciones de más de 100 Tn. que una vez dentro podían fondear comodamente, pero no había muelle pues las rivalidades internas entre Villaviciosa y Tazones impidieron su construcción.

Sigue a esta, una concha muy abierta, la de Lastres - de unas 500 tuesas de entrada y no obstante ser tan abierta y ser los vientos, algunas veces, N y N.E. es un surgidero tan -- bueno que como los navíos que se guarnecieran en él tuvieran -- buenas amarras, podían dar fondo sin riesgo, aún con temporal - de dichos vientos N. y N.E., y se decía que era el único recurso que tenían las embarcaciones de cabotaje en tiempos tormentosos pues al no tener barra podían fondear en su concha sin esperar a las mareas, lo que sólo podía hacerse en Castro Urdiales, que tampoco tenía barra pero era mas difícil de tomar, acabando casi todo los que lo intentaban varando en los bancos de Arca--llo.

Tenía un muelle cuyo puerto quedaba en seco en las mareas bajas y que era de unas setenta y nueve tuesas de largo, -

treinta y cuatro de ancho y veintiun piés y seis pulgadas de al to, sobre el cual, como un parapeto, había un sobremuelle de nue ve piés y medio de alto, rematado todo ello por un coronamiento de dos piés y medio de grueso y tres de alto. Frente a la emboca dura del muelle estaba Lastres, situado en la pendiente del mon te, desde donde el acceso era difícil, la mayor parte se hacía= por medio de escaleras siendo trabajoso sacar o introducir cual quier producto por el puerto.

El muelle que había sido construido por los vecinos - en el siglo XVI fué destruido por un fuerte temporal en 1.735,- reedificado entre los años 1.736 y 1739, destruido parcialmente - de nuevo mas tarde, y proyectadas sus obras en 1.765 por Fran-- cisco Llovet y en 1.766 por M. de la Croix, se dió en 1.773 or-- den de reedificarlo con cargo a los arbitrios provinciales pero las obras no se terminaron pues en 1.807 cesaron éstas aún cuan do estaban aun incompletas . Entre tanto la obra presentaba -- una rotura de 39 tuesas cuatro piés y ocho pulgadas (35) y dejó al puerto sin mas abrigo que tañ mal muelle; con lo que no podía ser utilizado sino por los barcos de pesca y aún estos con bas tante riesgo. (36)

La ría de Rivadesella tenía en su desembocadura una - barra con un canal de acceso de unas 15 tuesas de ancho con dos y media tuesas de fondo en pleamar, pero las crecidas del Sella podían alterar bastante esta situación, lo que dificultaba nota blemente su uso comercial pues en condiciones fijas de barra ca pacitaban el acceso de embarcaciones de mas de 100 toneladas. A mano izquierda entrando, había un muelle donde amarraban las em

barcaciones con seguridad, pero en 1.776 cuando se efectuaban los primeros trabajos estaba muy deteriorado.

Los primeros intentos conocidos, del siglo XVIII, para adecentar el puerto de Ribadesella se remontan al 1 de febrero de 1.770 fecha en que acudieron al entonces Consejo de -- justicia, vecinos y diputados del gremio de mareantes de la villa, exponiendo que el puerto, por no estar expuesto a los batideros del mar y si amparando de peñascos, se hallaba siempre -- surto, sin necesidad de las crecientes del mar", pero sus ventajas no resultaban fructíferas porque" en el tiempo de las grandes avenidas del río que le abría, están arriesgadas las embarcaciones por no poder asegurarse con las anclas a causa de los árboles y otros materiales que parando detrás de los cables llevándose los tras de sí, exponían a naufragar a los navíos, lo -- que es de fácil remedio reparando el muelle... extendiéndole de modo que aún fuera de la barra se pudiera tomar desde tierra y muelle un cabo de la embarcación y entrarla a remolque" (37).

Pero por aquella época los recursos del principado estaban empeñados en las obras de los muelles de Gijón, Lastres, Cudillero, y en la de Puentes de Grado, y como una vez hecho el proyecto se viera que los recursos obtenibles del lugar no llegaban ni a la décima parte del presupuesto, la realización de las obras se fué postponiendo hasta que se terminaran las de Gijón, cosa que como ya hemos visto no sucedió, pues fueron suspendidas, y esta suspensión permitió disponer, por fin de unos fondos importantes, aunque ya en 1.784, superadas las fases de reconocimiento iniciadas en 1.776 se empezaron los trabajos que

en 1.794 se hallaban muy adelantados.

El último puerto de la costa asturiana Llanes, tenía - en su entrada en marea llena, 4 brazas de agua, y su ría estaba= franqueada por muelles útiles en marea alta para embarcaciones - de mas de 120 toneladas, pero en bajamar la entrada quedaba en - seco, por lo que las embarcaciones debían esperar para abordar-- los cuanto menos a la media mareas. Pero no era éste su mayor in conveniente, ya que, en invierno la fuerte resaca, que se hacía= notar incluso en los muelles, hacía que las amarras se rozaran y= deterioraran notablemente, por lo que el puerto era practicamente exclusivo en la pesca (38).

Como puede verse, si bien en Galicia la supremacía coruñesa, fué claramente establecida, en Asturias la elección del= puerto del Principado no se hizo claramente; las rivalidades entre Gijón y Ribadesella por citar los dos puertos más significativos, pararon las obras del primero a finales del siglo, sin -- que esto supusiera una alternativa eficaz. Realmente el único -- factor claramente decisivo, la carretera de Asturias fué favorable a Gijón a quién además se concedió habilitación; pero el res to de los elementos que hubieran hecho irreversible la acción; - el Consulado, consecuencia necesaria a la habilitación del comer cio americano, no fué concedido, quizás porque las característi cas de estos puertos, tan limitados, salvando la estrategia de - Avilés, no aconsejaban medidas de tal embergadura.

Las 4 Villas.

La costa montañesa se inicia con el Puerto de S. Vicen te de la Barquera" de alguna consideración en otros tiempos, de -

ninguna ahora (1.740) por el concurso de las arenas" (39). Es un abra que un islote dividía en dos brazos, el mas occidental= de los cuales "barrade Bendabal" era el usual para entrar en el fondeadero, que en su día, así como los muelles, un cuarto de legua ría adentro, fueron muy usados y que ya a principios del= siglo XIX no servían sino para el pequeño cabotaje. Se alegaba= que el deterioro del puerto se causó por el mal trato que se -- dió a este por parte de los navíos encargados de transportar - la madera a los astilleros reales, pues descargaban el lastre - con que llegaban desde El Ferrol causando la consiguiente acumu= lación de arenas en la barra (40). Se propusieron remedios: se= decía en 1.750 que producirían un surgidero capaz de muchas em= barcaciones de alto tonelaje, que con cualquier marea podría a= marrarse al muelle; pero tales trabajos no se hicieron, siguió= pues el surgidero con sus 13 ó 14 piés en pleamar y los dos es= casos en baja y ni a finales del siglo, en 1.799 cuando se lle= vó a cabo la realización del proyecto se consiguió lo que se de= seaba.

La Concha de Comillas tenía una barra perpendicular - a la costa, dividiendo la Concha en dos, por lo que para tomar= el muelle se ha de entrar costearo la barra con tanto riesgo - que "sólo el tesón de este pueblo, o su suma necesidad pueden - obligar a salir a la pesca con sus barcos, que a estos únicamen= te permite entrada su muelle". Era capaz de unos 10 barcos, de= frente, con la peculiaridad de que, con la subida de la marea y la mala mar, la arena que se introducía no salía en el refluo= por causa del mismo muelle, con lo que cada día se llenaba mas= de arena, llegando a finales del siglo XVIII a no ser útil sino

para embarcaciones de 10 a 12 piés de calado. Este muelle, proyectado en 1603, subastadas sus obras en 1.612, estaba terminado en 1.623, y fué construido a costa del pueblo quién siguió - manteniéndolo por su cuenta y reparándolo cuantas veces fué preciso, como sucedió en 1.716 (41).

A cuatro leguas de Santander, está S. Martín de la Arena o Suances, con una concha cuya barra tenía unas 7 brazas= de agua en pleamar y a medio entrar en la concha cuatro brazas; paralela a la embocadura a unas 9 tuesas mar adentro estaba la= barra que cambiaba según las corrientes y avenidas del río, teniendo por lo regular de 14 a 15 piés de agua. En la ría entraban embarcaciones de 150 toneladas, generalmente con vena de -- hierro y también pontones para cargar maderas que solían remontarse río arriba como una legua y media hasta las riberas de Requejada, donde estaba situada la venta de granos. Los naturales intentaron hacer un muelle pero como se oponía al reflujo, como en el de Comillas, se producía una acumulación de arena que les hizo desistir, a la larga, de su empeño, y así lo que parece -- ser en 1.734-35 construyó D. Miguel de Jordanes se fué abandonando (42).

Siguiendo la dirección propuesta y antes de llegar a Santander está la concha de Sardinero, con un fondeadero de 7 a 8 brazas y capaz para una escuadra; a continuación la ría santanderina cuyas inmediaciones estaban limpias de bancos y escollos lo que junto con los fondeaderos limpios y sin corrientes= que tenía al este y al oeste hacían de ella un lugar ideal para las recaladas, con unas salidas ventajosas. Mas problemática re

sultaba la entrada; la boca de la ría, que mira al norte, se hallaba dividida por la peña de Mogro en dos canales espaciosos - y suficientemente profundos aún en bajamar, pero sólo podían tomarse con vientos del norte, noroeste y este, con los de sureste, oeste y noroeste era conveniente que los navíos acudieran - a abrigarse al fondeadero bajo el monte de Santoña. Una protesta de mar de 1.760 refleja los riesgos de estos vientos del sur

Dijo "le vino abordo un barco de este dicho puerto, - con ocho pilotos y el que lo era mayor cogió el timón del expresado navío y los demás se quedaron en el dicho barco bogando, al que ayudaba la lancha en él, -- por estar en calma, y para subirle al surgidero de este prevenido puerto, y viniendo en estos términos, pasada una hora, sobrevino repentinamente un crecido -- golpe de viento sur derecho, y dió en la proa de dicho navío, que les precisó virar de bordo, para el mejor gobierno y estar de citado navío, a cuyo tiempo dió - este sobre unas peñas en las que balandó y trabajó - ..."(43).

Este puerto era espacioso y "capaz de contener cualquier escuadra y comboy sin embarazar las naves del mayor comercio que se haga". Desde la boca a la ciudad había una legua y - eran navegables dos más hasta el astillero de Guarnizo, conservando en baja mar, una profundidad de 20 a 21 piés, con un fondo generalmente arenoso. Una vez fondeado sólo los vientos del - sur, si eran fuertes, podían incomodar a los navíos.

La villa tenía frente a sus murallas un abrigo, el -- cual en un mapa del siglo XVI (44), que no se caracteriza por - su precisión, se reducía a dos muelles en los extremos de las - murallas del lugar; no parece que esta situación variara mucho hasta la visita que en 1.754 hizo D. Jorge Juan quien aprobó un proyecto de Isla que consistía en construir una darsena la cual cuando en 1.765 la visitó Llobet planteaba ciertos problemas que

indujeron a la formación de un nuevo proyecto (45).

Por entonces las características del puerto no eran ciertamente las mejores y de hecho en 1.758 otro repentino cambio de vientos llegó a volcar una embarcación que cargada de -- granos estaba arrimaba a los muelles (46). Sustancialmente los pro-- blemas se reducían al poco calado de los muelles que impedían -- tomar la darsena a las embarcaciones de comercio, viéndose obli-- gadas a fondear en el canal, donde los vientos sur, que fácil-- mente se huracanaban, aunque no levantarán la mar, exponían a ave-- rías, no sólo la carga sino también a las embarcaciones; tan -- desguarnecido estaba el comercio de estos vientos que cuando so-- plaban no se podía pasar por el muelle nuevo sin mojarse y algu-- nas casas particulares próximas, como la de D. Ramón de Ceba--- llos no podían usarse sin riesgo a daños; igualmente la escasez de fondo suponía una gran dificultad en la carga y descarga de-- los géneros que debían de transportarse desde las embarcaciones a tierra en lanchas y botes lo que, a mas de demoras, solía origi-- nar no pocas averías.

Parece ser que el fondo de la dársena había sido en ori-- gen suficiente, pero como siempre los depósitos de lastre de -- las embarcaciones y la utilización del puerto como basurero de-- la comunidad, además de ciertas pegas técnicas terminaron por -- plantear los consabidos problemas.

La falta de calado de la darsena significaba un plan-- teamiento de su función que estaba lejos de ser compartido por= todos. En 1.777, ante un problema similar se alega que el surgi

dero que tenía calado mas que suficiente se encontraba" tan arrimado a la darsena y sus muelles como puede estar en puerto alguno y serán muy pocos en donde lo es tanto; o al menos en -- Bilbao y Cadiz no se logra igual inmediación" y como en la darsena o cargadero no se debía permitir la estadía de los navíos mas que en la carga y la descarga, no había necesidad de adecuarla para abrigo de muchas embarcaciones mayores, aparte de que estaba demostrado que el poco fondo, que obligaba a las embarcaciones a descansar sobre sus quillas no era malo pues, "con --- tres piés al nivel de la bajamar se han visto cargar y descargar en la darsena embarcaciones de 200 toneladas, descansar sobre sus quillas sin padecer el menor detrimento.

Llobet, considerando que en la cabeza del muelle de las naos el calado de pleamar no llegaba a 9 piés, y en consecuencia, se porponía dragarlo hasta los 6 piés de agua en la mayor bajamar. Completó su propuesta sugiriendo la ampliación de uno de los muelles, acortando el extremo del otro, ya que dicho extremo tenía una rampa que sólo era divisable en bajamar con el consiguiente inconveniente en las mareas altas; recortando uno de los extremos de una casa propiedad de Isla (casa sola) y prolongando por su lado el muelle; desecando los márgenes del fondo de la darsena, en la ribera, y construyendo los muelles necesarios con el fondo común a toda la darsena, y por último, demoler además los vestigios de antiguos muelles frente a la dicha casa de Isla y depositar lo que se sacara de los fondos frente a las puertas del Cay, entre estas y el muelle largo, para asentar allí un barrio nuevo que se construiría sobre un muelle de atraque hecho al efecto.

En 1.679, este muelle estaba enteramente construido y= los vestigios de los antiguos que lo hubieran cruzado, derribados. Se había aumentado el fondo; pero se modificó el proyecto= inicial, por otro presentado por el mismo Llobet, que respetaba la citada casa de Isla dejando el fondo de la darsena con un -- trazado irregular.

La progresión de las obras y el avance los proyectos - no pudo por menos de topar con la casa de Isla y ya en los planos que en 1.780 propone Escofet se sugiere derruirla. No se de que fecha parten estas intenciones pero en 1.777 Isla hace una= defensa del puerto tendente a que éste queda como nos lo mues-- tra por los años 70 Llobet, y defendiendo, por lo tanto su casa. La oposición al intento de demolición fué fuerte, pero la - habilitación del comercio americano de 1.778 imponía la ampliación del puerto, y el ingeniero D. J. Escofet, que fué llamado= precisamente ese año, defendió la propuesta de derribarla si se quería incrementar la capacidad de la darsena, al tiempo que su girió que si tal medida no fuera suficiente se ampliara el fondo hasta la plaza de las atarazanas y si aún fuera preciso mas, se podía llegar a rebasar el lugar que ocupaban los almacenes= de las atarazanas.

Ciertos descubrimientos hechos por el ingeniero con -- posterioridad a la remisión del proyecto le indujeron a propo-- ner unas variantes consistentes en: canalizar la desembocadura= del Cubas, uno de los arroyos, en su opinión, el principal causante del depósito de las arenas en la ría y en la modificación de la entrada a la darsena, recomendada como consecuencia de su

descubrimiento de un canal de acceso a ésta, mas amplio, profundo y recto que el usual; pero que implicaba tomar la boca de la darsena de forma inversa (47). El proyecto fué aprobado pero -- las obras no recibieron el impulso definitivo hasta la erección del consulado en 1.786.

En tal año se iniciaron las obras a las órdenes de D. José Alday, empezando por restablecer el canal necesario para la conducción de las arenas que habían llevado de nuevo a dejar en las bajamares los muelles en seco. Dos años después, D. Francisco Collosia presentó un nuevo proyecto de ampliación de la darsena sobre el presentado en 1.780 por Escofet, basándose como aquel en la necesidad de ampliar la darsena, construir nuevos muelles y ampliar la ría, pero las obras, cuando bajo las órdenes de D. Francisco y D. Juan Solís, ayudantes de Collosia, habían llegado a la mitad de los muelles proyectados, fueron -- suspendidas por falta de fondos, lo que movió en 1.792 al Consulado a demandar la aplicación de un derecho de 4 reales por fanega de sal, cuyo aprovechamiento correspondía a Laredo, a sus obras. El problema se agravó a principios de 1.793, cuando en la entrada de Santander naufragó el navío "La Unión" procedente de La Habana; ésto forzó a urgir la construcción de los pontones necesarios, la designación de un práctico, la canalización del Cubas, según un nuevo proyecto de D. Wolfragmio Mucha y el acondicionamiento de las gradas de Guarnizo.

Entre tanto varo la fragata de la compañía marítima -- "El Rey Carlos" (48) agudizando las impaciencias naturales. A pesar de todo, el año siguiente por los mismos problemas econó-

nicos tuvieron que ser suspendidas las obras.

En todo el período 1.786-94, se habían removido los antiguos muelles y trabajado en el muelle de las naos pero la obra no se llegó a terminar con el siglo pues aunque en 1.798 se ordena el reinicio de las obras, al no llegarse a un acuerdo en la concesión no se realiza; así para finales de la centuria la darsena quedó, como puede apreciarse en un croquis de esas fechas, prácticamente establecida (49) y la prolongación de los muelles así como el ensanche de la ciudad estaban claramente apuntados, aunque la definitiva realización se haría esperar.

Hacia la frontera francesa sigue la entrada de Santoña, que si bien en su parte exterior planteaba algunos problemas por los bajos de arena que hacían arriesgada la entrada y necesario el práctico al estar estos bajos arrimados a uno de los lados del surgidero, en ciertas ocasiones se conseguía salvarlos incluso con capacidad; en su parte interior y siguiendo la ría tenía un fondo de unas 6 u 8 brazas, y en el interior, pasada la punta de Pasajes, con fondo de 4 a 5 brazas se habrían dos ramales apreciables. En opinión de Miñano (50) era el único abrigo para navíos de guerra que se podía encontrar en toda la costa Cantábrica, en las 80 leguas que medían desde El Ferrol a Pasajes.

Frente a Santoña, pero no en el interior de la bahía, sino en su extremo este se encuentra Laredo, en donde la mar -- hacía una espaciosa darsena con muelles situados en mar alto y tormentoso, su interior que siempre había quedado en seco por --

causa de las arenas fué quedando cada vez mas estorbado hasta - el punto de que llegaban éstas hasta la misma boca del puerto - de tal modo que en el siglo XVIII las lanchas pequeñas tenían - problemas para salir de él en las mareas muertas; estas arenas= fueron acumuladas por el Marrón y el descuido de limpiarlas a- carreó la consiguiente pérdida de los muelles. "Ideó su repara- ción en 1.783 el ingeniero hidráulico D. Miguel de la Puente de acuerdo con el pensamiento de D. Ramón Pignateli de desaguar el canal de Aragón en la ensenada y río de Laredo" (51). Pretendía variar el caudal del río formando una orilla artificial y abrir un canal de comunicación entre el Marrón y la darsena antigua y continuar el muelle antiguo lo bastante para hacer que las are- nas retrocedieran hasta la embocadura de la ría de Santoña. En= agosto de 1.790 pasó a reconocer la situación otro ingeniero, - D. José Muller, quien propuso la construcción de un puerto ca-- paz de 100 embarcaciones de todos los portes, con una entrada - franca y limpia para todos los buques de línea, con un fondo de cascajo de unos 22 a 24 piés en bajamar proyecto que fué el a-- probado pero que aún en 1.773 estaba incompleto.

Según parece remontado el curso del Marrón que era na- vegable para embarcaciones de cierto calado se podía llegar in- cluso a Limpias, donde se encontraban en el Ribero unos mue--- lles para cargar y descargar mercancías (52).

Desde Laredo a Castro Urdiales hay 3 leguas, Castro - se trataba de una bajía o pequeña ensenada con fondo de 18 a 24 piés que daba abrigo a 24 embarcaciones medianas, abrigo que se completaba con una darsena de 900 por 500 varas, formada por --

dos muelles que, como la de Laredo quedaba generalmente en seco totalmente en las bajamares.

Como puede apreciarse la prioridad del puerto de Santander en la costa montañosa era relativamente incontestada aunque haya que señalar que para las obras de finales de siglo se susstraen fondos al proyecto de Laredo y por otra parte cuando se proyectó el camino de Reinosa se plantearon las posibilidades de darle término tanto en Santoña, Laredo como en Castro, lo que no es sino uno de los puntos de la polémica sobre el puerto prioritario (53).

Las Provincias Exentas.

Vizcaya.

Los puertos vizcainos que tenían, como ya hemos señalado unas características jurídicas peculiares, se inician en el puerto de Somorrostro donde se cargaban con minerales embarcaciones de 30 a 50 toneladas, pero como señala Gaiztarro(54) no tuvo nunca muelles. Una milla mas en la misma dirección separaba a Ciérvana, donde sólo podían entrar lanchas de pescadores y éstas sin muelle alguno. Superada Punta Lucero, está Santurce en donde en el mapa que se adjunta pone Tofiño un muelle, que según el autor citado mas arriba no existía, y esto no poque los naturales no lo desearan sino porque la jurisdicción terrestre y marítima de la villa de Portugalete no lo permitió nunca a pesar de que sus habitantes para la pesca, el atoaje y su ejercicio como prácticos matriculados, lo demandaron insistentemente.

Al fondo, mas allá de la barra del Nervión, a la izquierda de su desembocadura; en donde hay que distinguir entre su puerto y muelles propios y las obras, que próximas a éste y

en su jurisdicción se hicieron encaminadas a encauzar el Nervión, se encontraba Portugal.

Los propios de Portugalete estaban ya contruidos a principios del XVIII y estos desde hacía tiempo: la primera noticia que se nos da (55) es la de que en 1.630 se hizo un muelle de 60 brazas; unos años mas tarde se construyeron otras 350, hasta el punto de que como eran ambas obras a mas de portugalujas, canalizadoras del río, en 1.538 los Consulados de Bilbao y Burgos se avinieron a ayudar a sus financiaciones; en 1.540= el muelle tenía ya 400 brazas; en 1.558 Burgos, Bilbao y Portugalete llegaron a un acuerdo para proseguir las obras. Pero los muelles que ya hacían 28 años que se habían iniciado, se fueron deteriorando y en 1.568 se programaron ciertas reparaciones.

El contrato de estas obras nos permite conocer como era el puerto en tales fechas y hay que recordar que estas circunstancias no cambiaron sensiblemente con el tiempo, pues las obras que posteriormente se realizaron lo fueron en la ría para su canalización y para el control de la barra, en lo que podemos considerar la jurisdicción bilbaina y su consulado.

Los muelles mas antiguos iban de la villa hacia Sestao; había otros frente a la misma villa y saliendo de ésta misma un contramuelle definía el puerto, a partir del cual se inició= uno nuevo hacia Santurce en la citada fecha de 1.568.

Como ya se ha señalado mas arriba en los alrededores= de Portugalete se llevaron a cabo multitud de trabajos que de--

ben ser interpretados en el conjunto de las obras encaminadas a formar el puerto de Bilbao. A mediados del siglo XV el río estaba sustancialmente sin encuzar, aunque hay noticias de algunos muelles en el embarcadero de San Francisco. Desde esta nota al siglo XVIII la situación se modificó bastante llegando a finales del siglo XVII a estar la Ribera de Bilbao cubierta de muelles y embarcaderos hasta casi el actual Puente de Deusto por la derecha y por la izquierda en la zona frontal del Casco Viejo. En la segunda mitad del siglo se abrió un canal auxiliar en la zona de Abando dejando en medio entre el Canal y la ría una isla en la zona de Uribitarte. En lo relativo a las obras de encauzamiento y canalización del río, baste decir que los últimos años del XVII se pasaron construyendo los muelles de encauzamiento hacia la barra.

Durante el siglo XVIII continuaron las obras ampliando y conservando lo que ya se había realizado, al principio del siglo se prolongaron los muelles de la ribera de Deusto y en 1712 se prestó atención a la canalización de la barra, aunque de forma claramente provisional, en la ribera santurzana, para lo que se limitaron a hundir algunos navíos viejos y ciertas barcas cargadas de piedra. A partir de tal fecha abundaron proyectos encaminados a mejorar las características, tanto del surgidero como del trayecto desde éste hasta los muelles de la villa, tanto en lo que a reparación se refiere como en las obras destinadas a los trabajos de nueva confección, ya que no hay que olvidar que, por ejemplo a lo relativo a la canalización de la barra, en 45 años los muelles antes contruidos quedaron reducidos a menos de 1/6 de su primitivo recorrido; siendo los

desperfectos mas apreciables en la orilla derecha donde los muelles prácticamente habían desaparecido. En la izquierda de las obras se realizaron mas adelante, entrando en el siglo, y fueron no sólo trabajos de reedificación en los muelles propios de la villa de Portugalete sino también en todo lo que en su día se construyó en dirección a Santurce.

En lo que a la ría se refiere se canalizó prácticamente por completo, tanto en su orilla derecha a costa del Consulado y de las Anteiglesias vecinas que a mas de los muelles construyeron un camino a lo largo de estos, como en la margen izquierda donde se instalaron los importantes tinglados de Olaveaga y en donde, parte a costa del Consulado y en parte también a costa de las Anteiglesias o de los propietarios de las tierras ribedeñas se hicieron los necesarios trabajos de canalización. Conviene, sin embargo, señalar ciertas diferencias entre las obras de ambas márgenes, pues si bien en ambas eran frecuentes las argollas de amarre, la impresión que se saca de la lectura del Guiard (56) es que los muelles de la margen derecha eran mas sólidos, realizados por sillares, con un camino sobre ellos que tenían, salvo en el recorrido de Bilbao hasta Deusto, la peculiaridad de que no servían (o no se autorizaba) el tráfico de carros, mientras en la otra orilla la existencia de tinglados y astilleros hacía necesario el transporte. Pero éste no era posible, por razones geográficas, en todo el curso del río, a mas de que, por ejemplo en Erandio, frente al Convento de Desierto, los muelles era de propiedad particular aunque el Consulado pusiera en ellos argollas para el amarre. Estas diferencias no deben aplicarse a las zonas próximas a la villa donde en ambos --

márgenes la carga y descarga de navíos y gabarras era frecuente.

En lo referente a la Barra, Churruca dice: (57)

"en el plano que este ingeniero presentó (Moreau --- 1.731)... se ve que el canal principal de la barra se dividía entonces por la traviesa, esto es hacia Santurce, con profundidades de 6 a 7 piés; mientras que en el otro brazo, osea el de la derecha llegaba la profundidad mínima de 5 piés; no se indica si estas profundidades eran en la bajamar vivas, presuponiendo que fueran las correspondientes a una bajamar de marea media que desnivela 3 metros, la profundidad actual de la barra referida a ella es de 1,90 metros igual a 6,84 piés, de modo que puede decirse que en cuanto a la profundidad debía estar la barra aproximadamente como ahora. Respecto a la dirección del canal, rara vez se ve en la actualidad que se hallé según la traviesa como se observa en el plano... En cuanto a la ría basta fijarse en que algo antes y después de la bifurcación superior de los dos brazos en que entonces se dividía la ría en bajamar, en el trayecto comprendido entre el bajo del Fraile y Portugalete, sólo había dos piés en unos 500 metros de longitud y no pasaba de 4 piés en 1.200 metros.

La situación para finales del XVIII parece ser que, a lo que nos muestra Tofiño, no había cambiado sustancialmente en la barra y tramo bajo de la ría, en su paso por la villa. Sólo en la zona mas próxima a ella, se produjeron cambios, algunos accidentales como el aumento de los calados por una riada y su lento y progresivo deterioro por sedimentación.

En conjunto entre el puerto y muelle de Portugalete y el de Bilbao, dos leguas mas abajo, podían entrar embarcaciones de hasta 300 toneladas no mas allá de Olaveaga que se encuentra a media legua de la villa y será el fondeadero mas seguro; las embarcaciones de 100 toneladas subían hasta los muelles del mismo Bilbao, si eran de construcción plana, como las Holandesas podían llegar hasta S. Francisco embarcaciones de hasta 200 toneladas de arqueo.

Frente a Santurce está Algorta, jurisdicción de Gue--cho en la que había unos muelles en donde sólo podían entrar -- las lanchas de pescadores y embarcaciones de atoaje de las que--a finales del XVII (1.699) había suficientes para sus 79 pilo--tos lemanes; respecto de sus muelles dice Iturriza (58) que e--ran bastante buenos. (59)

Dos leguas en la ruta que venimos siguiendo conducen--a las desembocaduras de la Ría de Plancia que desemboca en una--concha formada por las puntas de Machilando y Barrica al oeste--y la playa de Gorliz al este, en la jurisdicción de la Anteigle--sia del mismo nombre. La concha no era fondeable, había que su--bir río arriba para amarrar los navíos en un muelle corrido o --en las argollas puestas al efecto en el puente de la villa so--bre la ría (60). En este puerto podían estar bien abrigadas em--barcaciones de 50 a 80 toneladas, y en él se construían la mayo--ría de los buques que se empleaban en el transporte de vena de--Somorrostro y en el cabotaje, llegando a contar con 150 embarca--ciones de ambos tipos a mas de algunas lanchas de pesca.

A unas 4 leguas está el puerto de Bermeo, que ya a -- principios del siglo XVI constaba de un muelle arrimado a tie--rra, otro para los atraques y desatraques y un tercero en el pa--raje llamado Artza (61), situación que entre 1.560 a 1.580 se --completó con un cerco y calzada en torno a todo el puerto. Pero las obras se deterioraban mucho, y en lo que a la situación del XVIII se refiere, parece que ya en 1.703 la mayoría de los mue--lles amenazaban caerse; a pesar de todo, los reparos necesarios no se intentaron hasta el año 1.722 y siguientes; aún así no se

afrontó la totalidad de la labor necesaria ya que parte de ella exigía fondos para los que ni los recursos extraordinarios podían ser suficientes. En 1.725 se subastaron nuevas obras de reparación, en 1.726 el mar arruinó otra parte del puerto desde sus mismos cimientos, abriendo un boquete que exigió reparaciones. - En 1.765 se realizó, ésta vez con piedra sillar, un muelle nuevo en sustitución del antiguo que las avenidas habían hundido; el hundimiento del viejo muelle provocó el incremento de los depósitos en la barra del puerto menor, amenazando cegararlo. Poco después la situación llegó a ser desesperante, cuando los muelles dejaron por sus roturas, al puerto abierto en sus dos costados; las reparaciones necesarias, hechas en la debida forma, tuvieron que retrasarse hasta bien entrado el siglo XIX, por lo que durante practicamente toda la segunda mitad del siglo XVIII un puerto que en general era bueno, ya que pleamar podían entrar y guarnecerse en él embarcaciones de hasta 150 toneladas, fué poco seguro para el comercio.

Este puerto que tenía en bajamar 3 o 4 piés de agua - contaba a una legua con el surgidero o fondeadero de Portuondo donde anclaban los navíos destinados a él o al puerto de Mundaca en espera de la marea adecuada.

La referencia mas antigua que Ciriquiain Gaiztarro (62) encuentra acerca del puerto de Mundaca es de 1.656 fecha en que un procurador de la puebla se lamenta de la ruina de su muelle; en el puerto podían entrar embarcaciones de 40 a 100 toneladas y mayor calado aún así eran de construcción holandesa, navíos - estos que acudían con frecuencia a cargar castañas y que ocasio

naron multitud de pleitos con Bermeo por razón de los bastimentos que traían con el fin de que se les autorizara la extracción de la fruta que demandaban.

Desde la desembocadura de la ría de Mundaca a Lequeitio, que es el siguiente puerto de alguna consideración se encontraban los muelles de Elanchove, muelles que en 1.765 no se hacen notar pero que por 1.792 en un plano militar, aparecen ya reseñados, sin embargo no se trataba sino de un abrigo útil únicamente para unas pocas lanchas de pescadores.

Una legua al este la ría de Ea, que no tenía ni muelle. Mas allá el puerto de Lequeitio era bastante deficiente -- pues sus dos barras que hacían a poca marejada que hubiera, difícil la entrada en el puerto, que se practicaba por la barra próxima a la villa y que en mareas vivas sólo servía para embarcaciones de unas 60 toneladas, llegó a no servir ni aún para las de 20 toneladas en las de mareas muertas. Frente al litoral estaba el Cay y de él a su frente partían dos muelles, el nuevo recto y otro mas antiguo de trazado irregular y entre ambos quedaba la boca del puerto; con la resaca, las embarcaciones sufrían mucho por lo que debían protegerse en un paraje ribereño=guarnecido por un muro exterior que evitaba la entrada de las olas. Poco después de esta descripción (63) se construyó un muelle sumergido para detener las arenas en suspensión con que la resaca cerraba progresivamente la barra la cual gracias a tal trabajo quedó bastante aliviada.

El último puerto vizcaino, el de Ondarroa, dista dos=

leguas y media de Lequeitio. Si nos atenemos a lo que C. Gaizta rro dice de él podemos suponer que el puerto de Ondarroa se limitaba a una o varias lengüetas, que serían unos paramentos de piedra que salían del arenal, verticales a la línea de tierra buscando el agua, y en las que atracarían las embarcaciones. "Además de un muelle en la ribera, en jurisdicción parcial de Berriatua", y luego las argollas que cita Iturrizar en el puente de piedra construido en los inicios del XVIII; por lo demás un río sin canalizar, un surgidero de arenales y una barra sin encauzar.

La superioridad bilbaina, evidente en el siglo XVIII, no lo fué siempre, ni tampoco definitivamente; el primer puerto vizcaino fué Bermeo, pero al intervenir los puertos del Nervión en el comercio castellano, e incrementarse la significación de éste en el comercio general del Señorío, Bermeo pasó definitiva e irreversiblemente a un segundo lugar; por su parte entre las distintas jurisdicciones ribereñas del Nervión se plantearon múltiples problemas, por una parte, las correspondientes a los estrictamente litorales, como en el caso en que Guecho se opuso a la canalización del Gobelas cuyo curso perjudicaba a la barra; por otra los de Portugalete cuyas ambiciones llegaron a provocar, gracias a una concórdia con los comerciantes ingleses un período, relativamente corto de decaimiento de la actividad bilbaina. Claro que estas situaciones fueron transitorias.

En el siglo XVIII la rivalidad no se planteaba en términos de una dualidad bilbaina, una anteiglesia o villa cualquiera, sino en los de Bilbao-Señorío; preocupado éste por el auge

de la villa; y esta preocupación no era originaria de dicha centuria, sino que ya en el siglo XV, concretamente en 1.494, aparece planteada la canalización de la ría de Mundaca con el propósito de reducir su curso hasta Guernica de 4 leguas a una y media y así generar en la villa foral un puerto que se beneficiara de la ría y del surgidero de ésta, perfectamente protegido por el cabo de Machichaco, la Isla de Izaro y la Peña de Ogoño; este proyecto que fué resucitado frecuentemente se retomó a finales de siglo y así el 20 de junio de 1.790 las Juntas Generales del Señorío encargaron a D. José Ramón de Aldama que en su jurisdicción, es decir en zona por lo menos distinta a Bilbao hiquieran un proyecto de apertura al comercio:

"Aldama se fijó en el de Mundaca como de los mejores de la costa, tanto por la dirección de su barra, como por su fondo (sobre 18 piés en las mayores bajamares y 33 en las pleamares) y por ser favorables para la recalada los vientos, O, NO, N, NE, E y ED y para la salida los terrestres y marítimos. Además de tales ventajas brindaba el río de Mundaca, a juicio del comisionado, la de poder aguardar la marea para poder ingresar en los puertos de Bermeo y Bahía de Machichaco con mas la de estar dotado, muy cerca del puerto de Mundaca y las ensenadas de Posada, Portuondo y Arqueta" (64).

A la propuesta se dió forma en Junta General dos años después con la sugerencia de un muelle en la parte de Mundaca de 1.400 piés lo que permitiría encauzar la ría y crear en Luno "una plaza de comercio sin consulado y otros jueces que la Diputación General". Logicamente la propuesta no prosperó, y no fué ageno a su fracaso, Bilbao. Este fracaso del Señorío no terminó con los enfrentamientos pues poco después se formularía la propuesta de crear en Abando frente a Bilbao y en su propia ría una nueva ciudad con su puerto inclusive, el Puerto de la Paz, pero este proyecto y los revuelos que por él se causaron (la zamacolada) son problemas decimonónicos que se salen del ámbito

PLANO
DE LA CONCHA Y BARRA
DE BILBAO,

Situado el Fuendadero de Portugalete

en la Latitud $43^{\circ} 45' 30''$ y Longitud $3^{\circ} 45' 45''$ E. de Cádiz

Levantado

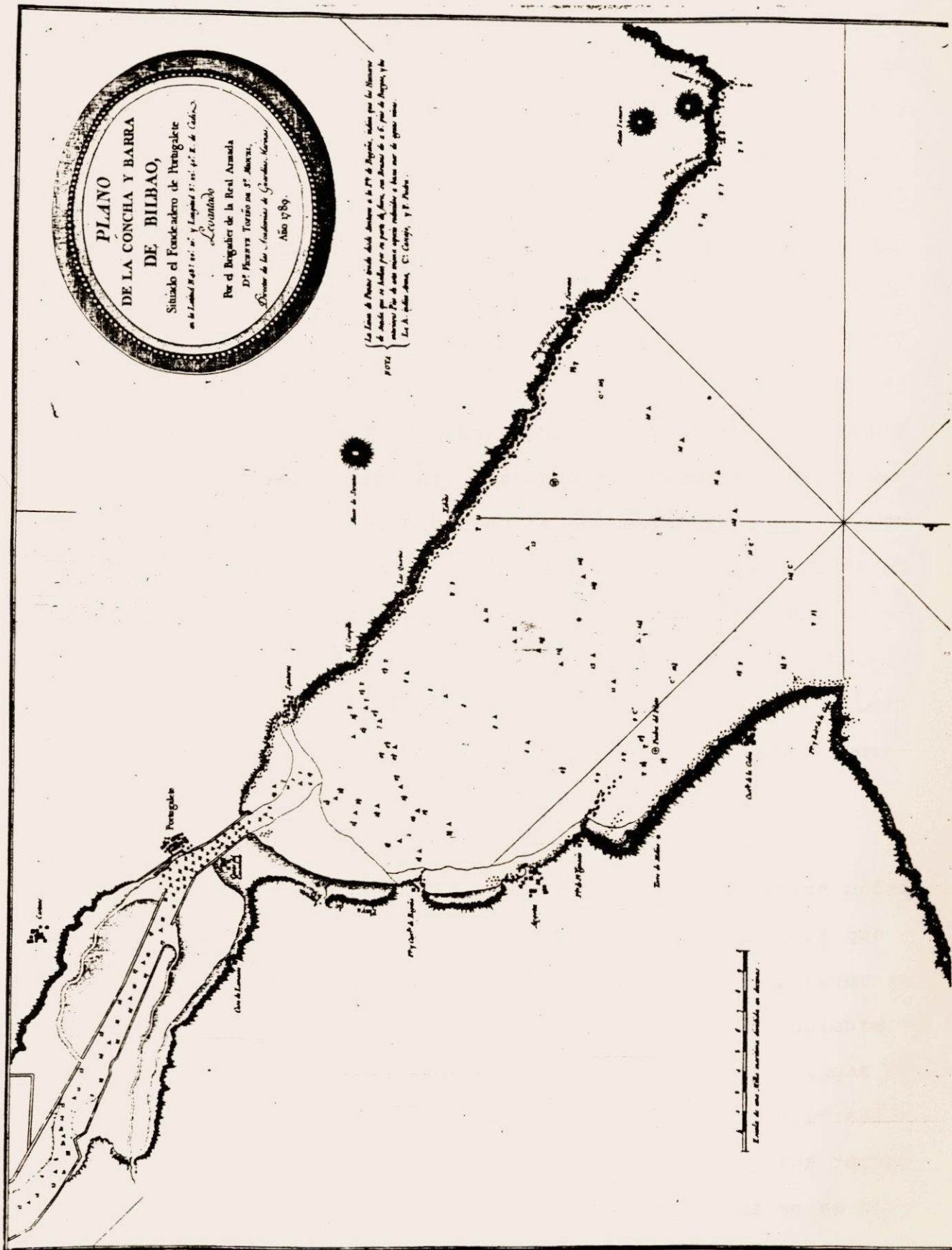
Por el Regador de la Real Armada

D^o Manuel Toranzo de S^a Maza,

Donante de las Escuelas de Gramática, Navarra.

Año 1789.

Las Escuelas de Gramática están situadas a la P^{ta} de Regador, donde por las Naciones
de América por se hallan por su parte de Sur, una distancia de 6^{ta} por de Regador, y la
misma P^{ta} de esta misma especie está situada a la parte de Sur de Regador.
(Las A. están situadas, C^o Cádiz, y P^{ta} Puerto.)



cronológico estricto de este estudio.

La costa guipuzcoana.

La última de las jurisdicciones de la costa cantábrica es la guipuzcoana cuyo primer puerto es el de Motrico que es una ensenada que se va estrechando según se va internando hasta terminar en una darsena; la entrada era bastante mala, pero sin barra con acceso libre en todos los tiempos y la darsena que -- contaba con dos muelles, a lo largo del tiempo sufrió muchos des perfectos. Algunos de los mas importantes sucedieron en el tiem po que nos ocupa; así el 20 del XII de 1.724 un temporal destro zó uno de los lienzos del puerto cuya reparación iniciada en -- 1.726 no terminó hasta 1.735 (65); pero en 1.738 (66) se rompió de nuevo de una forma similar, cortando el acceso al puerto des de el pueblo, se arbitró, mientras se acometían las obras necesarias un recurso provisional, pero antes de afrontar las obras necesarias en 1.749 una nueva acometida del agua dejó uno de -- los muelles tal maltrecho que no cabía arreglarlo sino rehacerlo, y el otro quedó, aunque reparable, seriamente averiado, por lo que en 1.751 tuvieron que reiniciarse unas obras que afectaron al puerto en su práctica totalidad.

Un informe de 1.775 dice que el puerto "amenaza próxi mas y grandes ruinas en uno de los muros... de tal manera que -- si no se toma providencia pronta de repararlo se puede temer -- que se ciege y pierda dicha entrada y que por lo consiguiente -- falte el abrigo necesario, así a las embarcaciones del lugar co mo a las que lleguen de fuera". Las obras se alargaron interminablemente y como los esfuerzos fueron permanentes y los recursos municipales escasos las reparaciones pertinentes no se hi--

cieron de forma adecuada.

Inmediatamente después, a una legua, se encuentra el puerto de Deva, en la desembocadura del río de su nombre, con una barra de unos 16 piés de fondo en aguas vivas y unos 11 enmuertas, con una entrada de barra bastante estrecha que da paso a un fondeadero amplio y seguro en uno de cuyos lados, en el de la villa había un muelle, muelle del que hay pocas noticias pero que se supone muy antiguo.

El tercer puerto de la provincia es el de Zumaya, en la desembocadura del Urola, con una barra peligrosa pero sin bajios, que en las bajamares muertas tenía unos 9 piés; a la izquierda del río había un pequeño muelle, de modo que sólo se podía entrar en el puerto en las mareas vivas y esto no tanto por causa de la barra como por lo tortuoso del canal que conducía al muelle; en 1.712 se pretendió rectificar este canal. Por otra parte, en 1.774 se intentó mejorar la barra eliminando una peña que la estrechaba y cuya peligrosidad era grave si se considera que no era visible ni en las mareas bajas.

Como puede comprenderse, y dadas las características de estos tres puertos guipuzcoanos, no eran aptos para el comercio en general, y sus barras o calados generales del muelle, sólo lo eran para la pesca y algunas prácticas de cabotaje.

Guetaria, que Gorosabel define como uno de los mejores surgideros de la costa Cantábrica se encuentra a una medialegua de Zumaya, se trata de una villa sentada en la ribera del

mar, situado entre la isla de S. Antón y la punta de Zarauz formando una gran ensenada. Desde el siglo XVI un muelle juntaba - la isla con la costa y en el interior del puerto así formado se distribuían por la parte de la costa y la de la isla los distintos muelles de atraque. En el siglo XVIII y con pleamar, conseguían entrar en el puerto embarcaciones de hasta 100 toneladas= que quedaban en seco al bajar las aguas, pero en el fondeadero= frente a los muelles, con un calado de 13 a 14 brazas podían entrar numerosos buques de guerra.

Este puerto padeció repetidos deterioros a lo largo del siglo XVIII; ya a principios del siglo debían encontrarse - los muelles en muy mal estado pues en 1.722 se solicitaron ayudas para las obras necesarias, pero en 1.725 se averió parte de él de nuevo; la escasez de fondos no permitió hacer las reparaciones con la calidad que fuera de desear. Así en 1.736 se rompió el muelle que unía la isla a la villa, de modo que el puerto corría el riesgo de desaparecer por lo que, en esta ocasión= se arbitraron por varios procedimientos los recursos necesarios y se hizo la obra de reparación tan a conciencia que en 1.749,- cuando se señalan nuevos destrozos se puntualiza que estos se - habían producido sólo en los muelles de vieja fractura estando= los nuevos en perfectas condiciones.

En 1.743 nuevas averías dejaron el puerto de modo -- que ninguna embarcación podía arrimarse al muelle interior pues estaba derrumbado y lo que es mas, la boca de entrada en el puerto había sufrido también averías de alguna consideración; la= situación económica general era tal que un año después seguía -

sin tomarse ninguna determinación. En 1.758 se gastaron en o---bras 18.432 reales y 8.000 en las obras de los años 1.764 y 68, pues en 1.763 hubo nuevas averías; en 1.776 se dieron por terminados los trabajos según un proyecto de J. Sanchez Bort; nuevas=averías ocurrieron en 1.781, y dos años después cuando ya estaban reparadas, en marzo de 1.783 una marejada "arruinó dos trozos de los mismos muelles, así que el paso que hay desde la población al monte S. Antón; de manera que en las mareas altas -- las aguas de la parte oeste se comunican con las de la bahía -- con muchos peligros del puerto".

Desde esta fecha a finales del siglo se vuelven a registrar averías en los años 1.788, 92 y 97; ésto da un mínimo -- de 14 veces en el siglo, lo que desde luego no fué un record en la costa; la mayoría de los lugares los conocemos peor, y de -- ahí la aparente gravedad del caso que nos ocupa, pero si es un= síntoma de precio de un puerto que, en última instancia no era= mas que un muelle de pescadores y venaqueros y un cobijo de medianas embarcaciones de comercio.

Una legua mas al este la playa de Zarauz, donde no -- había muelle alguno y otra legua mas en la misma dirección se -- encuentra Orio que tampoco tuvo muelle aunque si una escollera= en la barra, barra que tenía unos 11 piés de agua y en la que -- podían entrar embarcaciones de hasta 130 toneladas, por lo que= a pesar de carecer de muelles los oriotarras tenían algunas embarcaciones hábiles para el comercio de cabotaje.

Como a tres leguas de Orio está S. Sebastián. Consisis

tía el puerto en una bahía abrigada al oeste por el Igueldo y - por el frente por la isla de Sta. Clara, al otro costado de la= costa el monte Urgull, bajo en la ciudad y los muelles del puer= to. La entrada de la Concha se practicaba entre la isla y el Ur= gull con una anchura como de un tiro de cañón y con un fondo de unas 19 brazas; La Concha en mareas ordinarias llegaba a las -- tres brazas y media, el fondeadero era capaz de bastantes naví= os siempre que fueran de un tonelaje mediano, con la peculiari= dad de que si querían los mas grandes guarnecerse tras la isla= no podían intentarlo muchos, no mas de 4 o 5 pues si lo hicie= ran mas, cogerían de frente la entrada del puerto donde las o= las llegaban con mucha fuerza. La dualidad de los posibles acce= sos, el paso válido de Urgull y el impracticable del Igueldo se complicaba con el surgidero al este del Urgull del río de su -- nombre, que discurría por el costado de la villa y el monte; es= tas tres posibilidades hicieron muy compleja la toma del puerto y muchos navíos se equivocaban de ruta.

El puerto que probablemente varió un poco del que -- nos presenta Tofiño se construyó entre los siglos XV y XVI pero tenía a pesar de su magnífica calidad el defecto de su poco ca= lado, lo que originaba frecuentes baradas, pues los muelles es= taban al menos en el siglo XVIII casi en seco.

En 1.688 al igual que el resto de la ciudad los mue= lles padecieron al extremo de quedar seriamente averiados, -- las obras realizadas al efecto fueron mas que nada de simple -- parcheo. Pero el poco calado ya señalado y el hecho de que la po= sición de la entrada del muelle permitiera que los efectos de -

la resaca fueran notados en el interior de la darsena con el --
 consiguiente peligro para las embarcaciones, movió al Consulado
 a proyectar unas obras de considerable embergadura que, sustan-
 cialmente consistía en demoler uno de los parámetros interiores
 el paralelo al muelle exterior, protegido por la escollera; en=
 modificar el trazado de éste de forma que adentrándose mas en -
 la Concha aumentara su calado interior de atraque y en dragar -
 la darsena lo suficiente para que fuera útil en todas las mare-
 as. Se completaba el proyecto con un faro que definiera la en--
 trada convenientemente y cuyo alcance se calculaba en 10 leguas
 en buenas noches y no en menos de 5 en malas, y con una escollera
 que cerraba la bahía entre la isla y el Igueldo.

Este proyecto, de 1.774 fué contestado en un discurs-
 so por el Cónsul D. Joaquín de Zuaznabar lo que obligó al Consu-
 lado a recurrir a un informe pericial del ingeniero Bort, autor
 del proyecto quien con sus respuestas a la crítica convenció al
 Consulado que, se decidió en consecuencia a seguir adelante con
 el proyecto propuesto (67).

De todo este proyecto el siglo XVIII no vió mas rea-
 lización que la del faro en el Igueldo, hasta el punto de que -
 la escollera de la bahía que se intentó en 1.821 se destrozó an-
 tes de realizarla y la corrección de la darsena hubo de esperar
 a nuevos proyectos en 1.847.

Pasajes distaba de S. Sebastián 1 legua y es un puer-
 to natural que se dividía en tres partes: la desembocadura de -
 Oyarzun en Rentería, una especie de lago interior en donde de--

sembocaba dicho río, y el canal que comunicaba esta concha interior con el mar. Empezando por el canal diremos que se producía entre los montes Jaizquibel por la parte de S. Sebastián y el - de Ulía en la de Fuenterrabia, entre ambos, el ancho oscilaba - de 80 a 120 metros y terminaba en la boca de la bahía con 180 - metros trás recorrer entre el mar hasta dicho punto unos 1.200= metros con un fondo de arena a unas 8 o 7 brazas de profundidad este canal permitía que aún cuando reinaran vientos del Norte - en primavera y verano y de NW al SW en otoño e invierno, siendo dominantes todo el año los NW, a pesar de las olas de máxima al - tura, que són generalmente de 9 metros, en el interior, supera - do el canal la calma sea casi absoluta, tanto de vientos como - de aguas. La característica de la costa es tal, que resultaba - difícil adivinar donde se abre la entrada al puerto y desde el - interior de la bahía una mirada rápida no conocería donde desem - bocaba el dicho canal.

La bahía, ámplia, con un fondo de sedimentos se for - maban por la desembocadura del citado Oyarzun y de otros dos cur - sos menores. En una de las primeras cartas que conocemos del pu - erto, apaisajada, se vé una gran bahía cubierta de agua; años - mas tarde como puede apreciarse en el plano que reproduce Itu - rrioz (68) gran parte de la bahía está en seco, hasta el punto = que los cortes de calado muestra que las arenas llegaban a sedi - mentarse en el canal, de tal forma que el punto inicial de éste por la parte de la bahía llegó a ser impracticable; el plano de Tofiño, bastantes años posterior deja entrever una recuperación de los calados (69).

Inicialmente las mareas llegaban hasta la villa de Rentería en la ribera de Oyarzun, pero las ferrerías y el cultivo de las tierras ribereñas fueron cegando el curso, de modo -- que las mareas se fueron alejando progresivamente de las jurisdicciones citadas de Rentería y Oyarzun por lo que perdieron -- voz en los asuntos concernientes al puerto de Pasajes.

El cegamiento del puerto era tal que antes de Carlos I, en cuyo tiempo se construyó una torre en el canal, con su correspondiente plataforma, en la que había que lastrar y deslastrar los navíos, se construían en Rentería, río arriba en donde había un muelle, embarcaciones de hasta 200 toneladas; pero= para 1.770 estaba en tal lamentable estado que salvo el canal y éste sólo hasta 2/3 de su longitud, todo lo demás quedaba en se= co, con el agravante de que aún en 1.735 se construían navíos -- en lugares que para la última fecha referida no llegaba el agua (70), hasta el punto de que sólo el canal que la Compañía Guipuzcoana tenía para acceder a sus gradas era de alguna utilidad mas allá de los muelles de la villa y ésto porque la compañía -- se cuidaba mucho de salvaguardar su calado.

Además el canal se había ido estrechando, o al menos reduciendo su calado en los márgenes, pues si bien a principios de siglo cabían los navíos en fila de 4 y 5, en 1.770, en lo -- mas espacioso del canal sólo podían estar en agua los navíos en los 2/3 del recorrido si no se trataba de mareas vivas, pues de lo contrario varaban, lo que obligaba a anclarlos mas al exte-- rior con el consiguiente riesgo dada la inexistencia de muelles mas allá de los límites del poblamiento pasaitarra, riesgo al --

que debía de agregarse lo escarpado de las riberas del canal en toda su primera parte; por último hay que señalar que tal situación gravaba enormemente a los navíos venaqueros de Somorrostro y Plencia, unos 120 a 130 anuales que entraban por dicha bahía= rumbo a las ferrerías de Oyarzun pues incluso en pleamares se hacía difícil el remontar hasta la venta de la villa de Rente--ría.

Se hicieron las diligencias necesarias para paliar -- tan desastrosa situación pero parece que no fueron suficientes= aunque sí notables. Se empezó por el canal y también se experimentaron aveces en la bahía como puede apreciarse fácilmente en el plano propuesto por Tofiño, pero aunque ésto supuso la entrada franca para navíos de hasta 600 toneladas no se llegaban ni= con mucho a las posibilidades frecuentemente señaladas de albergar en el interior hasta 500 navíos de gran porte.

Lo que a los muelles se refiere, hay que reconocer -- como señala un autor (71) que se ayudó muy poco al puerto a mejorar sus cualidades naturales, pocos se hicieron y aún alguno= terminó por ser inútil como los que se construyeron en la ribe=ra de Oyarzun; los demás a la ribera del canal, en su mayoría -- fueron construcción particular, preferentemente en la parte de -- Fuenterrabia como los propios de la compañía guipuzcoana. Por -- la parte de S. Sebastián sólo el primitivo muelle de "Port de -- la Plata", el de la Torre, ya que lo que a principios del XVII= se proyectó desde dicha torre hasta la punta de la Cruz de 364= metros de largo no se llegó a fabricarlo en tal tiempo. Fué pues en la parte de Fuenterrabia donde se realizaron mas obras de --

muelles, como la llevada a efecto en 1.708 para adecentar la -- plaza pública, situada a la vera del canal con el que compartió desde entonces 72 codos de muelle. Así mismo se realizaron o--- tras obras de caracter particular.

El último puerto de la costa guipuzcoana es Fuente-- rrabia, llamado también puerto de Asturiaga pues así se llamaba una de las partes, de uso marineró, de la jurisdicción de la villa fronteriza, que además de dicho fondeadero contaba en el -- XVIII con la Marina, pequeño muelle de pesca, el Puntal, muelle incluso útil al comercio, aún mas arriba en el curso del Bidasoa, algunos canales de molinos de las marismas circundantes y luego las riberas del mismo Bidasoa del que se proyectó una larga= canalización hasta Navarra.

Las desembocaduras del Bidasoa eran unas marismas y= unos arenales que llegaban a formar barra, pasada la cual y al= abrigo del cabo de Iger se encontraba el denominado puerto de - Asturiaga en el que Tofiño señala que podían fondear embarcaciones de cualquier clase, en esta cala exterior parece que no hubo al menos hasta el XVIII muelles ni obra sólida alguna pues - en 1.730 se concedieron a la villa subsidios para su primera -- construcción, que fueron insuficientes por lo que en 1.748 se - renovaron con el fin de "perfeccionar dicha obra".

Antes de llegar al puerto comercial, a un costado de la villa se encontraba el barrio de pescadores, inicialmente ex tramuros al que cuando decidieron protegerle con murallas dotaron de unos muelles de atraque y un andén de transporte para el

producto de la pesca, todo lo cual sucedió en la segunda mitad del XVIII, pues aún en 1.764 se daban normas conducentes a evitar en tal zona los asentamientos extramuros, pero ya en 1.767 en las Juntas de Vergara se habla de subvencionar la obra de muralla y muelle y en 1.769 se estipuló la continuación de la muralla lo que induce a pensar que la obra inicialmente programada estaba terminada; la totalidad de los trabajos se entregaron en 1.772.

Mas adelante, rio arriba, estaba el Puntal que no era sino "una restinga que saliendo debajo del baluarte de S. Felipe avanzaba hacia el canal" al abrigo de este pequeño brazo, -aguas arriba para protegerse de las mareas, fondeaban y atracaban las embarcaciones comerciales, forzosamente pequeñas, pero no tanto que se limitaran a ser de pequeño cabotaje. El autor -antes citado dice que a mediados del siglo XVIII se realizaron en él algunas obras de consideración.

Por su parte en lo que al curso del río respecta, el canal, hay que hacer constar que la villa se preocupó permanentemente de matenerlo al menos en unas condiciones discretas, pues tenía una barra movediza, a mas de que curso arriba algunos molinos tenían acequias, cual pequeños canales en las que solían guarnecerse incluso navíos de comercio menor. En lo que a -- los proyectos sobre el canal se refiere, baste señalar que los intentos de encauzar el río hasta Navarra se repitieron y renovaron constantemente, hasta el punto de que en el siglo XVIII - las Cortes de Navarra llegaron a pedir un informe técnico que - fué sometido al juicio real.

El pleito de Pasajes.

Vista la costa guipuzcoana en conjunto, se nos ofrecen dos puertos de alguna consideración, los de S. Sebastián y Pasajes y otros dos menores, los de Guetaria y Fuenterrabia en los que cabrían en algunas condiciones embarcaciones de hasta 100 toneladas. Dadas las características de los citados puertos mayores no podían por menos de originarse serios enfrentamientos aunque para comprenderlos con precisión hay que empezar por plantearse los límites jurisdiccionales de la villa (72) que resultaba ser no sólo propietaria de la parte occidental de la ribera pasaitarra sino que además alegaba, con mayor o menor justicia, jurisdicción sobre las aguas (73).

Esta cuestión, origen de múltiples pleitos, no alcanzó la clarificación suficiente en el XVIII, con lo que la conflictividad de la cuestión repercutió negativamente en el puerto de Pasajes; porque el torrero y guardián del puerto eran impuestos por las autoridades de S. Sebastián y por tanto, afín a los intereses de ésta, es decir, interesado en el deterioro del puerto a su encargo para potenciar el propio de la villa, cuyos costos de transporte eran, lógicamente menores; al punto de que la villa recomendó a la compañía de Caracas trasladarse y abandonar sus instalaciones en Pasajes; pero este puerto tenía unas características difíciles de marginar, ya que podía competir -- con el de Bilbao dada la inevitable barra vizcaina, y no había otro como él hasta Brest, pues las limitadas características de espacio, que no de seguridad y calado de la Rochela, lo hacían superior.

Se acusó a S. Sebastián, en consecuencia, que a través

de los lastres y deslastres en la Torre, justo en la boca de la bahía intentó, y de hecho consiguió llegar a inutilizar la bahía dando así ventaja a la opción de la Concha donostiarra.

Esta prepotencia de S. Sebastian no deja de ser una circunstancia peculiar en el interesantísimo proceso selectivo que en la centuria que nos ocupa se produce pues la elección -- del camino, del Consulado, de fines del XVII, y del puerto preferente fué S. Sebastián, a pesar de los intentos en contra de Pasajes, desde que existió como tal, de Rentería, de Fuenterrabia la provincia y la Corona.

Visión General.

De esta descripción de la costa se puede sacar una serie de conclusiones útiles a nuestro estudio; en primer lugar hay que tener en cuenta el limitado número de muelles en toda esta costa y la circunstancia de que la mayor frecuencia de tales obras se produce en las provincias exentas.

Provincia	-	Puerto	-	M. de pesca	-	M. Comer	-	Conclu.
GALICIA	{	Bayona		x				10 puertos con muelle 5 aptos para navíos de comer--cio.
		Vigo				x		
		Pontevedra				x		
		Carril				x		
		Villajuan		x				
		Palmeira		x				
		Son		x				
		La Coruña				x		
		Ferrol				x		
ASTURIAS	{	Ribadeo				x		10 puertos con muelle cuatro aptos para navíos de comercio.
		Vega		x				
		Luarca		x				
		Pravia		x				
		Avilés				x		
		Luanco				x		
		Candas		x				
		Gijón				x		
		Lastres		x				
	{	Ribadesella				x		
		Llanes		x				

4. VILLAS	{ S. Vicente	x		} 5 puertos= con muelle 1 apto pa- ra navíos= de comer-- cio.
	{ Comillas	x		
	{ Santander		x	
	{ Laredo	x		
	{ Castro	x		
VIZCAYA	{ Portugalete		x	} 9 puertos= con muelle 5 aptos pa- ra el co-- mercio.
	{ Bilbao		x	
	{ Algorta	x		
	{ Plencia		x	
	{ Bermeo		x	
	{ Mundaca		x	
	{ Elanchove	x		
	{ Lequeitio	x		
GUIPUZCOA	{ Ondarroa	x		} 7 puertos= con muelle 4 aptos pa- ra el co-- mercio.
	{ Motrico	x		
	{ Deva	x		
	{ Zumaya	x		
	{ Guetaria		x	
	{ S. Sebastián		x	
	{ Pasajes		x	
	{ Fuenterrabia		x	

Lo que da un total de 41 puertos con muelle mas un --
sinfín de fondeaderos útiles en los vientos propios para toda -
clase de navíos, fondeaderos en los que podían, en caso de nece-
sidad, descargarse por medio de embarcaciones intermediarias, -
las mercancías. Si comparamos los resultados obtenidos con el -
mapa aduanero se comprenderá que la actividad aduanera de algu-
nos puertos estaba vinculada, o a este tipo de transporte por -
gabarras desde los fondeaderos hasta la costa, o los pequeños -
muelles de pesca, o a través de un tráfico de cabotaje que exi-
giera tal precaución aduanera, es decir, el cabotaje que vincu-
lara las Provincias Exentas con dichos puertos.

Hemos señalado ya la alta densidad de puertos de las= Provincias Exentas lo que debe interpretarse desde la circuns-
tancia de su cortedad, así en la longitud de , se dan= //

muelles en 16 puertos, de ellos hemos considerado 9 útiles al comercio, excluyendo casos como los de Deva o Lequeitio cuyos puertos eran útiles para embarcaciones de 50 a 80 toneladas.

Respecto a todos estos puertos al igual que los de Asturias disponemos de una información notablemente superior a la de Galicia y Santander, salvando las circunstancias de sus puertos mayores: La Coruña y Santander, y ésto porque tanto en las Provincias Exentas como en el Principado una administración intermedia acumulaba informes y peticiones que nos permiten evaluar mejor, tanto la situación en la que se encontraban dichos puertos como los proyectos de reforma que se hicieron, así como los muchos desperfectos que a lo largo del XVIII sufrieron todos ellos.

En una comparación entre el Principado y las Provincias Exentas se evidencia una diferencia substancial en la importancia de las obras portuarias; la cuestión estriba en averiguar donde reside la peculiaridad y parece probable que residiera en el hecho diferencial del fuero que permite comerciar libremente a todos, (74) con lo que se explican por ejemplo puertos como el de Mundaca que comerciaba frecuentemente con holandeses o como el de Bermeo cuyo derecho de prebostada era suficientemente amplio como para ser sintomático de unos intercambios abundantes y diversificados (75); así se explicaría también el interés de Castro por integrarse en el Señorío, interés que los castreños ponen junto al serio intento de obtener un monopolio americano similar al de la Compañía de Caracas.

La segunda cuestión en la que conviene detenerse es en la ya señalada de la selección del puerto; los análisis provinciales nos han permitido concluir que el puerto de La Coruña fué el que obtuvo la mejor cualificación en Galicia, en Asturias la rivalidad por conseguir el puerto del Principado entre Gijón y Rivadesella parecía a finales de siglo inclinarse por este último, pero las instalaciones portuarias y comerciales ya existentes resultaban claramente favorables a Gijón. En la montaña la prioridad santanderina fué siempre, a pesar de los tímidos intentos de Santoña y Laredo por el camino o el referido de Castro para el comercio de América, indudable. En Vizcaya ya hemos visto que el Señorío intentó oponerse a Bilbao, una vez señalada la incapacidad de las villas por conseguirlo, pero no resultó efectivo su intento. Por último en Guipúzcoa, San Sebastián. Desde nuestro conocimiento actual de la cuestión se nos permite apreciar el acierto sustancial en la elección; salvo el caso guipuzcoano, todos los demás incluido el bilbaino, pues su puerto exterior actual es más una necesidad de calados que una variación de emplazamiento.

La bibliografía existente permite plantearse a fondo el proceso y las causas del error guipuzcoano aunque aún queda mucho por hacer para esclarecer la cuestión (76).

El punto de partida de la cuestión es la misma Carta Puebla de S. Sebastián y por ella la jurisdicción de la villa.(77) Originariamente no aparece la denominación de la villa tal como la conocemos hoy en día sino como S. Sebastián de Hernani, lo que ha inducido a suponer el primitivo poblamiento, previo al -

villazgo, originario de la comunidad de Hernani; fué este núcleo o monacal el que al irse ampliando en su función colonizadora - fué tomando un sentido individual frente, por una parte a la comunidad originaria y por otra de la ocupante de su frontera occidental, la del valle del Oiarso.

Parece que Garibay opinaba a cerca de dicho monasterio que era el origen de la villa pues según él, el lugar estaría situado a 2 tiros de ballesta de lo que mas tarde se llamaría S. Sebastián Viejo.

La demarcación inicial concedida a tal monasterio no nos es conocida en origen aunque podemos suponerla a partir de especificaciones posteriores, pero fuere un canal o fuere su jurisdicción, la Carta de la villa hace a ésta limitada por el Ori a y el Bidasoa, en cuyo término se incluye ciertamente Pasajes, que aún cuando como señala Vargas Ponce (78) se especificará -- que sólo aquello que fuera de realengo se le concedía; pero tal puntualización es poco útil pues se desconoce cuales eran tales realengos. Mas tarde se funda Fuenterrabia reduciendo parte de esta jurisdicción, concretamente del Bidasoa a Oyarzun, y aunque en la misma época de Alfonso VIII se sabe que se concedió -- fuero a Oyarzun su texto no se ha conservado; posteriormente en 1.320 se concedió Carta de villa a Rentería, carta en la que se dice, como en la de S. Sebastián que "les da sus puertos"

Como por causa de ciertas disensiones internas en el valle de Oyarzun antre los pobladores de la villa y los demás habitantes se suscitó la división jurisdiccional, en tal trance

se produjo la primera concórdia entre S. Sebastián y Rentería;- concórdia de 1.339 por la que se reconocía a S. Sebastián la jurisdicción del puerto de Pasajes, pero sea por lo que fuere, -- tanto por ambición de Rentería, como dice Camino, como por causas de ciertas peculiaridades del procedimiento del acuerdo, según expone Vargas Ponce, lo cierto es que desde esta fecha se sucedieron los recursos y las sentencias generalmente favora---bles a S. Sebastián.

La verdadera causa de este enfrentamiento puede quedar esclarecida si tenemos en cuenta dos factores; por un lado, y como se dice con motivo de la sentencia de 1.615 "habiéndose= hecho relación de la parte de la villa de S. Sebastián en la -- provincia de Guipuzcoa que el principal fundamento de su conversación es el trato y el comercio que tiene en su muelle, al cual acude mucha gente, y la puebla en cuya consideración los señores reyes mis progenitores por privilegio prohibieron que no= hubiera ni trato ni comercio, carga y descarga en el puerto y - canal de Pasajes, pues habiéndolo acudirían a él, los tratantes desamparando la dicha villa de S. Sebastián"; por el otro, Rentería era una villa cuyo recurso fundamental era la industria - del hierro, industria destinada a la exportación y alimentada - por la importación de vena vizcaina por lo que si cedía en sus= posibles derechos sobre el puerto debía de incrementar los costes de producción dados los aranceles que en derecho tendría -- que pagar a S. Sebastián por importaciones y exportaciones; el= aumento de población en torno a Pasajes y la concesión del villazgo a Pasajes de la parte de Fuenterrabia incrementaron el - problema en lo referente a los derechos, tanto en lo que a su -

beneficio pecuniario se refería cuanto a lo relativo a los bastimentos cuya incautación por arribadas reclamaba constantemente S. Sebastián en lógico beneficio de sus habitantes pero en franco detrimento de las subsistencias y de los medios de vida de los pueblos ribereños. Por lo tanto la propiedad del puerto, en un caso para inutilizar y en el opuesto para explotarlo era una cuestión vital y el triunfo donostiarra es difícil de entender desvinculándolo de su condición de plaza de defensa considerada desde muy antiguo como fundamental para la salvaguarda de las provincias del Norte.

B) Caminos

Al inicio de este capítulo se ha señalado la existencia de una relación entre puertos, caminos y consulados, lo expuesto acerca de los primeros permite no insistir mas entre la vinculación, de hecho entre los tres factores; sin embargo, en torno a los caminos se ha suscitado una discusión que conviene tener en cuenta, discusión encaminada a esclarecer el factor determinante en la formación de los mercados interiores, dualizando, por simplificar, dicho factor en la administración pública, generadora de unos medios de comunicación posibilitadores del intercambio o en la burguesía mercantil, suficientemente desarrollada y capaz de impulsar una obra motor de empresas comerciales mas ambiciosas (79); precisamente y con respecto a una de las rutas mas importantes de las que nos vamos a ocupar, un comentario reciente ha venido a replantear la cuestión. -- Pienso que no es en esta exposición éste el momento de responder a la cuestión aunque los presupuestos teóricos sean lo sufi

cientemente claros como para que toda discusión sea supérflua, -- pero aún así remito a un análisis detallado de algunas burguesías mercantiles concretas los datos mas definitivos para esta -- cuestión.

Si una de las partes de la transacción comercial se tipifica como demanda ésta será mayor cuanto mayores sean las posibilidades de transporte de la oferta a los lugares de posible demanda, lo que significa que las redes comerciales, sea cual sea el estado de las rutas de transporte son fundamentales; pero estas redes comerciales basadas sustancialmente en unas rutas, están contraindicadas a la rentabilidad del intercambio gravado en el costo del transporte. Así comercio y transporte están fuertemente ligados. Sin embargo, no debe caerse en interpretaciones que como muestra Ringrosse (80) son simplistas pues cuando en el siglo XVIII se construyeron caminos, sus trazados, realizados para comunicar, Madrid, el gran comercio, el centro del poder, con la periferia, prescindieron del interés comercial de los centros urbanos que pudieran ser utilizados a lo largo del trayecto con lo que "camino" no significó intercambios posibles, -- al menos no en todos los casos.

En lo referente al transporte hay que partir de otra consideración, mientras no hubiera caminos en condiciones, el transporte debía realizarse fundamentalmente a lomos de mulas, -- durante un largo período de tiempo el precio de las mulas superaba incluso el de los caballos (81), pero la apertura de caminos carretilos permitió sustituir el sistema de transporte y -- también modificar sensiblemente su costo.

No hay que olvidar sin embargo que la mas importante - organización de transporte en carros, La Cabaña Real de Carreteros estaba prácticamente controlada por la administración en detrimento no sólo de las empresas privadas de transporte sino también del propio transporte de los bienes privados (82).

Cuando se habla de las comunicaciones en el XVIII se debe distinguir entre el estado de las redes viarias a principios de siglo y su situación a finales de la centuria; al principio, cabe decir que en general, en la península se daba la superposición de dos sistemas viarios: el Romano y el Camino de Santiago, que no fueron sustancialmente modificados sino corregidos en los tiempos posteriores (83). Siguiendo en la descripción de estos sistemas de caminos la misma tendencia oeste-este que en la de los puertos, empezaremos en el camino de Galicia para acabar en el de --- Francia.

Las rutas gallegas.

Como señala Meijide "el mapa de las comunicaciones de Galicia en el siglo XVIII estuvo configurado por una serie de factores adversos que condicionaron negativamente la vida de relación interior y la interregional. Fueron estas circunstancias la gran escasez de rutas y en especial de caminos transversales, el estado intransitable de las pocas existentes y las difíciles comunicaciones con Castilla ... " (84). Así entraban a Galicia --- tres caminos procedentes de Castilla: por Zamora, Benavente y Astorga. Uno de ellos de herradura en una parte de su trazado, era prácticamente inutilizable la mayor parte del año; este camino pasaba por Cebreiro (en los picos de Aucares) y tras atravesar el Miño llegaba a Santiago desde donde enlazaba con Padrón,

cruzaba el Ulla y llegaba a Pontevedra, era el llamado "Camino= Francés" (85). Desde Astorga podía también llegarse hasta Fon-- fría, dirigirse a Lugo, cruzar el Miño y por Villalba y Betan-- zos llegar a La Coruña, era un camino de ruedas, que además te-- nía un ramal que desde Betanzos conducía a El Ferrol y otro que llegaba a Mondoñedo y Ribadeo; es decir, con todo lo visto, Pon-- tevedra, Padrón, La Coruña, El Ferrol y Ribadeo estaban así co-- municados con Castilla, en la ruta de las aduanas litorales.

Al sur de la zona, a la parte de los puertos secos, - se dirigían dos caminos: uno partiendo como los anteriores de - Astorga, por Valdeorras y aprovechando en todo su recorrido el= Valle del Sil llegaba hasta Orense para desde allí, por Couriño y Redondella llegar hasta Pontevedra; el segundo camino del sur que durante todo el XVIII estaba casi impracticable, era el re= sultado, en Galicia de la confluencia de los caminos de Zamora= y Benavente y discurría por las zonas mas merionales de las pro= vincias de Orense y Tuy y era el que verdaderamente recorría la zona de los puertos secos. Es pues una doble estructura de comu= nicaciones que atendía fundamentalmente a comunicar el interior con las aduanas tanto las del interior como las litorales.

Esta situación anterior a 1.760 fecha en que se ini-- ciaron los proyectos reformistas fué cortamente alterada en --- cuanto a itinerarios, otra cosa es en lo que a instalaciones y= longitudes se refiere, pues el plan de 1.761 proyectaba un cami= no general a Astorga, Lugo, Betanzos, La Coruña que esencialmen= te recorría en una gran parte del trayecto, en la parte central de Lugo, el antiguo trazado romano Braga Astorga y también

otro camino de una concepción mas novedosa, La Coruña, Santiago, Padrón y Pontevedra con la particularidad de que ambos se proyectaron carretiles, factor éste de máxima importancia desde el punto de vista comercial.

Pero desde estos proyectos de 1.760 hasta su realización, total o parcial, hay una larga cronología que gracias al trabajo de Villota (86) conocemos con alguna precisión. Tanto el camino real de Madrid-La Coruña como los transversales, de los cuales sólo se inició el de La Coruña y Pontevedra, se empezaron pronto, en 1.763 y 64 respectivamente. En el Real, el primer tramo Coruña-Betanzos se inició el 7 del VIII de 1.763 y se terminó, salvando el conflicto por la entrada en la ciudad, en 1.765 en un recorrido total de 4 leguas con una magnífica calzada; para 1.778 se habían realizado algunas de las obras mas difíciles del primer tramo del trayecto; Villota no continua su estudio pero las indicaciones de Labrada permiten hacerse alguna idea al respecto.

En lo que a La Coruña y Pontevedra se refiere hay que decir que se proyectó con una calzada ligeramente mas estrecha pero perfectamente útil; sus inicios sufrieron los mismos contratiempos y discusiones de los del camino real, por causa sobre todo de su itinerario. Uno de los tramos, Coruña-Santiago, quedó terminado para 1.773 tras 9 años de trabajo, pero el siguiente, la prolongación hasta Pontevedra no se inició hasta 5 años después (1.778), demora debida en parte a la polémica surgida a cerca de si el trazado debía de hacerse por Padrón o por Bea. Aunque al final, "para facilitar la comunicación del comeru

cio de frutas se eligió Padrón, ya que a través de este puerto= se abastecía Santiago, parte de la provincia de Betanzos, Lugo= y Orense de los productos andaluces y también el que se trasla- daba al reino de León, las dos Castillas y la Corte, todo lo -- cual llegaba junto con la sal, cal...etc. por mar hasta Carril= y por la ría hasta Padrón, por lo que comunicando mejor este -- puerto, aunque el camino se alargara un poco "aumentaría la ren- ta de las aduanas de Carril y Padrón".

"La gran utilidad que de estas obras ha resulta- do al público sólo puede graduarla el que compare su= estado anterior con el presente, el que observe los - puentes que se han construido, los montes que se han= roto, los pantanos y lagunas cuyo paso se ha facilita- do, notando la diferencia que hay en el día de hacer= cómodamente los transportes de frutos y efectos de u- nos a otros pueblos de los que caen en estos caminos, con la penalidad con que antes se veían obligados a - conducirlos a lomo; circunstancia que tanto agravaba= los precios de los géneros que se transportaban (87)"

Una idea final, mas o menos clara del estado de las - comunidades gallegas nos la da Labrode (88), que en su obra pre- senta los planos del camino de Orense a Benavente, de Lugo a As- torga y de los del interior de Galicia donde se aprecian las -- dos rutas al norte del Lugo, la de Foz y la de La Coruña; el ca- mino de La Coruña a Vigo por Santiago y el de los puertos secos (89).

La elección del camino de Asturias.

En lo referente a las comunicaciones asturianas nues- tros conocimientos son mas pobres, entre el informe de Jovella- nos (90) y el resumen de la parte correspondiente a la tesina - de David Ruiz Gonzalez (91), podemos aproximarnos relativamente a la cuestión. Sabemos que a mediados del siglo XVIII la comuni- cación del principado con el interior estaba totalmente cerrada a cualquier clase de carruaje, de forma que por sólo algunos --

puntos era practicable el tránsito, gracias a las bestias de carga, con la peculiaridad de que si bien en verano eran factibles todos los puertos, en invierno solo estaba practicable el de Pajares "aún este único recurso falta muchas veces por la abundancia de las nieves. Es raro el año -decía Jovellanos- en que no sea preciso usar de la estapla para franquear el camino de Pajares: auxilio que de ordinario es insuficiente en los demás puertos".

Esta situación no había sido siempre igual pues dadas las características de dicho puerto, que desde el XVI estaba -- considerado como el mejor y mas fácilmente practicable, había -- sufrido muchas obras, al punto de que en aquel siglo se le dió= preferencia y se abrió en él un camino carretil, pero para el -- tiempo que nos ocupa solo quedaban restos de él en algunos tramos

Las primeras noticias relativas al camino nos las proporciona el mismo Jovellanos quien dice que en 1.515 el Obispo= Diego Miguez de Vendaña había construido un tramo de camino a -- Oviedo, pero en 1.550 según Adaro, Oviedo y el Principado solicitaron un camino que permitiera transportar mercancías en carros y carretas, camino que debía unir León con Oviedo y a ésta con Gijón, y aunque ya por entonces se sugirieron los destinos= terminales en Rivadesella, el Principado consideró que por menor coste y mayor rendimiento podría llegarse a Gijón.

Por aquellas fechas y sin que fueran tampoco carretiles se utilizaban para comunicarse con Castilla otros dos cami-

nos, el de las hoces del Río Aller que se internaba hasta León= para tomar además la ruta de Santiago, muy usado para proveer - de mercancías las ferias y mercados interiores y el de puerto - de Tarna que exigía muchos cuidados para mantenerlo en las debi= das condiciones. Al respecto del de Las Hoces se decía que era= por el XVIII, muy áspero y que estaba mal trazado y peor cuida= do; tanto por los desperfectos que le ocasionaban las crecidas= y lluvias como porque lo atravesaba un río 6 o 7 veces de modo que se hacía difícil y peligroso el tránsito, hasta el punto de que muchas mulas, bestias e incluso peregrinos, sobre todo en - tiempos de nieve se desempeñaban en dicho río. (92)

De forma que, según Jovellanos, el Puerto de Pajares= era el único de Asturias que quedaba transitable en el rigor -- del invierno "hallándose entonces todos los demás como mas altos y ásperos cubiertos de nieve. Aún el de Pajares suele recibir - tanta alguna vez, que no podía penetrarse si no se hubiese esta= blecido para estos casos el remedio de la estapla que se hace - con gran cuidado por los vecinos del lugar, logrando tal gran - beneficio a costa de una ligerísima contribución arreglada por la Real Audiencia en 1.753 y cobrada solamente desde septiembre a S. Miguel de Mayo (93).

Cuando se suscitó la discusión sobre el trazado de la nueva carretera se sugirieron frente al de Pasajes otros puer= tos, como el de Mesa, aduciendo que tenía entonces una cierta - capacidad carretil, pero al respecto, Jovellanos, al que hemos= de reconocer parcial, escribió " hará como 30 años que el difun= to Maqués de Ferrara volviendo de la Corte, atacado de graves -

dolencias que no le permitían cabalgar logró que su coche pudiera vencer el puerto de Mesa. Este ejemplar se verificó en el verano siendo el coche tirado de bueyes y a costa de muchos riesgos y fatigas; y sin embargo, por ser su singularidad y rareza= dura todavía en la memoria de aquellos naturales, poco mas o menos como en la antigua Grecia la expedición de los Argonautas".

El esquema de las comunicaciones se completaba con -- las rutas transversales a lo largo de la costa que eran prácticamente imprescindibles como sistema de comunicar al Principado -- tanto fuera con Galicia como con la Montaña porque la distancia era considerable y además el terreno muy irregular; quedaba por último el tramo de camino carretil Gijón-Oviedo, en buenas condiciones, hasta el punto de que en el proyecto de la nueva carretera no se contemplaba la necesidad de retocarlo pues -- los carros se movían en él con relativa comodidad (94).

Una descripción del resto del trazado, previa la puesta en marcha de las obras completas no dice que el tramo de Buiza a Villamain era francamente muy malo aunque la nueva carretera no tendría por tal zona problemas de trazado, de Villamanin= en adelante "es harto áspera y en parte estrecha y quebrada".-- Lo que estaba en peor estado del antiguo camino era un tramo -- por la zona de Puente fierros que era "molestísimo, estrecho y -- pendiente" que se encontraba prácticamente deshecho y hacía imposible el uso de la rueda. A partir de Campomanes el camino -- era bueno hasta Oviedo, y de Oviedo a Gijón magnífico.

Considerando esta situación de las comunicaciones, el

siglo XVIII optó por un arreglo, lo más completo posible de un trazado ya existente, pues a pesar de las discusiones se aprobó el proyecto de la ruta León, Oviedo, Gijón como la mas idónea para la comunicación de la Meseta con el Principado a pesar de que otras propuestas pretendieron llevarla hacia el Puerto de Rivadesella.

Ruiz al estudiar las motivaciones que generaron este proyecto señala tres cuestiones que parecen, con distinto grado de importancia, considerables: en primer lugar, sitúa el proyecto en una línea de competencia con los de Reinosa y Orduña en el comercio de la lana, aunque el mismo autor reconoce que ésta no podía ser ni con mucho la razón primordial (95).

"Nuestra merinas esquiladas en las destempladas faldas del Guadarrama, tienen que atravesar toda Castilla desnudas y expuestas a perecer con cualquiera alteración del tiempo, para buscar las montañas de León -- donde deben pasar el verano. Abierta la carretera de Asturias, vería usted establecer los esquileros en la vega misma de León: las ovejas entrarían desde luego sin peligro alguno en su veraneo, las lanas se lavarían allí mismo ...; y ensacadas al pié del camino pasarían por una travesía de sólo 20 leguas hasta los puertos de Asturias" (96).

Mas bien parece que se trataba de un intento de comunicar dos áreas económicamente complementarias, poniendo como ejemplo el hecho de que el trigo que se vendía en León a 24 reales fanega alcanzaba en Oviedo los 70 reales, por lo que se practicaba el comercio con Sevilla; pero por lo que sabemos que sucedió con otros proyectos que ya estaban experimentados a finales del XVIII éste no era el recurso adecuado, pues la Periferia siempre adquiriría granos en el exterior. Por último, parece que se alegaba que llevaba mucho tiempo la madera que se había

seleccionado para los reales astilleros sin cortar porque no se podía transportar, y además que en Castilla aumentaría por tal-medio la venta de pescados, frutos, sal y tabaco, con el consiguiente beneficio para la Real Hacienda. Planteamientos todos ellos tan inconsistentes que solo la encarnizada disputa por su trazado, mas exactamente, por la definición del puerto final -- pueden permitirnos comprender los verdaderos motivos tanto de un proyecto como de un fracaso. Gijón obtuvo su camino tarde, León no es Palencia, su puerto fué permanente contestado y además, al final abandonado; no obtuvo un Consulado, llave para la financiación del de Reinosa; en resumen, no había unas condiciones suficientes para los resultados que se buscaban.

Se proyectó un camino de 20 leguas que salía de Oviedo y por Manzaneda, Pradún, Mieres, Gillina, Pajares, Rioargallo, Pernuca, Vega LLamosa, Busdango, Villamahin, Lariz, Valdespin y La Roble llegaban a León; el trabajo se inició en 1.771 - pero el evidente interés menor de este proyecto y porque los recursos para ello arbitrados debían repartirse con otros menesteres, su realización fué muy lenta, hasta el punto de que el trabajo tuvo que esperar el siglo XIX para verse terminado.

Además de los referidos caminos tenía Asturias como - transversales 8 para comunicar con Galicia y otros 8 con Santander por los puertos de S. Isidro y Rafita, Tarna, Ventaniella, - Artenorio, Bejar, Berjas de Toro y Peñamellera cubiertos también, según Madoz (97) con nieve gran parte del año, como los de Castilla, los de los Puertos de Ventana de la Mesa, Somiedo, Ceitarrieros, Vega del Palo, Caedo y Puente del Cuadro.

La carretera de Reinosa.

Frente a los caminos de Galicia y Asturias el de Reinosa presenta una problemática mucho mas extensa en el estado actual del conocimiento. Debemos empezar por señalar que el estudio de Palacio Atard (98) no señala los trazados de las antiguas rutas salvo ciertas vagas indicaciones pero utilizando su cita de Martinez Guitan podemos decir que en Santander en la primera mitad del XVIII no había comunicaciones interiores "cuando existían, los caminos eran angostos, toruosos, sin firme y con frecuencia tan solo veredas o caminos de herraduras; o según la denominación regional, camberas" pero en la representación que por aquellas fechas hizo Burgos y que se cita en la misma obra se dice que la ruta de Burgos-Santander y "en el caso de repararse debidamente podrían ir carretas a Santander" -- aunque esta alegación era excesivamente optimista y dictada por el afán polémico, pues sin llegar al extremo de aceptar plenamente lo que dice Larruga (99) de que "hasta el año de 1.753, en que se concluyó el camino llamado de Reinosa, la tierra de Santander no tenía comunicación con provincia alguna de la Península salvo por el mar" parece que "Santander carecía de caminos carretilles directos para comunicarse con la Meseta. En el ir y venir de los géneros comerciales había que contar siempre con varias operaciones de trasbordo desde los carros y carretas a los animales que los transportarían a lomo por los pasos montañosos para volver a cargarlos en carros cuando ésto era posible (100) ¿Cuántos de estos caminos comunicaban el litoral montañoso con Castilla?

Si tomamos los datos que del itinerario de D. Manuel Bañuelo nos da Larruga (101) podemos decir que en 1.771, a par-

te del de Burgos-Santander por Reinosa que era de nuevo y discutiría por un trazado que solo en parte era nuevo, había otras -- dos rutas practicables la de Burgos-Laredo-Castro Urdiales y la de Burgos-Villarcayo-Villacarriendo; la primera era común hasta Villasante desde donde se podía tomar o bien la línea casi recta que llegaba a Laredo tras 30 leguas de trayecto o, pasando -- por Valmaseda dirigiéndose a Castro en un recorrido total de 31 leguas; frente a éste, el otro camino era mas bien un paso de -- montañas de unas 21 leguas y de hecho no podía considerarse un -- camino a la costa. El estado de estos caminos era mas malo que -- bueno y en algunos tramos ni tan siquiera merecían el calificativo de veredas, pero "fuera de los terrenos farragosos de las -- montañas, el ir y venir de los arrieros con sus carros y recuas se verificaban con normalidad " (102).

En lo que al camino de Reinosa se refiere interesa señalar dos cuestiones; que terminó por ser una ruta bivalente -- Burgos-Palencia, y en segundo lugar que su adecuación para camino carretil a partir de su primitivo trazado, se lleva a cabo -- en la primera mitad del siglo pues las obras que se iniciaron -- en agosto de 1.749 fueron continuadas ininterrumpidamente hasta su total terminación, simultaneadas con los necesarios trabajos de conservación de los tramos contruidos.

La superación de la Peña de Orduña.

Sobre las comunicaciones vizcainas, el camino de Orduña y el triple camino de Durango (Vitoria, Durango - Durango, Eibar - Durango, Bilbao) y los antiguos sistemas de comunicación -- con Valmaseda, poseemos el estudio de M. Angeles Larrea(103) en el que la autora estudió en profundidad la adecuación en camino

carretil del camino de mulas de la Peña de Orduña.

Como ya hemos señalado el esquema de las comunicaciones de la Península a principios del siglo XVIII respondía a la superposición de dos sistemas: las vías romanas y el camino de Santiago; este planteamiento tiene su mas notable confirmación en el País Vasco. En Vizcaya, en la edad antigua las comunicaciones debidas a los romanos respondían a un esquema muy sencillo, esto es comunicar Castro Urdiales, la Ría de Bilbao y la Ría de Mundaca con el interior, siguiendo el curso del Nervión hasta empalmar "Hispania y Aquitania, de Asturias a Burgigalia" del itinerario de Antonio, y que Sánchez Albornoz ha ilustrado adecuadamente (104).

La superposición de una ruta jacobea que viniendo de Bayona, tras atravesar Guipúzcoa entraba por Marquina y prácticamente paralela a la costa llegaba a Bilbao en donde se bifurcaba, una rama por Valmaseda hacia la provincia de Burgos y la otra ría abajo hasta Portugalete para desde allí por la costa entrar a Santander completaba el sistema.

Este doble esquema quedó confirmado definitivamente ya que a principios de la Edad Moderna, y en parte como consecuencia del alza de Bilbao a costa de Bermeo y Castro, las rutas que unían Bilbao con la Meseta a través del camino romano que remontaba el Nervión hasta Orduña, y la que siguiendo la ruta Jacobea pasaba por Valmaseda eran las mas utilizadas. Prueba de ello eran las aduanas de Orduña y Valmaseda (105).

En el itinerario de Villuga de 1.545, aparece además= el camino que unía Laredo a través de Vizcaya y Guipuzcoa con - Roncesvalles, con lo que el esquema de comunicaciones que llega- ron a ser practicables a principios del XVIII queda así comple- tado.

El caracter de todas estas rutas era muy variable, la traversal tenía poca importancia, presentaba demasiadas dificult- tades orográficas para resultar rentable, era el mismo problema que el del resto de las rutas transversales de Asturias y Santan- der que ya hemos visto; mucho monte y muchos ríos que obligaban a trazar los cursos por la zona media de los ríos ya que en o-- tras condiciones los puentes serían impensables lo que además alargaba los trayectos al imponer inmediatamente el retorno a - la costa, donde se ubicaban los lugares que se intentaban comu- nicar, en resumen, demasiada complicación para un problema que - tenía una solución tan fácil como era el gráfico de costanaje.

Por su parte los de Valmaseda y Orduña, y dados los - intereses de los pueblos por lo que pasaban, a mas de la norma- tiva foral que obligaba a su mantenimiento y cuidado, recibie-- ron atenciones constantes; pero, por múltiples razones nunca pu- dieron ser íntegramente carretilles e incluso en alguno de los - tramos de arriería hubo dificultades para conseguir una leve me- jora de firme o de trazado. El principal inconveniente era el - paso de los puertos, siempre a lomo de mulas que cargaban la -- cuarta parte de los carromatos, así como la nieve, que en Ordu- ña aunque solía cuajar hasta una bara era fácil de remover, pe- ro por Valmaseda, sobre todo desde Nuestra Sra. de la Mar hasta

Cornegula resultaba muy difícil de superar (106).

Esta situación difícil se mantuvo largo tiempo, no - porque faltaran por parte de las autoridades locales y comunidades mercantiles los esfuerzos conducentes a su modificación, - sino porque por distintas razones y diversos grupos de presión= se practicaron cuantas oposiciones pudieron de forma que, ni la adecuación de lo existente ni la realización de un nuevo proyecto que pretendía unir Bilbao con Vitoria en un intento, entre - otras razones de no menor consideración, de anular el comercio= de Bayona, se llevará a efecto.

Construido el camino de Reinosa, y conseguidos cier-- tos privilegios por el puerto de Santander en lo relativo al -- tráfico de lana, se pensó que el proyecto vizcaino no podría ya perjudicar dicho tráfico y se autorizó por fin su realización.- Se eligió el proyecto de la Peña de Orduña porque a lo que parece suponía dos jornadas menos que el de Vitoria y uno menos que el de Valmaseda. Las obras se hicieron deprisa y en 1.773 había ya una comunicación carretil de Bilbao a Castilla.

Las rutas guipuzcoanas.

En lo que a Guipúzcoa respecta, la significación de - sus vías de comunicación es si cabe,mas importante, pues no so- lo se trataba de alcanzar unos puertos sino también de posibilitar un importante tráfico terrestre con Francia a través de la= frontera Irunesa.

Siguiendo el esquema planteado en el caso vizcaino, - podemos partir del período romano, pero aquí no vamos a encon--

tras mas ruta que un camino al sur de la provincia ya en Alava, el del itinerario Antonino; en la época romana, parece que otro atravesó horizontalmente a la provincia, el que se unía con el de Marquina de Vizcaya; pero sobre este esquema hay que añadir un sistema vertical que conocemos algo gracias a Gorosabal (107).

El mas importante de los caminos, antes de las reformas del XVIII era el que iba de S. Adrián, directo por Beasain y Tolosa a S. Sebastián, desde donde se dirigía a Irún, era el denominado camino de postas y de él dice Larramendi que era un "camino llano pues va por la encañada de los montes, todos los demás son arduos, ásperos y penosos" (108). En Beasain se le juntaba al que llegaba desde Segura y Oñate y mas adelante en Tolosa se sumaba, a la ruta de Irún, el camino de Navarra.

En 1.737 se reparó y convirtió en útil para el transporte de carretas el camino de S. Adrián pero el resultado no fué, a pesar de lo que poco después dijera, como hemos señalado mas arriba, Larramendi, todo lo aceptable que debiera, dado que poco después emprendió la provincia una obra igual en el de Segura y éste desplazó casi por completo el tráfico del anterior. Por último se reparó el camino de Navarra con lo que la base de comunicación de la provincia quedó totalmente capacitada para el transporte en carro, lo cual se pudo hacer a costa de los presupuestos locales gracias a que no hubo necesidad de hacer nuevos trazados pues bastó con ampliar los ya existentes.

Complementarían este panorama de las comunicaciones carretilas de Guipúzcoa en la época que nos ocupa la mención de

tallada que juzgo necesaria de ciertos caminos de peaje, el -
mas importante de los cuales era el de S. Sebastián hacia Irún.
Los otros caminos.

La carretera de Rioja.

Este esquema de las comunicaciones se puede completar
con los datos que sobre las necesidades y las realizaciones de=
Alava y La Rioja conocemos, pues por una parte la zona interme-
dia entre el comercio castellano-burgalés y el exterior que es=
Alava y por otra la peculiaridad productora de la Rioja, con --
sus elevados excedentes vinícolas precisos de unos mercados ---
fuertes, generaron proyectos cuyo interés no se puede olvidar.

"Es Logroño, por su situación, enteramente dependien-
te de las tres provincias exentas, Alava, Vizcaya y -
Guipuzcoa, en sus dos gremios que principalmente la -
constituyen. El comercio trae de aquellas provincias=
la mayor parte de las mercancías en que trata, azúca-
res, cacao, pimienta y toda clase de géneros ultrama-
rinos, hierro, acero y clavos, cerrajería produccio-
nes de aquellos países; y los hacendados no tienen o-
tra salida de sus frutos sobrantes (que es el vino)
sino la que ocasionan los arrieros de las provincias=
de suerte que, faltando estos, decae el comercio y se
arruinan los hacendados. La desgracia de Logroño ha -
sido siempre lo escabroso de los caminos y los impene-
trables puertos que la separan de las dichas provin-
cias pero como esta incomodidad le era común con los=
otros pueblos de la Rioja..." (109)

Como punto de partida podemos adoptar la reunión de -
52 pueblos riojanos en 1.783 con el fin de dar salida a sus co-
sechas de vino por unos caminos mas transitables que los de ---
arriería y que, además pudieran acogerse estas exportaciones a=
los privilegios de las ordenanzas de libre comercio que habili-
taban el puerto de Santander. A este fin se facultó a la Real -
Sociedad Económica de la Rioja, fundada con tal motivo para em-
prender la obra a expensas de la Corona; los trabajos se comen-

zaron en 1.790, pero en 1.808 aún se encontraba el proyecto en Gimileo, en la misma provincia de la actual Logroño. Poco mas o menos 36km. de recorrido que fueron ámpliamente discutidos y -- cuestionados por otro proyecto que pretendía hacer pasar el trazado por Najera.

El proyecto aprobado pasaba por Gimileo desde Logroño hacia el Norte, al encuentro de otro que desde Santander, y a cargo del Consulado de la villa montañesa se encaminaba hacia él, con lo que el resultado final cumpliría el doble proyecto de beneficiarse del libre comercio santanderino y de acceder por caminos carretiles a Vizcaya y Guipuzcoa, cuyas rutas de comunicación con Castilla cruzaba a lo largo de su trayectoria. A parte de esta ruta, prácticamente construida en el siglo XIX no existe ningún otro camino carretil en la zona riojana (110).

El camino de Alava.

Por lo que al sistema alavés de caminos respecta cabe decir que al igual que el resto de las comunicaciones que hemos visto se basaba en el sistema esquemático de las vías romanas, -- pues el itinerario de Antonino tenía un trazado que era "casi -- contigua a la actual carretera nacional 1, Madrid-Irún, solo -- que ésta queda a la derecha de Irún, Nanclares y Puentelarra. -- Pero lleva la misma dirección dentro de la provincia" (111), había otros caminos romanos como el de Valmaseda a Zaitegui pero -- con posterioridad a las invasiones parece que fueron abandonados, para de nuevo con las peregrinaciones jacobeanas volver a utilizarse, aún cuando algunos fueran poco eficaces. Pero en la -- época medieval el camino de mayor actividad fué el llamado Camino de S. Adrián, arteria de comunicación franco-española que se

mantuvo como tal durante mucho tiempo, pues en el XVI aparece - junto con el de Vitoria a Laredo pasando por Mesagua, con una - distancia de 12,5 leguas, así como el de Burgos-Bilbao que pasa - ba por las poblaciones alavesas de Berguenda y Espejo y la ruta de Bilbao a Zaragoza por Treviño.

Sin embargo, para el siglo XVIII el camino de S. Adrián-Miranda de Ebro se hallaba en pésimas condiciones y para mediados de la centuria eran tan elevado el presupuesto que sus reparaciones exigían que a pesar de existir un minucioso proyecto, éste fué abandonado. "Las causas de su mal estado eran de índole climática, el puerto tenía una altura considerable (1.100 m.) lo cual hacía que gran parte del año permaneciese nevado o entorpecido por las aguas" (112). La provincia por ésto y también como consecuencia de la decisión guipuzcoana de abandonar la ruta de Cegama, Segura, prolongación de S. Adrián y adaptarla a cambio la de Salinas de Leniz, modificó sus proyectos e intentó llevar hasta allí la nueva ruta alavesa.

Para 1.766 están hechos ya 9 de los 16 tramos proyectados, por esas fechas tuvieron que pararse las obras que no se reanudaron hasta un año después, y se calcula que para 1.772 el camino, incluidos los accesos a Vitoria podía estar concluido.- A pesar de todo no se dió por terminada la obra y siguió trabajando en ella y en 1.790 se hicieron ciertas rectificaciones de trazado con los que pudo darse por completamente terminada el trabajo, al tiempo que la ruta fundamental de comunicaciones alavesas quedaba configurada tal como hoy las conocemos. (113)

Parte también de Vitoria el camino hacia Bilbao, por Altube, una vieja aspiración que pretendió competir con la solución de Orduña; la solución dada afectaba seriamente a la economía comercial de Vitoria y por esto sus interesados no desistieron de su empeño, pospusieron sus diligencias a la finiquitación del camino real de postas, pero una vez logrado esto renovaron su empeño y así en 1.793 obtuvieron los alaveses la facultad real para cobrar peaje por el camino de Altube e iniciar en consecuencia la obra. Para 1.798 se había finalizado el primer tramo del proyecto llegando hasta Murguia pero el resto no pudo terminarse hasta el siglo siguiente por lo que la utilidad de la obra se sale del marco de este trabajo.

Aunque la provincia emprendió otras obras similares, no se dirigieron éstas hacia la costa y aunque no cabe duda de que todo perfeccionamiento del plan de comunicaciones tenía que considerarse positivo para el sistema general de comercio, las características de ese estudio y el grado de influencia de los sectores marginales en el sistema general planteado no es tal que induzca a insistir en él.

En resumen, a principios del siglo XVIII en el litoral cantábrico y la costa atlántica de Galicia se comunicaban por tierra a través de un sistema transversal interior, informal, y las comunicaciones formales, tendiendo todas hacia una zona interior media, respondían a un esquema inicial romano paralelo a la costa, al que se accedía desde ésta gracias a una red secundaria. Como este planteamiento fué en parte el mismo que utilizaron los peregrinos medievales y dado que no se dieron modifica-

ciones sustanciales en el esquema en la época moderna anterior= al período que nos ocupa podemos decir que se trataba de una -- red de comunicaciones arcaica que no respondía a los verdaderos planteamientos y necesidades de la España moderna.

Sin embargo, a principios del siglo XVIII surgió una= preocupación comercial que dió origen a que en Guipuzcoa se ini= ciara la reparación del camino de S. Adrián, camino de Francia= en 1.737 y que, poco después se emprendieran las obras del de - Segura que mas tarde empalmaría con el de Postas a Irún; con ma= yor énfasis comercial se emprendió en 1.748 el camino de Reino= sa obra que para 1.752 había llegado a su primera fase, después quedaban sus ramales a Palencia, pero que a los efectos de nues= tro interés podemos considerar realizadas para 1.753. En 1.760= se suelen señalar los primeros proyectos del plan general de ca= rreteras , y en ese plan, en 1.763 se inicia el camino re= al de Galicia que se termina a finales del siglo; en 1.765 sa= len en Alava las obras del camino real de postas que para 1.772 estaban ya terminadas aunque en la última década del siglo pre= cisaron nuevas reparaciones; en 1.771 se inicia la carretera Le= on-Oviedo que tuvo que esperar al XIX para verse terminada; en= 1.773 estaba abierta la Peña de Orduña al tráfico, en 1.790 se= inicia el camino de la Rioja pero éste, igual que el alavés de= Altube, iniciado en 1.793 tuvieron que esperar al XIX para lle= gar a tener una utilidad próxima a lo que de ellos se esperaba.

Así como máxima simplificación cabe decir que a finales del= siglo XVII abundaban los caminos de arriería mejores o peores - que permitían comunicar el litoral con la Meseta, ciertos tra=

mos en carros, otros en mulas o caballos; pero a lo largo del - siglo XVIII el esquema se cambia en 1.737, Guipuzcoa se puede - comunicar ya por carro, en 1.752 Santander, en 1.773 Vizcaya y= poco después Galicia, esto es, sólo Asturias no llegó a tener - tal posibilidad hasta el siglo XIX.

En el siglo XVIII se contempló también como sistema - de comunicación el sistema de canales pero a la zona que nos in- teresa solo afectaron dos proyectos, el que desde Laredo, entre otras posibles alternativas uniría el Cantábrico con el Ebro, - proyecto que quedó solamente en eso, en proyecto y el otro, no= menos complejo, el de la canalización de Bidasoa que por razo-- nes prácticas y estratégicas, y a pesar de los intereses nava-- rros ni tan siquiera pudo iniciarse (114).

C/ Los Consulados

Hemos dedicado este capítulo al estudio de los presu- puestos del comercio y la navegación y si parecen claras las in- cidencias de los puertos y los caminos en el comercio y la nave- gación, el asunto de los Consulados exige un preámbulo pues no= se justifica en el mero hecho de que puertos y caminos fueran - mientras existieran, claro está, casi siempre, financiados por= los Consulados.

Por una parte, resulta evidente que sin puertos no es posible tráfico marítimo alguno, siquiera se reduzcan estos a - simple escalas donde barar pequeños barcos de cabotaje; parece= también evidente que sin caminos, sea cual fuere su caracter, el

comercio se limitaría a las transacciones efectuadas en los puertos o puntos de desembarco; pero no podemos decir que sucedería lo mismo sin los Consulados, pues estos no eran ninguna cosa absolutamente imprescindible para la actividad comercial.

Sin embargo, por otra parte, una consideración mas de tallada de lo planteado mas arriba nos permite contemplar como= no se han estudiado los puertos por su mera existencia, pues -- por ejemplo la costa gallega era al respecto mas abundante de - lo que se ha puntualizado para la totalidad de la zona, sino que - se han tenido en cuenta , primero su capacidad, segundo la e-- xistencia de muelles o aduanas y en tercer lugar la posible rea lización de obras que con su concurso permitieran incrementar - la actividad comercial al mejorar las condiciones del puerto en cuestión. En lo referente a los caminos se ha intentado conocer la existencia de los mas importantes en la fase de arrieria pa- ra a continuación averiguar cuales fueron transformados en ca-- rretiles, en que momento y con que itinerarios se produjo tan - importante modificación. Esto significa que en lo referente a - los Consulados debemos expezar por saber lo que significaban pa- ra el comercio, analizar los existentes a principios del siglo, ver sus ordenanzas en cuanto equivalían, en parte a sus funcio- nes, estudiar su evolución, atender a la creación de otros nue- vos, analizar si en estos últimos se produjo o no una continui- dad ideológica y funcional con los precedentes y tras plantear- se las peticiones denegadas y sus posibles causas intentar una= aproximación a la significación de la cuestión, vista de una ma- nera global.

La institución consular como agrupación mercantil y promoción económica.

Los Consulados de comercio deben interpretarse originariamente como agrupaciones gremiales encaminadas a facilitar la función comercial previsiblemente entorpecida por la lentitud de la acción de la justicia ordinaria en los casos, muy especialmente, de desavenencia entre los miembros del comercio marítimo (115). Esto significa que en origen los Consulados surgieron como juzgados especializados en cuestiones mercantiles, afectando por lo tanto no solo a los mismos comerciantes sino también a los armadores y a los maestros de navío; esta característica judicial, basada en la complejidad de las cuestiones mercantiles y en la precisión de un conocimiento especializado en el juzgo, a mas de la necesidad de una solución rápida que evitará el estancamiento de la actividad comercial, fué posible gracias al caracter de laudo que parece ser revistieron las primitivas funciones de los tribunales consulares en el Mediterraneo. De hecho como señala Enrique Gacto (116) la competencia de estos tribunales fué en origen exclusivamente marítimo, afectaba a patrones de naves, marineros y armadores.

"Ahora bien, a medida que los hombres de mar se relacionaron en negocios de su profesión con terceros ajenos a los problemas marítimos, el ámbito de la competencia consular iría ampliando sus límites; y quienes estaban relacionados con ellos, pertenecerán a su vez a una clase social determinada, la de los mercaderes, que tenían en la nevegación un preciso instrumento para su trato. De esta forma se encadena el derecho marítimo con el marcantil tanto sustantiva como procesalmente."

Pero en muy poco tiempo esa prioridad de lo marítimo sobre lo mercantil fué, como se señala mas arriba, invertida y durante muchos años los Consulados fueron asociaciones mercanti-

les. Sin embargo en el siglo XVII, y por la fundación por Felipe IV (Pragmática del 9 del 2 de 1.632) del Consulado de Madrid (117) se inicia un camino de consideración en la concepción de los Consulados, pues estos dejan de ser agrupaciones mas o menos espontáneas de profesionales empeñados en defender sus intereses para pasar a ser "un instrumento mas de la política adoptada de reanimar a fuerza de privilegios un comercio agonizante" lo que significa que pasaron de ser espontáneos a ser planificados. Ciertamente que las agrupaciones mercantiles aborígenes serán quienes sigan demandando la formación de los respectivos tribunales consulares pero estos serán concedidos no por la importancia de dichos grupos en cuanto tales, sino en función de los intereses económicos del lugar, y así este carácter de impulsores de desarrollo va a modificar las características de los Consulados de forma que aquella primitiva exclusividad marítima mercantil va a dar paso a unas corporaciones mas amplias en las que se incluían representantes de otros sectores de la economía; este intento se vio facilitado y potenciado, esto último por el dirigismo característico de los Borbones, y lo primero por la posición catalana en la guerra de Sucesión, de forma que una parte importante de los Consulados que poseían unas ordenanzas medievales se vieron privados de ellas por un cierto tiempo muy corto en el caso de Barcelona, (118) y los otros, como el C. de Bilbao modificaron relativamente pronto sus ordenanzas aunque estas no fueran, claro está, todo lo dirigistas que fueran las de los Consulados de nueva creación.

Como agrupaciones de comerciantes o como promotores de la economía los Consulados fueron vitales para el comercio;

como tribunales agilizaron el comercio allí donde ya existía, - evitando que los costos y tiempos de la justicia ordinaria acabaran con la rentabilidad de la actividad mercantil; la complejidad de los asuntos mercantiles y su extensión, es decir, la - inclusión en los tratos mercantiles de instrumentos cada día -- mas especializados y de ámbito mas amplio condujo a los mismos= Consulados a superar la fase de los tribunales arbitrales para= generar una normativa sobre asociaciones mercantiles, seguros, - letras de cambio y cuestiones sucesorias en asuntos comerciales etc. con lo que su función en el ámbito del comercio adquirió - mayor trascendencia de modo que puede decirse que dadas las respectivas jurisdicciones no se realizaban ningún intercambio internacional de consideración sin que fuera, de alguna manera su previsado por un Consulado.

Desde la prespectiva del XVIII no hay que olvidar que la primera función de los Consulados era la de promover el co-- mercio, en el mas amplio sentido de la expresión, lo que iba -- desde el fomento de las empresas comerciales a la inspección pú**u**blica, y es esta especial función promotora en la que hemos visuto a los Consulados encargarse de los puertos de su jurisdic--- ción o proyectando, construyendo y conservando caminos; pero -- también fomentando la producción propia, a poder ser competitiva, capaz de asegurar los tornaviajes necesarios o construyendo navíos, en fín, todo lo que en alguna manera pudiera estar relaucionado tanto con el comercio internacional como con el comer-- cio interior.

Sin embargo de la larga tradición que como juzgados -

tenían los Consulados, las competencias entres estos y los corregidores no dejaron de existir en el siglo XVIII y así, cuando D. José Sande del comercio de La Coruña presionado por sus acreedores presenta expediente de crisis al Consulado, uno de estos (Martinez), recurre al Corregidor, quien apres a Sande - saca a pública subasta sus bienes y paga al demandante; los otros 2 acreedores recurren porque liquidados los bienes de Sande solo se había pagado a Martinez y ellos habían quedado sin compensación alguna. El corregidor alegó en su defensa que Sande tenía casa en El Ferrol que no era jurisdicción del Consulado, pero éste adujo que también tenía otra en La Coruña, lo que le hacía ser por tal y por su función mercantil acogido a la jurisdicción comercial. Sea como fuere el caso ilustra, a fines del siglo XVIII, la falta de práctica mercantil de los Tribunales ordinarios y la vigencia del sistema consular en los asuntos comerciales. (119)

Los consulados del Norte

Los consulados son una institución de origen mediterráneo que fueron trasladados al ámbito castellano en el siglo XVI (120), pues en 1.494 se se funda el de Burgos, en 1.511 el de Bilbao y en 1.543 el de Sevilla, que son los tres primeros.

El Consulado de Burgos (121) fundado como ya hemos dicho en 1.494 es el primero de los consulados castellanos y también de los que actuaron en el área geográfica que nos ocupa. - El segundo fué el de Bilbao (1.511), luego el de S. Sebastián (1.682), Santander y La Coruña (1.785), a mas de los intentos fallidos de El Ferrol, Gijón y Deva, los tres mas o menos coetaneos de los últimos fundados.

Todos ellos a pesar de las distintas épocas de su --- constitución tuvieron una serie de preocupaciones comunes mas - allá de las que por su propia función como tribunales les caracterizaba, cuales son, la preocupación por los puertos y muelles de su jurisdicción; así, cuando Burgos plantea un acuerdo con -- Portugalete a espaldas de Bilbao se estableció que el gremio -- burgalés si bien disfrutaría del derecho de supervisar la administración de los aranceles aduaneros tendría como contrapartida la obligación de dedicar una parte de los derechos devengados por dicho arancel al mantenimiento del puerto.

Por otra parte según Gorosabel (122) la Cofradía de - mareantes y mercaderes de S. Sebastián, de 1.463, supuesto precedente del Consulado, tenía unas ordenanzas que también se preocupaban del Gobierno y conservación de los muelles de su puerto.

El Consulado de Bilbao tuvo siempre una especial preocupación por su puerto y el Consulado de Santander se creó entre otras causas, por un permanente alegato de desatención del puerto por parte del Consulado Burgalés, y por último por no insistir, el de la Coruña financió el faro de la Torre de Hércules, y sí no realizó las obras proyectadas de construcción de un muelle para que en la bajamar pudieran atracar los navíos y cargar y descargar fué porque, tenían por tales fechas otros -- compromisos (123).

Tenían también preocupación caminera aunque, salvo en los casos vizcainos y guipuzcoanos no tuvieron oportunidad de -

manifestarla plenamente; en estas dos provincias se construyeron propiamente los caminos y en las demás, Santander y La Coruña se encargaron, mas bien de su conservación invirtiendo, en algunos casos, sumas cuantiosas.

Los consulados hasta el siglo XVIII.

Como ya se ha dicho el primero de los Consulados castellanos fué el de Burgos cuyo origen situa Basas en la asociación mercantil que negociaba en Flandes, y que desde la resolución separatoria de Enrique IV en 1.455 formaba un grupo diferenciado del de los representantes de la costa, eligiendo en consecuencia sus propios cónsules. Esta fué la raiz de la organización paralela metropolitana que inicialmente tuvo simplemente carácter asociativo, sin entrar en la categoría de juzgado mercantil, para lo que dicha asociación tuvo que esperar a la pragmática constitutiva de 1.494; pragmática que tomaba como modelo las vigentes realidades levantinas, los cuerpos consulares de Valencia y Barcelona, sin mas modificación que el recurso de apelación ante el corregidor. A este Consulado se le concedió además una jurisdicción en materia de afletamientos base de los conflictos posteriores, que abarcaban "ansi en el nuestro noble y leal condado y señorío de Vizcaya e provincia de Guipuzcoa como en las villas de la costa e Meridad de Trasmiera" lo que puso en sus manos la práctica totalidad del comercio lanero castellano.

Estas características originarias del Consulado burgalés sirvieron para incrementar los motivos de fricción que ya se habian iniciado en Flandes entre los mercaderes de Burgos y los maestros y mercaderes de la villa vizcaina. Al respecto hay que

tener en cuenta dos cuestiones, por un lado la mejor posición - del puerto bilbaino y el estímulo que en él se había dado a la construcción naval, y por otra parte no cabe olvidar que el desarrollo de ciertas manufacturas del hierro tuvo que ayudar poderosamente a la formación de una fuerte burguesía comercial - de intereses muy concretos y no necesariamente acordes -- con los de Burgos.

La abundancia de problemas generó sucesivas soluciones. Así en 1.495 se eximía al Señorío de la jurisdicción burgalesa y en 1.499 se produjo una concordia entre ambas localidades, pero ambos hechos son mas exponentes de un conflicto que - soluciones a un problema por lo que la erección del Consulado - bilbaino en 1.511 no fué sino la lógica consecuencia de una situación difícil, el enfrentamiento entre los comerciantes y transportistas.

La concesión a Bilbao de un Consulado no terminó con los problemas pues en el mismo año los burgaleses redactaron unas ordenanzas de fletamientos que imponían embarcaciones de - 200 toneladas para arriba en los productos facturados por sus - asociados, lo cual supuso un nuevo motivo de enfrentamiento --- pues las embarcaciones de tales características era prácticamente imposible que utilizaran el puerto de la villa, ya que solamente Laredo o Portugalete estaban en condiciones de recibirlas. En 1.513 se llegó a un acuerdo al que se daba una duración de - 20 años, cuando cumplidos éstos en acuerdo y armonía pensaron, - en 1.533, en una nueva prórroga este nuevo acuerdo fué denunciado por los bilbainos prolongándose la situación conflictiva hasta 1.535 fecha en la que se formalizó otro trato previsiblemente

te válido por 12 años, es decir hasta 1.546.

En esta fecha se situa el intento burgalés ya señalado al hablar del puerto de Portugalete de trasladar el tráfico a su jurisdicción, lo que multiplicó los motivos de desavenencia; los pleitos se sucedieron hasta 1.553 en que se llegó a un nuevo acuerdo entre bilbainos y burgaleses. Para tales fechas el comercio bilbaino había conseguido ya una fuerza considerable y los burgaleses se vieron precisados a reforzar su autoridad por una nueva Pragmática la de 1.558, que en algunos aspectos venía a ser un reconocimiento del hecho bilbaino y su importancia.

También a mediados del siglo XVI, comenzó a surgir el siguiente problema burgalés, el de la jurisdicción del puerto de Santander (124) "no obstante la menor importancia que el Consulado iba teniendo... no abandonaba nunca sus derechos y así en 1.567 ganó otro pleito que había puesto a los comerciantes de Santander prohibiéndoles que cargaran sus mercancías en otras naves que en las de la Universidad", pero como señala el autor precitado el comercio burgalés había entrado ya en una fase regresiva como consecuencia sustancialmente del retroceso del tráfico de lana en Brujas, de donde de 1.503 a 1.544 se marcharon por causa de la pérdida de fondo del Zwin, y por la competencia pañera de los ingleses, los comerciantes portugueses, italianos y hanseáticos, de forma que hacia 1.580 parece que se marcharon también los españoles. Inicialmente se produjo un traslado a Amberes, pero los conflictos políticos de la época repercutieron duramente sobre el tráfico y consiguientemente

sobre el sustento casi exclusivo del consulado burgalés, el tráfico de la lana castellana.

El proceso de deterioro de la situación comercial burgalesa lo puntualiza Larruga en los siguientes términos: (125)

"Las causas de haber caído en aquella altura después de haber perdido 300.000 ducados por guerra con la -- Francia en el tiempo del señor emperador Carlos V, como se refiere en el capítulo 26 de las Paces de Ma---
drid, inserto en la Crónica de Fray Prudencio de Sandoval, fué otra pérdida de cuatro millones de carga--
zón que tenía en puerto de Gobelina cuando se sublevaron los Estados de Holanda y con este escarmiento haber empleado los comerciantes el caudal que les quedó en la compra de juros".

En el siglo XVII, desde fines del XVI, los seguros -- disminuyeron espectacularmente hasta el punto de que a partir de 1.619 no se hizo ningún seguro marítimo y en todo el siglo -- solo consiguió un resurgimiento parcial dicho consulado como -- consecuencia del traslado de las ferias de Medina a su jurisdicción en 1.601 (126), pero ya en 1.617 se habla de dichas ferias burgalesas en pasado y aunque en 1.637 quisieron resucitarlas -- no pudieron.

Como ya hemos señalado a principios del XVII se originó una nueva concepción de los Consulados con la fundación del Consulado de Madrid y con la normativa que permitía crear cuantos consulados se desearan siempre que las villas y ciudades -- que lo solicitaran contaran con un número suficiente de comerciantes; a esta posibilidad parece que solo quisieron acogerse los donostiarras, comerciantes a principios de siglo (127), pero dada

la oposición burgalesa a cuya jurisdicción afectaba la Cofradía de mercaderes y mareantes de S. Sebastián origen de tal consulado, no consiguieron su fin hasta 50 años después, esto es 1.682.

Pero ni aún en tan tardía fecha dejó el Consulado burgalés sus intentos de recuperación y así en 1.687 pretendió y una vez más, y no la última, estancar, las lanas en su jurisdicción urbana para hacer en ella una venta separada. (128)

En lo que al Consulado bilbaino se refiere desde la fecha de su fundación, hemos visto como se produjo un enfrentamiento con Burgos, pero también se produjeron otros choques que fueron con el tiempo configurando el panorama consular del Norte de España. Ya antes de la fundación de los Consulados en --- 1.453 (129) el gremio burgalés había hecho con Santander un contrato de comercio de lanas; en épocas sucesivas unas veces alentados por la comunidad burgalesa y otras por propia iniciativa, los comerciantes de Santander buscaron su jurisdicción frente a Burgos; sin embargo, tal propuesta fue poco efectiva.

Mas importancia tuvo el acuerdo tantas veces mencionados entre Burgos y Portugalete, pero las posibilidades de la villa costera eran pequeñas con lo que el Consulado de Bilbao desde 1.533 a 1.563, aunque hostigado por Portugalete siguió su línea ascendente y desde entonces hasta fin de siglo cuando la coyuntura comercial sufrió serios reveses, no tuvo ningún problema serio de competencia. La situación a principios del siglo -- XVII fué igual, aunque la importancia del comercio de S. Sebastián en la primera mitad de la centuria, como consecuencia de la

tilizaron en gran escala del corso, con el que incluso hostigaron a navíos destinados a Bilbao, planteó algunos problemas.

Pero a finales del siglo XVII, se renovaron los intentos santanderinos además del ya señalado más arriba en Burgos.- Primeramente en 1.678 Castro Urdiales pretendió resituirse al Señorío de Vizcaya al tiempo que reclamaba una serie de privilegios y peculiaridades fiscales y pedía que se ordenará embarcar las lanas en su puerto y no en el de Bilbao por lo que (130):

"Se debía temer que todo el comercio de Bilbao se pasase a Castro, principalmente el de los extranjeros por ser aquel puerto abierto y sin barra, aunque muy peligroso el surgidero... una resolución real fechada el 18 de julio de 1.678... negaba la instancia de Castro Urdiales".

Dice el citado autor que en las mismas fechas había sospechas de un intento santanderino de desplazar a su puerto el camino bilbaino pero, al margen de sospechas no cabe duda de que años mas tarde se produjo un serísimo intento que prolongó sus incidencias hasta los principios del siglo XVIII. Así en 1.687 pretendieron los montañeses llegar a un acuerdo con los comerciantes extranjeros de Bilbao, quienes, en razón a las múltiples dificultades que encontraban en Vizcaya para el desarrollo de sus intereses, representados en la propuesta de Isaac Oforsterland, pensaron en trasladar su actividad a Santander a cambio, claro está, de ciertos privilegios que hicieran a dicha villa equiparable al Señorío en materia fiscal. La propuesta fué, por muchas razones denegada; lo que no impidió que en 1695 volvieran a intentarlo de nuevo infructuosamente; ambos inten--

tos vinculados a la condición de extrajería en la villa forzaron a ésta en 1.699 a una reforma en sus ordenanzas tendentes una -- puntualización lo mas adecuada posible de la naturaleza de ex--- tranjeros y de sus condiciones de asentamiento (131).

Cuando la propuesta donostiarra del Consulado se formalizó, con ordenanzas y todo para 1.682, encargó el Consulado - de Bilbao a su agente en Madrid que averiguara las razones que - alegaban en su petición, en previsión de que fueran contrarios a= los intereses bilbainos. Aunque en una primera impresión (10-4-- 1.682) se opinó que "en la parte de acá nos toca es muy contra-- rio a la verdad y lo que contra ésta supone, viene a ser, conocida= emulación y envidias", lo que se consideró como mas que suficien= te para iniciar las necesarias acciones entorpecedoras en la cor= te; posteriormente (8-6-1.686) se desistió de tal planteamiento= pues se pensó que las ordenanzas donostiarras no solo no dife--- rían prácticamente de las bilbainas y no aportaban por lo tanto= nada nuevo, sino que además resultaba evidente que no eran lesi= bas a los intereses de la villa del Nervión (132).

El último de los consulados previo al siglo XVIII, - es precisamente el de S. Sebastián pero sobre él sabemos muy po= co, como ya hemos visto se fundó al amparo de la normativa de -- 1.632, fundación a la que se opuso Burgos por considerar que a-- fectaba a sus intereses, lo que retrasó su surgimiento hasta fi= nales de siglo, fecha en la que la Universidad de mercaderes pa= só a ser Consulado con unas ordenanzas en todo o en casi todo si= milares a las de Bilbao, a cuyos intereses no afectó en exceso - pues dicho consulado heredó los múltiples acuerdos que entre la uni=

versidad matriz y el consulado bilbaino se habían formalizado.

Sin embargo, una cuestión preocupa notablemente al -- respecto, según los autores consultados el comercio guipuzcoano sufrió un bajón notable en la segunda mitad del siglo XVI (133) lo que plantea la cuestión en los siguientes términos: pidió -- San Sebastián un consulado para resolver su crítica situación, -- y éste se manifestó como insuficiente o, el consulado fué un in-- terés de los momentos prósperos , interés definitorio frente a= Burgos que al ser pospuesto no permitió tomar las medidas oportunas que supusieran, a largo plazo, la superación de una frase crítica, desde luego no exclusiva en Guipúzcoa. La respuesta a= este problema es prácticamente imposible en el estado actual -- de la cuestión, pues ni tan siquiera los contemporáneos de la -- institución consular hacen mención considerable a él, como son= los casos de Larramendi y Camino, y los historiadores posteriores, salvo Gorosabel, parecen desconocer una existencia que en= XVIII quedó oscurecida por la Compañía de Caracas. (134)

Los enfrentamientos de Bilbao

Así las cosas, el único consulado que a principios -- del siglo XVIII (135) podemos considerar con una actividad sustanciosa es el de Bilbao, pero como ya hemos señalado a fines -- del XVII los extranjeros planteaban problemas, y así en 1.700, -- el "viejo" proyecto de Oforsterland de trasladar la comunidad -- extranjera a Santander fué monopolizado por los ingleses quienes a través de un acuerdo con la villa de Santander por el que ésta les concedía como "nación" unos privilegios fiscales y --- ellos a su vez se comprometían a trasladar su trato a dicha villa; pero 1.700 no era un año muy propio para reformas de largo

alcance, sobrevino la Guerra de Sucesión y el proyecto, por ---
 suerte para Bilbao, suerte en la que intervinieron los represen-
 tantes bilbainos en la Corte, fué suspendido.

En, 1.717 dos años después de Utrecht se renovaron las
 pretensiones y en esta ocasión el Consulado tuvo que utilizar -
 algo más que influencias, argumentos y argumentos sustanciales=
 pues afectaban a la Real Hacienda, concretamente al derecho de=
 prebostada, argumento éste que fué considerado de suficiente pe=
 so como para denegar la propuesta anglo-montañesa.

En 1.726 de nuevo Burgos intenta monopolizar a través
 de 2 ferias anuales el comercio de la lana, señalando que el --
 tráfico marítimo de dicha lana debería hacerse por Santander, -
 puerto de su jurisdicción.

La cuestión pudiera no ser definitiva para Bilbao co-
 mo se demostró mas adelante, por la importancia que había alcan-
 zado ya el comercio general, de forma que el tráfico bilbaino -
 no dependía de una manera tan exclusiva de la lana; era sin em-
 bargo una cuestión importante a la que debían oponerse, como --
 así fuera, y con éxito. Pero el hecho de que en 1.731 se empeza-
 ra a abrir un camino carretil a Santander renovó las sospechas=
 de maquinación castellanas contra el comercio bilbaino; de este
 modo, en 1.763 obtuvo Santander importantes ventajas en el trá-
 fico lanero, pero ésto no supuso lo que hubiera sido un proble-
 ma verdaderamente grave, que los extranjeros se marcharan a la=
 costa de las 4 villas. En 1.792, el monarca a representación bil-
 baina igualó a ambos puertos en los derechos de lana.

En 1.737 retoma Castro Urdiales sus antiguos intereses, pero esta vez no se trataba de pedir el comercio de la lana, sino de mandar que los comerciantes extranjeros negociantes en Bilbao trasladaran las pretensiones formuladas con respecto a Santander a Castro, con lo que sus posibilidades fueron aún menores. Sin embargo el momento era el óptimo pues las ordenanzas nuevas del consulado de Bilbao del mismo año de 1.737 dejaban a dichos comerciantes extranjeros en una situación difícil para la satisfacción de sus ambiciones, y este intento de traslado fué quizás el golpe eficaz de una comunidad que a fines -- del XVII controlaba una parte muy sustancial del comercio bilbaino, parte de la que fué apeada a principios del siglo siguiente por el comercio local.

El consulado de Bilbao .

El consulado burgalés prácticamente desaparecido en el siglo anterior llevó una vida lánguida en la búsqueda de la solución de sus problemas, solución que casi siempre pasaba por el estanco de la lana y las ferias del dinero durante la primera mitad del XVIII; en 1.759 el intendente general de Burgos se lanzó a una campaña de revitalización del consulado para lo -- cual empezó por cambiar el carácter de éste introduciendo en él un sentido de impulsor de la industria, comercio y artes, lo -- que permitió juntar en 1.763 dos circunstancias importantes, -- por una parte el inicio de unas nuevas ordenanzas que una vez -- aprobadas confirmaron la jurisdicción del puerto de Santander, -- y por otra la Real Orden del 16 de III de 1.763 por la que, atendiendo a la existencia de un camino nuevo Burgos-Santander todas las lanas que fueran a pasar por la aduana de Vitoria, Orduña, Valmaseda y Santander debían pasar por la ciudad castellana

en la que a tal fin se pondría una aduana. Estas dos medidas parecían que resolverían el problema pero la cuestión de Santander dió al traste con los proyectos burgaleses y todos los intentos encaminados a revitalizar su consulado fueron fallidos -- terminando éste por ser prácticamente una Sociedad de Amigos -- del País (136).

Con anterioridad a la apertura del camino de Reinosa, ya hemos visto que se habían producido serios intentos por vitalizar el tráfico del puerto montañés, el camino lógicamente incrementó, sin necesidad de aquellos planes, el comercio, lo que -- condujo a que en 1.766 se nombraran subdelegados en Santander, y en los demás puertos de la jurisdicción burgalesa; con el fin -- de cobrar el derecho de avería, derecho que suponía al Consulado "poner y mantener un repuesto de cables y anclas de su puerto (de Santander) para socorrer a las embarcaciones que entra sen o saliesen y precaver los naufragios y averías" (137). Pero los burgaleses, a pesar de percibir el derecho, parte sustancial del cual destinaba a salarios y gastos del prior y consul no cumplieron con su obligación; recurrieron los santanderinos -- y en 1.771 se presentaron los primeros materiales. Por otra parte el gremio del comercio de Santander decía que si la rapidez del juicio era uno de los caracteres del Tribunal Consular, en su villa, cada vez mas dedicada al comercio marítimo, tal función se veía seriamente disminuida, distante como estaba el consulado 25 leguas de aquel puerto; claro que los burgaleses dijeron que al efecto había en la localidad montañesa un subdelegado y que su experiencia era tal que poco nuevo podría suceder -- que no tuviera los necesarios precedentes a que atenerse en el=

juicio.

Atendidas las razones de una y otra parte, a las cuales no fué ajeno el hecho de que, "el número (de comerciantes)= de los conocidos por comercio mayor de primera clase se reducía a 6 en Santander... y (que el recurso) lo formaban solo los ten deros mercaderes por menor, que por real cédula del consulado, - no podían ni debían ser incorporados a él" la Real Junta de co- mercio y moneda decidió en 1.778 que los comerciantes de Santan- der siguieran formando parte del Consulado burgalés, aunque con importantes prerrogativas, tales como la conversación de la sub- delegación en el Tribunal de primera instancia con apelación al consulado.

Por las mismas fechas la Real Cédula del 12 de octu-- bre sobre reglamenteos del comercio de Indias estipulaba la e-- xistencia de consulados en los puertos en que no los tuviera. - En la demanda de habilitación acudió Santander a las provincias circundantes y se dirigió en especial a las ciudades de Burgos, Palencia, Valladolid, Segovia, Avila, Zamora, Salamanca, León - Calahorra y Logroño. El fuerte apoyo presentado por Segovia, Za- mora y Salamanca parece que fué un factor fundamental a conside- rar en la concesión efectuada (138). Así las cosas, poco tardó - Santander en renovar su propuesta y a principios de 1.785, ante sus argumentos se le amplió ligeramente su jurisdicción, no como subdelegación sino como subordinación a Burgos; pero en junio - del mismo año se renovaron los esfuerzos encaminados a la forma- ción del consulado y por fin, una Real Cédula del 25 de noviem- bre establecía un Consulado en Santander con jurisdicción sobre=

todos los puertos y pueblos del recién creado obispado, con la obligación de asistir al Consulado burgalés, a cuya jurisdicción se sustraía, con 2.000 pesos al año.

El consulado de La Coruña.

A pesar de la larga y combatida historia santanderina en pos de un rango mercantil considerable su consulado no precedió al de La Coruña sino en 4 días. Dice Larruga (139) que los primeros contactos para la erección del Consulado gallego se realizaron en 1.771, pero no parece que fueran muy formales los intentos hasta que el ya citado reglamento sobre comercio de Indias en 1.778 permitió presentar un expediente completo que condujo a la Real Cédula del 29 de noviembre de 1.785 por la que se erigía en La Coruña un Consulado de mar y tierra con jurisdicción sobre las costas gallegas y que, como el de Santander utilizaba como base las ordenanzas del consulado de Bilbao de 1.737.

Ahora bien, que no se practicarán diligencias encaminadas a la formación de un Consulado con anterioridad a 1.771 no significa que esta idea fuera nueva en el ámbito gallego ya que Campomanes en 1.764 en un informe acerca de multitud de problemas con que contaba Galicia proponía que "el remedio está en dar actividades a Galicia, fundando hospicios en las capitales establecidas la hilaza de algodón, fomentando la pesquería de la sardina, erigiendo un consulado de comercio en La Coruña y concediendo a Galicia como lo tiene pedido, el libre comercio a Indias" (140).

Los proyectos fallidos: El Ferrol, Gijón y Deva.

Fué en Galicia, concretamente en El Ferrol, uno de --

los 2 lugares que teniendo una jurisdicción consular próxima - pretendió erigir otra más. La cuestión se inició con el deseo - de habilitación para el comercio del puerto, habilitación basada por una parte en la realidad comercial del puerto, argumentando . que compraban grandes cantidades de madera, clavo, jarcia= y todo lo necesario para la construcción naval, y por otra en - el hecho de que esta situación hiciera aparecer una función comercial subsidiaría en una plaza en la que a principios de siglo el comercio estaba reducido a la nada.

Inicialmente y dada la gran demanda se llegó a vender por parte de los catalanes y castellanos de la tierra de los A-ucares (141) prácticamente de forma ambulante; la progresión de la demanda permitió incrementar la actividad y ésta, el asentamiento de individuos comerciantes y mercaderes necesarios, quienes primeramente adquirirían sus stocks en La Coruña, con la consiguiente extorsión; pidieron pues la habilitación de comercio en 1.778 por primera vez, y ante la negativa insistieron de nuevo en 1.788, fecha en la que consiguieron la habilitación necesaria para la entrada en el puerto de buques extranjeros que condujesen efectos navales. Como ésta resultara a todas luces ineficaz para el problema del lugar insistieron de nuevo en 1.797= aduciendo, como colmo, que tal habilitación les había sido concedida incluso a Marín y Gijón; consiguiendo pues la habilitación para el comercio extranjero, y lo que es mas para 1.802 se trasladaron a El Ferrol los correos marítimos que durante 40 años habían utilizado el puerto de La Coruña y por último en --- 1.803 obtuvieron permiso para construir el tramo de carretera - que uniera El Ferrol con la general La Coruña-Madrid.

Basados en la Real Cédula de 1.778, que como ya hemos señalado, establecía la erección de Consulados en los lugares - en que hubiera habilitación, no bien consiguieron ésta, el año 1.797 formularon una petición formal de erección de Consulado - con jurisdicción sobre las costas de Mondoñedo, lo que influía hasta el nada desdeñable puerto de Ribadeo. La alegación de El Ferrol (142) partía de señalar el hecho de su habilitación y la Real Cédula ya citada, Real Cédula a la que debía La Coruña su consulado; alegaban además su crecida población (más de 33.000 moradores) las elevadas sumas invertidas allí por el gobierno - (cada año lo menos de 50 a 60 millones de reales) que en parte sustancial se destinaban al comercio, comercio en el que deseaban los lugareños una participación lo más completa posible y - un control lo más conveniente que las circunstancias permitieran, de la adquisición de cuanto fuera necesario al arsenal, en las condiciones y precios más beneficiosas. La existencia ya, de un nutrido cuerpo mercantil con más de 30 casas de giro al por mayor y por menor, además del hecho de las deficiencias del puerto de La Coruña y sus propias excelencias, era un argumento más.

Para obviar el problema de la competencia con el puerto coruñés se señalaba además de las ya señaladas diferencias - de su puerto, que la jurisdicción de La Coruña era la costa atlántica y la provincia de Santiago con lo que la por ellos reclamada, de la costa de Mondoñedo, era de libre situación; pero sobre todo, que la incapacidad o limitación de posibilidades de tal consulado era tan notoria que aún siendo de suma importancia y relativa facilidad reparar y acondicionar el puerto de Vigo, no podía llevar a cabo tal empresa por deficiencia de es---

estructura como consulado.

A pesar de tan amplia y variada argumentación, a pesar de reconocer algunos extremos de la misma, como suponía reconocerlos el traslado de los correos marítimos algunos años -- después, el estado no concedió el Consulado; siguieron ellos -- con los intentos, les dió nuevos bríos la construcción del camino pero al no llevarse a cabo las obras de éste último, las posibilidades reales fueron disminuyendo y el proyecto quedó, ya entrado el XIX, en el olvido. Así desde 1.788, fecha inicial del -- proceso, a 1.800 fecha final de nuestro trabajo, y aún mas allá -- de ellas, los esfuerzos de El Ferrol fueron, en cuanto al Consulado, vanos.

Al obtener Gijón una suerte de habilitación, pidió, a partir del texto ya comentado, la formación de un Consulado, con sulado que no fué concedido y negativa que generó a su vez, una exposición de Jovellanos al ministro de Indias (143) D. José -- Galvez al respecto. Es de sobra conocido el chauvinismo de Jovellanos pero no cabe duda que su talla intelectual no le permi-- tía utilizar argumentos incosistenetes en su alegación por lo -- que podemos tomarlos, con sus debidas reservas, como un exponente de la realidad.

Señala Jovellanos que el apoyo de la provincia y de -- sus autoridades radicadas en Oviedo no le faltó a su lugar na-- tal ni para las necesarias obras de los muelles ni para condu-- cir el camino de Castilla hasta sus puertos, al menos en proyec-- to, ni para, por último, apoyarla en su demanda de habilitación,

pero que una vez conseguida está, reparado el puerto al que llegaron a entrar en un año 246 navíos (130 de arribada) e iniciada la comunicación, se generó tal crecimiento en el puerto que temiendo Oviedo por su preeminencia no solo suspendió las obras del camino sino que además distraía los fondos necesarios para una reparación total y definitiva del puerto en otros de menor cualidad, exagerando los defectos que tenía, cuando poco antes, mientras que no se produjo tal posibilidad de superación, consideraban las autoridades de Oviedo que era, sin discusión el mejor del Principado.

Sin embargo tal apoyo faltaba para la petición de un Consulado porque la demanda se producía cuando las relaciones cambiaron de signo.

La situación podemos decir al margen de Jovellanos era fácilmente comprensible vistos los recursos de Oviedo, punto de concentración de rentas eclesiásticas y de la administración del Principado que podía tener, si se producía un crecimiento importante de su rival, un traslado de la administración provincial y eclesiástica a la sede consular, pues tenía cerca el ejemplo santanderino, según el cual, obispado y consulado, y no solamente por razones de extrajería se ubicaron en la villa montañesa (luego ciudad) de forma casi simultánea.

Al respecto debe recordarse que los burgaleses para oponerse a la fundación del Consulado de Santander alegaron alguna vez precisamente su condición menor en la escala administrativa. Si se concediera a Gijón el Consulado se sutraía a la

Audiencia de Oviedo una parte importante de su jurisdicción ordinaria, al convertirse en privativa del Tribunal mercantil, al tiempo que las escribanías fundamentales se desplazarían de la capital de Principado al puerto así cualificado.

Sin embargo Jovellanos y con él Gijón, consideraban imprescindible un Consulado, que acompañado de ciertos privilegios, como una reducción fiscal para los extranjeros allí afincados, la creación de una escuela de pilotos, el final de la carretera de León y la continuidad de las obras de aumento del fondo de la darsena, amén del ya citado estanco leonés de las lanas, podían potenciar al máximo el puerto gijonés y en conjunto la economía montañesa, beneficiar a la Real Hacienda aquella parte de Castilla a la que ni los caminos de Reinosa y Orduña podían abastecer.

Realmente un Consulado pudiera ser útil, e incluso necesario a la actividad comercial del Principado pero la exclusiva de su ubicación en Gijón perjudicaba notablemente al proyecto, sobre todo porque no había ningún argumento suficientemente serio en contra de su ubicación en Oviedo, dado que desde Burgos se había controlado Santander y la diferencia era al respecto lo suficientemente importante como para obviar los inconvenientes. Lo que sucedió es que Gijón no estaba dispuesto a dejar la autoridad y el poder consular en manos de los intereses ovetenses de quienes temía y quizás con fundamento vistas las obras de Ribadesella, que desviarán el tráfico hacia otros puntos.

Hay sin embargo otras cuestiones que es preciso señalar; de todas ellas destaca la nimiedad comparativa de Gijón, - el mismo autor la reconoce con respecto a los consulados meridionales de reciente fundación, pero la discute con respecto a los de La Coruña y Santander acerca de los cuales llega a decir:

"No piensa Gijón compararse a estos puertos. Conoce - que el primero por sus ventajas naturales y por ser - el nido de los correos marítimos y el segundo, por la apertura de una carretera que estancó en la extracción de las lanas de Castilla, han subido a un punto de riqueza que hace 30 años hubiera parecido soñada.- Pero se persuade al mismo tiempo que si se hubiera señalado otro tanto sobre este puerto la pretección del gobierno estaría ya en el punto de acercarse al primero (La Coruña) y tal vez de aventajarse al segundo."

Pero tenía Jovellanos que reconocer que las modificaciones que pretendía era de tal magnitud, estanco de las lanas en el camino de León, sustitución de las harinas americanas por una industria leonesa, aprovechamiento de la menor distancia Gijón-Inglaterra para correos marítimos, benevolencia fiscal y administrativa y amplitud de derechos americanos que difícilmente podrían conseguirse en pugna con el resto de los intereses beligerantes. Desde hoy se tiende a pensar que el error consistió - en no llegar a una concórdia con Oviedo que permitiera superar unos recelosos locales, lo que quizás hubiera permitido la erección de un consulado para cuya denegación no hemos encontrado explicación mas convincente.

El último consulado de que vamos a tratar y cuyo intento de fundación se produjo en el ámbito y tiempo que nos ocupa es el Consulado de Deva, acerca del cual no he visto más re-

ferencia que la que en su libro sobre "Los puertos marítimos vas congados" ya citado, de Ciriquiain Gaiztarro (144).

"A mediados del s. XVIII, aprovechando el Concejo de Deva la apertura del camino de Vergara a Alzola, que tanto ve nía a mejorar el transporte por la simple calzada de la orilla del río, que era por donde había venido haciéndose hasta entonces, y añorando sin duda los tiempos de su convenio con el Consulado de la ciudad de Burgos, trató de crear un Consulado marítimo con jurisdicción propia, capitulando a este efecto una escritura de concordia con los comerciantes de Vitoria el 13 de noviembre de 1.786, y que fue sancionada por el Consejo de Castilla el 24 de marzo siguiente, más las juntas de la provincia se alzaron por considerarla contraria al fuero, y a pesar de -- que se hicieron en ella varias modificaciones, no parece que llegara a tener ninguna efectividad".

Esta visión rápida de los Consulados nos ha permitido com probar una serie de extremos que se venían señalando desde el principio, cuales son: a) La vinculación de los puertos y caminos a los Consulados en cuanto estos se convirtieron allí donde existieron en gestores de toda actividad económica, y b) La importancia comercial del área estudiada en cuanto se centran en ella la mayoría de los consulados del ámbito castellano. Además de confirmar la conflictividad del triángulo San Sebastián-Burgos-Santander, conflictividad y competencia que se manifestó en los tres niveles que hemos estudiado pues los caminos, salvo el de Francia, fuera de toda discusión, se plantearon como una carretera para la obtención de una ruta útil a las carretas, vinculando en lo posible el camino con el estancode las lanas, de modo que los consulados dedicaron una atención primordial a estas rutas, invirtiendo grandes cifras en su contrucción, ampliación y conservación; al respecto las fechas de la apertura caminera -- van marcando las pautas de unos desarrollos atípicos en cuanto que se producen a partir de una muy sustancial modifi--

cación cualitativa.

En Santander se produjo durante el siglo XVIII un largo proceso que, como en los demás casos parece llegado el momento de ver en su conjunto. Desde el siglo XVI, cuando a sus finales comprobó Burgos la dificultad de hacer frente al auge bilbaino, los castellanos intentaron obtener una vía de comunicación directa y de su exclusiva jurisdicción con el mar, lo que implicaba la elección de un puerto, el trazado de una ruta de comunicación, Meseta-litoral y la acumulación de capital suficiente para financiar las imprescindibles obras de infraestructura tanto portuaria como caminera, así como asentar las bases que permitieran que este capital fuera proporcionado por la actividad mercantil de una comunidad de comerciantes de amplio radio de acción, base y garantía de su solvencia; la coherencia del sistema se aseguraba por la existencia del Consulado de Burgos como institución encargada de proteger los intereses del gremio mercantil.

Hay que tener en cuenta que durante un cierto tiempo las circunstancias jugaron a la contra, pues la contracción general del XVII eliminó momentaneamente gran parte del interés por la actividad comercial y solo a finales del siglo, cuando la burguesía bilbaina encuentra fuerza para oponerse a los intereses foráneos, se renuevan, como un efecto mas del cambio de signo, los intentos montañeses. Los proyectos de finales del XVII principios del XVIII deben de mirarse como un claro deseo de disponer de capitales solventes a cambio claro está de condiciones suficientemente ventajosas. El interés del Estado por mi

nar las ventajas de una situación política y económica que contravenía sus mas esenciales conceptos indujo a éste a financiar un camino que de otra manera nunca hubiera podido acumular suficiente capital interesado, pues por mas veces que se intentó -- nunca se consiguió ni siquiera juntar los que fueran necesarios para asegurar el simple tráfico de la lana, ni tampoco a financiar, no ya en el sentido constructivo sino en el de entorpecer los intentos bilbainos de abrir el camino de Orduña con el fin= de que se consumara una ventaja material insalvable.

Así no es extraño que iniciado el camino en 1.749 y -- concluida en su primera y mas importante parte en 1.753 siguieran a esta obra las del puerto que desde el XVII se conservaba= inalterable hasta 1.754 fecha en que se sitúa la aprobación por D. Jorge Juan del proyecto de Isla; la lógica del proceso continúa si tenemos en cuenta que en 1.763 se favoreció el comercio de lanas por el eje Burgos-Santander y en 1.765 se formalizó un nuevo proyecto del puerto montañés que ya en 1.769 estaba muy adelantado; la experiencia de una década de proteccionismo= lanero demostró la parcialidad de los beneficios pues al care-- cer Burgos y Santander de una adecuada infraestructura comercial que permitiera como en Bilbao un círculo de viajes y tornavi= ajes que hiciera mas rentable la utilización del puerto, los resultados exigían una revisión.

Ante el fracaso de los intentos de generación de capitales propios o de atraer estos a su plaza, en competencia con= Bilbao, no cabía sino una solución, habida cuenta la importan-- cia de los capitales que los vizcainos invertían en el tráfico=

americano; y la solución consistió en atraer a Santander los -- propios bilbainos en base a ofrecerles la posibilidad de la inmediata negociación americana gracias al decreto de 1.778; era el principio de un proceso que a través de la formación de un -- núcleo importante de mercaderes, muchos de ellos provenientes -- de Bilbao, permitieran autonomizar el consulado santanderino. -- Pero todavía era temprano, por lo que sólo se le concedió una -- subdelegación. En 1.780 un nuevo proyecto de ampliación del puerto obtuvo luz verde pero en 1.778 las obras estaban a medias y -- paradas por falta de fondos; para tal fecha el comercio ya tenía 10 años de privilegios y la suficiente fuerza como para sustituir al Estado en la defensa de sus propios intereses y así en -- tal momento se funda el Consulado quien se encargaría no sólo -- de la continuación de las obras del puerto sino también del mantenimiento y perfeccionamiento del sistema viario.

Este caso indudablemente el mas ilustrativo dado el -- especial interés que tenía en el proceso la administración, es sin embargo sólo el ejemplo más complejo, no una excepción, y -- si se analizan las demás situaciones incluso el caso bilbaino -- en el que, en el XVIII, el proceso es igual pero inverso, se verá una permanente vinculación de los tres aspectos: consulados, caminos y puertos.

NOTAS. CAPITULO II. LOS PRESUPUESTO DEL COMERCIO MARITIMO

- 1.- LARRUGA. Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio fábricas y minas de España. Vol 42. Madrid 1.787-1.800.
- LABRADA. Descripción Económica del reino de Galicia. Vigo Galaxia. 1.971.
- MADOZ. Diccionario geográfico estadístico de España y sus posesiones de ultramar. Madrid 1.845
- 2.- Ministerio de Marina. Museo Naval. ms. 2.271
- 3.- Ib. idem.
- 4.- LABRADA. Ob. cit. pag. 44
- 5.- Ib. idem. pag. 209
- 6.- Ib. idem. pag 31
- 7.- MONTERO Y AROSTEGUI. Historia y descripción de la ciudad y departamento - naval de El Ferrol. Madrid. 1.859 pag. 449.
- 8.- MEIJIDE PARDO, A. La Economía Marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII. Valladolid 1.971 pag. 173.
- 9.- Ib. idem. pag. 83 a 85
- 10.- Ib. idem. pag. 174
- 11.- Ib. idem. pag. 69
- 12.- Ib. idem. pag. 86
- 13.- Al respecto las monografías francesas sobre los puertos atlánticos son un testimonio permanente. (Ver bibliografía del capítulo 5).
- 14.- MARTINEZ CACHERO, Luis Alfonso. "Asturias y el catastro del Marqués de la Ensenada" en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo vº 39. 1.960 -- pag. 59.
- 15.- Según el Catastro del Marqués de la Ensenada residía en la fecha, en el lugar un fiel de aduana y en la totalidad de la jurisdicción había dieciocho carpinteros de ribera, además de veinticuatro marineros.
 "Dos navíos y tres lanchas de transporte, el un navío es de quince toneladas, propio de Manuel Blanco de Tapia, y regulan de utilidad a cuarenta y cinco reales de vellón por cada tonelada cada año. Otro nombrado San Antonio y Animas de veinte toneladas propio de José Blanco de Tapia, y le regulan de utilidad la misma cantidad de los cuarenta y cinco reales por tonelada"
- PEREZ DE CASTRO, J.L. "El Concejo de Castropol según el catastro del Ensenada" en Archivum XXVI. 1.976 pag. 261 a 281.
- 16.- MARTINEZ FERNANDEZ, Jesús. "Navía 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 y siguientes. La información corresponde al catastro del Marqués de la Ensenada.
- 17.- A.G.S. Guerra Moderna. 3.537.
- 18.- MIÑANO. Diccionario geográfico estadístico de España y Portugal en 1.826 pag. 7 y 8.
- 19.- ADARO RUIZ, Luis. El puerto de Gixon y otros puertos Asturianos. Vol I -- Oviedo 1.976 pag. 390

- 20.- MIÑANO. Ob. cit. voz Pravia.
- 21.- ADARO RUIZ, Luis. Ob. cit. pag. 315.
- 22.- CASARIEGO: El Marqués de Sagradelos o los comienzos de la industrialización capitalista en España. Oviedo. 1.950 pag. 122 y sig.
- 23.- A.G.S. Guerra Moderna leg. 3.537.
- 24.- Ib. idem.
- 25.- ADARO. Ob. cit. páginas 305 y 296.
- 26.- A.G.S. Guerra Moderna. leg. 3.537
- 27.- Ministerio de Marina. Museo Naval. Revista de Matrículas del Departamento - El Ferrol. El Ferrol 1.759. nas. 2.271.
- 28.- ADARO. Ob. cit. pag. 407.
- 29.- SOMOZA. Cosiquinas de la mio Quintana. Gixon pag. 109 y sig. Reproducción - del Artículo "Por la boca muere el pez o la leyenda de la Darsena".
- 30.- ADARO. Ob. cit. pag. 66
- 31.- SOMOZA. Ob. cit. citando a D. Cosme Alvarez, uno de los proyectistas de las obras.
- 32.- Ministerio de Marina. Museo Naval. ms. 2.271 (1.759).
- 33.- A.G.S. Guerra Moderna. 1.763
- 34.- ADARO. Ob. cit. pag. 127.
- 35.- Idem. Lastres.
- 36.- A.G.S. Guerra Moderna. 3.537
- 37.- ADARO. Ob. cit. Ribadesella.
- 38.- Ministerio de Marina. Museo Naval. ms 2.271 Llanes.
- 39.- A.G.S Guerra Moderna, leg. 3.537. S. Vicente de la Barquera.
- 40.- SAINZ DIAZ: Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera - 1.973. pag. 376.
- 41.- ORTIZ de AZUELA, Julian: Comillas, notas para su historia Madrid 1.902 pag. 12
- 42.- PEDRAJA, José Manuel "Noticias sobre los antiguos puertos de la costa cántabrica" en Anuario Juan de la Cosa Vol I. Santander 1.977 pag. 46
- 43.- Archivo Histórico Provincial de Santander. Somonte Antonio. Escribano de Marina 1.760. legajo 241.
- 44.- En la Historia Económica de la Montaña, publicada por el banco de Santander. Santander 1.967 se reproduce una vista de Santander en el siglo XVI, de Jorge BRAUN, "Civitosis Orbis Terraum" que señala la base de lo que posteriormente sería la zona del Arsenal. pag. 256.
BARREDA, Fernando. en "la marina cántabra desde el siglo XVII al ocaso de la navegación a vela Santader 1.968 pag. 36 lámina 4, presenta un "plano de la ciudad y puerto de Santader en el siglo XVII, mapa conservado en el Archivo Secreto del Vaticano y publicado por el P. LODOS, S.J. en Altamira, Santander 1.955 y que posteriormente ha sido muy difundido.
- 45.- A.G.S. Marina leg. 390

- 46.- Archivo Histórico Provincial de Santander SOMONTE, Antonio. Escribano de Marina 1.758 legajo. 239. "Bernardo de Casa, mayor, Capitán del Paquebot nombrado Nuestra Señora del Carmen y Animas, dijo que hallándose de recibo de carga de trigo en este puerto y arrimado al muelle que se dice de las naos a cosa de la una de la tarde, al tiempo que venía la marea, y - sobre venir un nordeste fuerte voltió el navío que lo estaba con lastre y ochentainueve fanegas de trigo".
- 47.- A.G.S. Marina leg. 390. Juan Escofet (24-II-1.781)
- 48.- A.G.S. Secretaria de Hacienda. Competencias de Consulado Leg. 893
- 49.- BAREDA. Ob. cit. (nota 44) pag. 32 lam. 8
- 50.- MIÑANO. Ob. cit. voz. Laredo
- 51.- BRAVO TUDELA. Recuerdos de la villa de Laredo Madrid 2^a 1.968. pag. 235 y sig.
- 52.- GONZALEZ ECHEGARAY María del Carmen "limpias en la Historia" Altamira Santander vol I. 1.975 pag. 295 a 335: Grandes veleros, pataches bergantines, cachemarines, urcas, etc. subían por el río, que tenía de 14 a 20 pies de calado durante mas de una legua de navegación tierra adentro; además de estos buques de altura y cabotage, docenas de lanchillas y pinazas surcaban el río al servicio de las grandes naos, o para dedicarse a la pesca y tráfico mercantil entre Laredo y el Ribero"
- La autora señala como todo este tráfico se alonjaba, y que los derechos de la lonja principal, la municipal, se arrendaron en 1.756 en 1.935 - reales y en 1.773 en 2.754. El carácter portuario de limpias se completaba con la muy probable existencia de un astillero.
- 53.- PALACIO ATARD. Vicente. El Comercio de Castilla por el puerto de Santander en el siglo XVIII. Madrid 1.960 pags. 63 y 70.
- 54.- CIRIQUIAN GAIZTARRO. M. Los puertos Marítimos Vascongados San Sebastian 1951
- 55.- CIRIQUIAN GAIZTARRO. Monografía histórica de la muy noble villa y puerto de Portugalete. Bilbao 1.942
- 56.- GUIARD. Th. Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del - comercio de la villa. 2 vols. Bilbao 1.914
- 57.- Ib. idem. pag. 110 nota. citado de CHURRUCA "Apéndice" de Memoria de Conjunto de otros del puerto de Bilbao. 1.890 prin. XXVII
- 58.- ITURRIZA Y ZABALA. J.R. Historia de Vizcaya. Bilbao 1.885 pag. 377 y sig.
- 59.- ZABALA C. Guecho anteiglesia del Señorío Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao -- 1.968
- "Documentalmente se sabe que el actual muelle, hoy en descenso, - sustituyó a otro existente entre los años 1.545 al 1.626; más del primero sólo se conservan ciertas referencias en la sentencia dictada en 1.570 por Diego Pérez Fuica y Juan Basurto de Acha. En ella aparece esta expresión: "además, allende del muelle que antiguamente está fecho en el dicho lugar". Probablemente ese muelle antiguo sea el mismo que el de marras del pleito con Portugalete - (1463) Y que en él atracaban y descargaban naos se ve por las palabras impositivas del representante del Consulado de la villa de - Bilbao, que a cambio de ciertas mejoras del muelle, exigió que en el dicho lugar de Algorta y muelle "ansi en mar como por tierra non pueda haber ni haia agora ni en ningún tiempo carga ni descarga - alguna direta o indireta contra el tenor e forma de los contenido en las cartas exentorias de la dicha villa" sigue, páginas 70 a 73.
- 60.- CIRIQUIAIN GAIZTARRO. Los puertos marítimos vascongados. San Sebastián 1.951
- 61.- ZABALA. Angel Historia de Bermeo Gaubeca- Bermeo. 1.919 vol II pag. 330 y siguientes.

- 62.- CIRIQUIAIN GAZTARRO. Ob. cit. pag. 205 como está ordenado geográficamente no citaré, en adelante páginas.
- 63.- OCAMICA Francisco. La villa de Lequeitio Bilbao. 1.965 pag. 104 y 105.
- 64.- ZABALA, Angel. Ob. cit. vol II pag. 334.
- 65.- GOROSABEL. Pablo. Noticia de las casas memorables de Guipúzcoa. Tolosa 1.900 Vol. II pag. 94, Esta página y las siguientes son base de la parte guipuzcoana.
- 66.- CIRIQUIAIN GAZTARRO. M. Ob. cit. lo mismo que el GOROSABEL, ya no lo volveré a citar en el resto de los puertos de la provincia.
- 67.- A.G.S. Secretaría de Hacienda. Consulado de San Sebastián leg. 896 años -- 1.774 a 1.799
Por las mismas fechas se quejó el consulado de la poca cooperación - del municipio y de los propios comerciantes quienes se excusaban de "expresar en las manifestaciones la calidad y la cantidad del género" con el detrimento que esto suponía a los derechos de la casa de contratación.
- 68.- ITURRIOZ. Pasajes, resumen histórico. Pasajes. PYSBE.
- 69.- En el libro de CAVIGNAC: Jean Rellet commercant de gros 1.694-1.772, contribution a l'étude du negoce bordelais au XVIII^e s. (SEVPEN) - pag. 320. presenta un plano del puerto de Pasajes del que se pueden sacar algunas conclusiones
- a) no estaban contruidas las instalaciones de la Compañía - de Caracas, es por tanto anterior al Tofiño, e incluso a la mitad del siglo.
 - b) Tanto en éste como en el que aporta Iturrioz especificación de fecha, pero comparando ciertos niveles de construcción y teniendo en cuenta el error de apreciación angular (mírese la guía del norte) se pueden suponer cronológicamente muy próximos.
 - c) En tal época se podían encontrar, más allá de la parroquia de la parte de Fuenterrabia calados de 2 a 3; en 1.787, a la altura de la parroquia, unos metros más cerca del mar eran de 1 a 2 brazas.
- 70.- Archivo Municipal de Pasajes. sec. C neg. 5 serie I leg. 3 exp.3 sobre el - pasaje de entrada 1.751
- 71.- CIRIQUIAIN GAZTARRO. Los puertos marítimos vascongados
- 72.- SILVAN. Leandro. El término municipal de San Sebastián, su evolución histórica San Sebastián 1.971
- 73.- CIRIQUIAIN GAZTARRO. Ob. cit.
- 74.- Este concepto de libre comercio se traducía en la ausencia de alcabalas.
FERNANDEZ DE PINEDO. E. "Un cas regional avec faible pression fiscale: les Pays Basque peninsulaire" Review III, 1 Summer --- 1.979 pag. 86
- 75.- Archivo Cofradía de Pescadores de Bermeo. En un cuadernillo sin especificación de fecha (de fines del XVIII principios del XIX) se señalan los productos que deben de pagar el derecho de prebostada. El cuadernillo es adjunto a un libro de Derechos de la pesca nº 5 y de él sólo señalo los productos - más significativos de una actividad comercial.
Paños, en cada ovillo, si va fuera de la villa 4m.
si no fuere afuera 3 dineros pieza.
Todo costal de peso así como de Cordovan e de paño e de fillado e de la na, que se cargaren en esta villa los estraños deben pagar cinco dineros,

de cada costal, por el de grano o cera que se ha de cargar, debe pagar cada costa en maravedí.

- 76.- OLACHEA LABAYEN J.B. "seis siglos de hiligio sobre el dominio del puerto de Pasajes. informe de Vargas Ponce sobre el asunto" Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián - San Sebastián 1.975.

La opinión expuesta por OLACHEA es perfectamente suscribible, y no por falta de Bibliografía, que la -- hay, como son las obras de CAMINO, y su historia de San Sebastián, la de Pasajes de ITURRIOZ y el estudio de Ignacio CAMON Noticias históricas de Rentería, por señalar los tres puntos principales del litigio; pero -- además han abundado trabajos parciales sobre la cuestión, como el citado de VARGAS PENCE, o los de TRISTAN de IZARO (Ricardo IZAGUIRRE), SILVAN y prácticamente -- cuantos se han preocupado algo por cuestiones guipuzcoanas. A pesar de todo falta un trabajo unificador que -- con toda la documentación realice síntesis necesaria; si bien es verdad que sólo los fondos Donostiarras son apabullantes, y no le siguen a la zaga los de Pasajes, Fuenterrabia o Rentería, por hablar a nivel local, los de Tolosa, a nivel provincial y los que entre los fondos VARGAS PENCE y varios otros lugares se pueden encontrar en los archivos nacionales.

- 77.- SILVAN. ob. cit.

- 78.- OLACHEA. Ob. cit.

- 79.- FONTANA LAZARO J. Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX. Ariel Barcelona 1.973.

- 80.- RINGROSSE. Los transportes y el estancamiento económico de España. 1.750-1.850. Madrid 1.972

- 81.- Archivo Histórico Provincial de Vizcaya. HOSTENDI. 1.755

- 82.- RINGROSSE. Ob. cit.

- 83.- SALOMON N. La vida rural castellana en tiempos de Felipe II. Barcelona 1.973

- 84.- MELJIDE PARDO. La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII, Madrid 1.960 pag. 78 y siguientes.

- 85.- LABRADA. Ob. cit.

- 86.- VILLOTA Ignacio, La contrucción de los nuevos caminos de Galicia en el siglo XVIII. Memoria de licenciatura inédita, Universidad de Valladolid 1.974

- 87.- LABRADA. Ob. cit.

- 88.- LABORDE. Itinéraire descriptif de l'Espagne. Paris 1.808.2 vols.

- 89.- GARCIA LOMBARDEO, Jaime.: La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen. S. XXI. Madrid 1.973
Al respecto el autor dice: "se ha supuesto que la causa fundamental que explica el escaso desarrollo de los intercambios -- en la España del Antiguo Régimen es la inexistencia o mal estado de los caminos. Esta suposición es muy discutible, como veremos más adelante.

En lo que se refiere al reino de Galicia.... se puede decir que la precariedad de las comunicaciones era un hecho en casi -- toda la geografía gallega. A principios del siglo XIX solamente existían dos caminos que fuesen aptos para los distintos tipos de transporte. Se trata de los caminos que unían La Coruña con

Betanzos y Lugo, dirigiéndose a Madrid, y el otro, del camino que saliendo también de La Coruña, pasaba por Santiago y Pontevedra y llegaba hasta Tuy ... son constantes durante el siglo (XVIII) las quejas sobre el estado de los caminos de Galicia.

La causa principal de la falta de un comercio más o menos organizado, en Galicia, durante el siglo XVIII fue la escasez de comunicaciones o su precario estado. Sin embargo, el hecho de que no hubiese caminos puede ser debido a que no se hayan necesitado, debido a la inexistencia de una demanda de productos que permitiesen obtener unos beneficios ... si no había caminos era porque no había mercancía que transportar y por tanto no era necesario que estos existiesen... Ahora bien, parece que fue durante la crisis de fines del XVIII cuando se notó la falta de comunicaciones.

- 90.- JOVELLANOS. "Obras de Jovellanos. B.A.E. Tomo L pag. 456 y 462, se trata de dos informes al Señor Superintendente General de Caminos, el uno sobre la carretera principal y el otro sobre dos transversales desde Castilla a la Costa de Asturias.
- 91.- RUIZ GONZALEZ, David "El Reformismo borbónico en Asturias: el Camino de Oviedo Leon" en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos Oviedo 1.264. LI pag. 89 a 96.
No he podido consultar su tesina "las comunicaciones y el transporte en la España del siglo XVIII. Aportación al estudio de los caminos en las vascongadas, Santander y Asturias" Valladolid. 1.960 (copia mecanografiada) por lo que me remito a lo que de él, en resumen, dice en el citado artículo.
Recientemente ANES ALVAREZ, Rafael, en Historia de Asturias vol VII. Oviedo Ayalga 1.977 pag. 156 y sig. - escribió algo respecto a estos caminos.
- 92.- ADARO RUIZ. El puerto de Gixón y otros puertos Asturianos J.I. Gixon 1.976 pos 73
- 93.- JOVELLANOS. BAE. Vol 50. Castas a Ponz pag. 282 y sig.
- 94.- Ib, idem. esta carta nos permite además conocer el estado del camino en la parte en que las obras no se habían iniciado y también algunas cuestiones sobre la situación de los trabajos en 1.781.
- 95.- RUIZ GONZALEZ D. Ob. cit.
- 96.- JOVELLANOS Ob. cit.
- 97.- MADDOZ. Oc. cit.
- 98.- PALACIO ATARD. El comercio de Castilla por el puerto de Santander, en el siglo XVIII pag. 16.
- 99.- LARRUGA. VOL. XXVII pag. 95
- 100.- PALACIO ATARD Ib. idem. pag. 48
- 101.- LARRUGA. Ib. idem. vol XXVII Pag. 98 a 102.
- 102.- PALACIO ATARD. Ib. idem. pag. 55
- 103.- LARREA M.A. Los Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII. Bilbao. la Gran Enciclopedia Vasca 1.974
- 104.- SANCHEZ ALBORNOZ.
- 105.- GARCIA DE CORTAZAR J.A. Vizcaya en el siglo XV. Bilbao 1.965 pag. 158 a 162
- 106.- LARREA Ob. cit. citando a ARCHER

- 107.- GOROSABEL. Ob. cit.
- 108.- LARRAMENDI. S.J. Corografía de Guipúzcoa San Sebastián 2.969 pag. 45
- 109.- PALACIO ATARD. Ob. cit. pag. 59 y 104
- 110.- Respecto al posible empalme con la ruta de Orduña, y las posibilidades de usar el camino de Vizcaya, camino carretil para el comercio con Navarra y Aragón, chocaba Bilbao con un inconveniente cual es la reglamentación relativa a las aduanas habilitadas para el comercio con Navarra. Eran estas los de Vitoria y Salvatierra, pero el administrador de la ciudad vizcaina se negó a conceder guías de extracción. Recurrió al respecto la Diputación de Navarra, pero todavía en 1.773 no se habían obtenido los resultados apetecidos.
- 111.- RUIZ SAEZ de CASTILLO: El Camino de la Rioja. Memoria de licenciatura inédita. Universidad de Deusto. pag. 28
- 112.- CARRERAS CANDI. Geografía General del País Vasco Navarro vol 1º de Navarra pag. 20.
- 113.- RUIZ SAEZ de CASTILLO. Ob. cit. pag. 70.
- 114.- CIRIQUIAN. GAIZTARRO. Ob, cit,
- 115.- SMITH. R.S. Historia de los consulados del mar (1.250-1.700) Barcelona 1.978
- 116.- GACTO FERNANDEZ, Enrique. Historia de la jurisdicción mercantil en España Sevilla. 1.971 pag. 97.
- 117.- Ib, idem. pag. 37 y 38.
- 118.- GACTO. Ob. cit. El Régimen Autónomo de Barcelona fue abolido el 16-IX- de 1.714 disolviéndose el Consulado del Mar pero manteniéndose su actividad judicial. El Decreto de nueva planta de enero de 1.716 respetó la organización consular con algunos cambios, tales como: reservar al Gobierno la potestad de reestructurado, lo que condujo a la supresión del control urbano de la elección de los magistrados y la restricción de la actividad consular al conocimiento de los asuntos marítimos, - sustrayéndole la jurisdicción terrestre.
Según SMITH (ob. cit) se habían fundado Valencia (1.283) Mallorca --- (1.343) Barcelona (1.347) Tortosa (1.363) Gerona (1.385) Perpiñán --- (1.388) y S. Felin de Gixols (1.443). Todos los cuales fueron eliminados en 1.714 reconociéndose en 1.715 (Mallorca), 1.716 (Barcelona), - 1.762 (Valencia) y dentro de la misma zona, al amparo de la normativa consecuente al libre comercio con América se fundaron consulados en - Alicante y Málaga (1.785).
- 119.- A.G.S. Secretaría de Hacienda legajo 901. Consulado de La Coruña 1.783-1.787
- 120.- SMITH. R.S. Ob. cit.
- 121.- BASAS, M. El Consulado de Burgos en el siglo XVII. Madrid 1.963.
- 122.- GOROSABEL. Ob. cit.
- 123.- LARRUGA. Ob, cit, vol 44. pag. 215
- 124.- GARCIA QUEVEDO, Eloy. Ordenanzas del consulado de Burgos de 1.538. Burgos. pag. 79
- 125.- LARRUGA. Ob, cit, vol XXIX pag. 88
- 126.- GARCIA QUEVEDO. Ob. cit. pag. 87
- 127.- SMITH. R.S. Ob. cit. pag. 25
- 128.- GUIARD. Ob. cit. pag. 301
- 129.- GARCIA QUEVEDO. Ob. cit. 39 y 40.

- 130.- GUIARD. Ob. cit. pag. 301 y 302
- 131.- Ib, idem. pag. 317 y sig.
- 132.- Ib, idem. pag. 322 en nota.
- 133.- SORALUCE. Historia General de Guipúzcoa, 2 vols. Madrid 1.870
- 134.- Algunos indicios hacen pensar a FERNANDEZ ALBALADEJO P. La crisis del Antiquo Régimen en Guipúzcoa 1.766-1.833: cambio económico e historia. Akal Madrid 1.975
- 135.- PALACIO ATARD. En su libro dedica una parte importante al estudio de la rivalidad Burgos-Santander-Bilbao. a lo largo de los siglos - XVI y XVIII
- 136.- GARCIA QUEVEDO. Ob, cit. p-g. 113
- 137.- LARRUGA. Ob, cit, vol XXIX. 267 y sig.
- 138.- MAZA SOLANO. Tomos. "Páginas de la historia marítima de Santander" Altamira 1.965. pag. 244.
- 139.- LARRUGA. Ob, cit, vol. XLIV pag. 183 y sig.
- 140.- Citado por RODRIGUEZ VARELA. E. en "El Consulado de Comercio de La Coruña y la apertura del comercio Indiano" Las fuentes y los métodos, 15 trabajos de teoría --. cuantitativa serial de Galicia. Santiago. pag 308. citando a D. Manuel de Castro, editor - de un manuscrito de la biblioteca nacional en Cuadernos de Estudios Gallego XII. 1.958.
- 141.- MONTERO Y AROSTEGUI. José: Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de El Ferrol. Madrid 1.859. pag. 475-476
- 142.- Hay un ejemplar impreso de la demanda de El Ferrol, sin fecha, pero que es anterior a la concesión de los Correos Marítimos, en A.G.S. Secretaría de Hacienda 883.
- 143.- Jovellanos. on, cit. vol L. pag. 152 a 157.
- 144.- CIRIQUIAIN GAIZTARRO. Ob. cit.

CAPITULO III

Se ha visto como en la zona nor-oeste de la península a lo largo del sglo XVIII se realizaron una serie considerable de intervenciones tendentes a mejorar las comunicaciones terrestres y a facilitar un uso comercial de algunos puertos. En esta labor participaron los consulados de Comercio allí donde los había y donde no, fueron -- creados entre otras cosas para garantizar el mantenimiento de lo ya -- realizado y fomentar cuanto fuera útil al desarrollo del Comercio. Es -- tos puertos y caminos son los presupuestos, ineludibles, al comercio y la navegación, al tiempo que los consulados se configuran como im-- prescindibles para un adecuado discurrir de la función comercial.

Sin embargo el comercio no se reduce a sus rutas y en las -- páginas de este capítulo se pretenden analizar otros elementos sustan-- ciales, cuales son la población y la producción. Estas dos factores -- tienen una significación precisa. El hecho demográfico hay que contem-- plarlo porque no cabe un estudio del comercio que no contemple el mer-- cado, la población a la que la actividad comercial afecta. Dicha po-- blación debe de contemplarse en un sentido amplio, es decir, no sólo

los habitantes de los puertos, o de su entorno inmediato, sino también aquellos -- otros a los que presumiblemente, bien por la unidad geográfica o jurisdiccional, o bien por la accesibilidad, gracias a los caminos, pueda alcanzar, con cierta comodidad, el comercio. Los hombres además interesa valorarlos como una capacidad de trabajo y también en función de los mecanismos de transporte de la época, en especial respecto de la navegación.

En cuanto a la producción la cuestión se plantea también en más de una vertiente, por un lado si la producción fuera excedentaria esto significaría recursos exportables (siquiera en teoría) además de satisfacción, de la demanda del producto en cuestión. Cuando es deficitaria implica, de partida, lo contrario, necesidad de importar, lo que no siempre se practicaba.

Una población mayoritariamente agricultora que, sin embargo no produce lo suficiente para si y menos para el resto de los hombres no dedicados al campo y -- que, por lo tanto debe de importar, unos hombres que en materia de pesca habían perdido sus caladeros en Terranova, y por lo tanto tuvieron que comprar lo que antes cosechaban, unos hombres, en fin quiero disponer de suficiente lino para sus ropas, y que, en resumen sólo eran abundantes en lana, hierro y algunos frutos como limones, castañas, nueces, etc.

Se trata pues, de un comercio con gran demanda de cereales y pescado, -- así como con demanda de paños y mercaderías en general que no podía pensar en exportar sino lana y hierro y esto es especialmente significativo si observamos que la mayor parte de la población no disponía de recursos para cubrir sus déficits de producción, con lo que el potencial importador estaba notabilísimamente mermado.

Por su parte las exportaciones se polarizaban en dos productos cuyo conportamiento, hacia el interior, y sobre todo en el exterior, tuvo problemas. El hierro sufrió pronto las embestidas que acabarían de forma prácticamente definitiva, con el, aún hubo de esperar algo la lana, pero su crisis fué también imparable.

LOS FUNDAMENTOS DEL COMERCIO

La actividad comercial, en cuanto intercambio, implica en primer lugar personas a las que el comercio afecta y además objetos, sea dinero o no, a intercambiar. Personas no en un sentido abstracto, sino de una manera concreta; individuos a los que una acción comercial desea llegar y puede acceder, demandas y ofertas concretas, ubicadas en áreas accesibles; si no lo fueran se llegarían a forzar las rutas de acceso. En resumen, individuos con necesidades concretas que son las que se deben de satisfacer pues son las que desean pagar. Sociedades con ofertas concretas, con excedentes accidentales o planificados que deben ser recogidos, almacenados y expedidos.

Pero una vez más, como casi siempre en el análisis histórico, nos encontramos con la imposibilidad de una interpretación lineal ya que la dirección del proceso no es únicamente lo que se deriva de un esquema tal, que incremento de población implique aumento de oferta y demanda, puesto que está claro que el aumento de la capacidad de oferta, compensaba con los necesarios mercados para tales excedentes genera la riqueza precisa para posibilitar, a su vez, un cierto crecimiento demográfico; hablando, claro está, en los márgenes económicos del Antiguo Régimen.

LA POBLACION

El conocimiento de la demografía española del XVIII es, dentro de lo que cabe bueno, abundando los estudios demográficos al respecto estudios que abordan la cuestión tanto a nivel global como sectorial. Además los trabajos parciales suelen ser o temáticos, no muy

abundantes, o geográficamente limitados, regionales. En este sentido podemos agradecer monografías sobre Galicia, de Jaime García Lombardero (1), la de Asturias, de Gonzalo Anes (2); sobre Santander, -- aunque no hay propiamente una monografía se puede contar con el estudio de Tomás Martínez Vara (3), introductorio de un estudio realizado por un ilustrado del XVIII. Para el País Vasco, además del estudio global de Emiliano Fernandez de Pinedo (4) hay que contar con la monografía guipuzcoana de Pablo Fernandez Albadalejo (5). Todo ello nos proporciona una cantidad muy estimable de información y aunque quedan problemas pendientes, como los de los coeficientes de conversión de vecinos o habitantes, o los niveles de ocultación censal, no afectan a la aproximación que se pretende.

Sin entrar en las múltiples polémicas en torno a los diferentes niveles de credibilidad de los recuentos del XVIII, niveles que llegan, en varios casos a desestimar por completo las cifras, como sucede con el denominado vecindario de Campoflorido o con el censo de Aranda, podemos dar por buenas unas cifras, mas o menos ilustrativas del crecimiento secular español.

Según una de las últimas visiones de conjunto publicadas (6) se pueden dar por buenos 8.800.000 habitantes para los años inmediatos a 1.717, aunque las sumas le dan al autor un mínimo de 8.200.000, cifra bastante más próxima a la que venía utilizándose. Sin embargo aceptar la 1ª es hacer coherente el crecimiento entre dicho año y mediados de siglo (1752), en torno al 0,32% llegando a los 9.855.000 habitantes; obviando al censo de Aranda, que algunos valoran en 10.100.000, entiende el citado autor que en 1.786-87, el censo de Floridablanca, puede pensarse en una cifra de 11 millones, y desestima

también, por poco probable, con harta razón, los 11,5 millones del censo de Godoy, una década posterior.

De cualquier forma, y aún a riesgo de una valoración harto - errónea para finales de siglo, podemos aventurar que a lo largo del XVIII la población española aumentó alrededor de 2,7 millones, poco mas o menos un 30%; aunque dada la precariedad de la información y la utilización de 1.717, justo inmediatamente después de la Guerra de Sucesión, con sus previsibles efectos, haga este crecimiento mayor de al real; quizá a principios de siglo la población llegara a superar los 8,8 millones. Sea como fuere se produjo un crecimiento cuya precisión no es posible, pero habida cuenta que los niveles de error - en cada recuento son, con muchas limitaciones, intercambiables geográficamente y que estos datos nos interesan a guisa de ensayo , podemos utilizarlos.

En Galicia el vecindario de 1.717 y los demás recuentos por vecinos suponen según J.García Lombardero (7)

años	vecinos	censos	habitantes
1717	118.680	1768	1.088.435
1750	325.122	1787	1.345.803
1804	253.109	1797	1.142.630

Los datos son muy confusos y recientes trabajos (8) no aportan una solución definitiva, discuten los autores desde el coeficiente de conversión, que por lo demás coinciden en considerar cambiante, hasta el nivel de ocultación, ciertamente muy elevado en el último censo, como ya lo señalaran los contemporaneos (9).

A pesar de ello la coincidencia de la tendencia regresiva del vecindario de 1.804 y la del censo, permiten, con todas las reservas,

pensar, con cierto fundamento en una cierta regresión finisecular, difícilmente mensurable pero real. Por otra parte parece que pueden atribuirse a mediados de siglo 1.034.978 habitantes, y aplicando el coeficiente 3.10, comprobado en alguna jurisdicción (10) con cierta largueza, supondrían para 1.717, una población bastante baja, a la que tendrían que sumarse como mínimo militares, extranjeros, pastores y eclesiásticos, además de aplicarle criterios correctivos, próximos al 20% que señalaba ya Ustariz. De cualquier forma, y aceptando los 118.000 vecinos tendríamos muchas dificultades para llegar a una población posible, que debió situarse alrededor de los 850.000 habitantes (11).

Los problemas para evaluar la población asturiana no son menores los datos del vecindario indican 20.524 vecinos, estimándose una ocultación del 37 al 44%, habiendo un vecindario en 1.691 que da 36.229 vecinos; sin embargo Anes llega a suponer que hacia 1.700 el número de vecinos sería de unos 50.000, suponiéndole una población, por diversos correctores, de 231.000 habitantes. Como sea que entiendo que el coeficiente de conversión 4,6 no es alto, el catastro de Ensenada supondría una población de 229.502, lo que vendría a significar que los efectos de la Guerra de Sucesión y como "fueron años de crisis general 1.707 a 1.710... el año 1.710 fué de especial gravedad" y sus repercusiones futuras comprometieron el aumento del número de habitantes durante la primera mitad del siglo XVIII por lo que no ha de sorprender la estabilidad de las cifras durante todo el período (12)

La cifra de 400.161 habitantes del censo de Aranda hay que desestimarla por completo ya que en el Obispado de Oviedo se incluían tierras de Lugo y León, por lo que está abusivamente sobrevalorada

y por el momento no se ha podido proceder a la segregación. A 347.776 habitantes y 364.238 se elevan los valores de los censos de Floridablanca y Godoy respectivamente.

En principio la actual provincia de Santander resultaba mucho mas difícil de evaluar, habida cuenta de que geográficamente estaba bien definida pero no así políticamente, hasta muy entrado el siglo, y sólo poco antes alcanzó, a mediados, su identidad como diócesis.

Para 1.714-15, una imposición especial para hacer frente a los gastos de guerra, aplicada a Trasmiera Reinos y los Montes de Pas (13) da una cifra de 11.269,5 vecinos, pero esta cifra es inaceptable habida cuenta que 40 años después resultan 32.559 vecinos, con un coeficiente medio de 4,13 más alto que las comprobaciones gallegas y menor que el asturiano, con medias mas bajas en la costa (14). El censo de Aranda parece adecuado y el de Floridablanca, una vez mas, se sugiere corregido en un 10% así los valores finales resultan (15)

1714-17	125.600
1751-53	138.217
1768	152.610
1787	171.797
1797	173.300

La cifra de 1.787, representa el 33% del total burgalés, aplicado el mismo criterio al pésimo censo de Godoy resultan a-

proximadamente las señaladas, aunque sea el dato de menor confianza.

En el caso vizcaino gracias a las fogueraciones de 1.704 y 1.745 y al hecho de que se dispongan de notas detalladas por pueblos, para el obispado de Calahorra, en el censo de Aranda y también en los censos de Floridablanca y Godoy, podemos tener una serie completa que se manifiesta para el siglo con los siguientes valores: 77.426, 93.990, 105.266, 114.726 y 111.603 (16).

Para Guipúzcoa aún contando con ciertas fuentes de algún rigor he preferido utilizar los cálculos de Fernandez Albadalejo (17) de los que para los mismos momentos vizcainos se puede concluir: --- 94.785, 107.484, 114.767, 120.716 y 123.087 habitantes.

Si se aceptan estos valores, puede decirse que la evolución demográfica de la zona que nos ocupa fue de:

	XVIII	1745-50	1768	1787	1797
GALICIA	854.496	1.034.978	1.088.803	1.345.803	1.142.630
ASTURIAS	231.000	229.502	--	347.776	364.238
SANTANDER	125.603	138.217	152.610	171.797	173.300
VIZCAYA	77.426	93.990	105.266	114.726	111.603
GUIPUZCOA	94.785	107.784	114.767	120.716	123.087
	1.383.310	1.604.171	--	2.100.818	1.916.858

Pero esta evolución, con sus posibles errores cuantitativos tiene además el inconveniente de que circunscribe el comercio al ámbito gallego y al territorio limitado entre la costa y la cordillera; lo que, como ya se sabe, no es válido. Prescindiendo de las grandes rutas, un estudio mas adecuado implica reconocer que el comercio que se realizaba por los puertos de Bilbao y Santander era directo también para Alava y Navarra y que aún sin la construcción del camino - se comunicaba con la Rioja a las Provincias Exentas. Por otra parte el tráfico de la lana y otros productos pusieron desde muy temprano a Burgos en una condición integrada a través de los puertos de Bilbao y Santander, con toda la zona analizada. Así la única aportación al mercado inmediato que se produjo en el siglo XVIII fué la zona de Palencia, pero su incorporación no es datable hasta muy entrado el último cuarto de siglo, y además de forma muy imperfecta.

Según este planteamiento, y teniendo en cuenta la integración de Santander en la jurisdicción burgalesa, así como parte de la Rioja y aceptando la amplitud de la jurisdicción del Obispado de Ovie

	1704-12	1745-50	1768	1787	1797
GALICIA	854.296	1.034.978	1.088.803	1.345.803	1.142.630
ASTURIAS	231.000	229.502	400.161	347.776	364.238
BURGOS	246.410	415.070	343.455	465.410	470.588
VIZCAYA	77.426	93.990	105.266	114.726	111.603
ALAVA	64.500	64.600	66.086	71.182	69.158
GUIPUZCOA	94.785	107.484	114.767	120.716	123.087
NAVARRA	169.099	200.000	226.971	224.549	221.728
TOTAL	1.737.716	2.145.624	2.345.499	2.690.162	2.503.032
%	19,73	21,77	23,22	24,45	21,85

do como una cierta idea del mercado asturiano, además de alguna otra licencia menor, la población a la que de una forma mas o menos directa afectara el comercio que se realizaba por los puertos del norte - de la península era entre un quinto y la cuarta parte del total de - España. Era una de las zonas mas densas de España (18).

A la vista de estos datos la significación comercial, desde el punto de vista de la demanda, del área de estudio, resulta más que relevante; sobre todo si no olvidamos considerar que esta población representa a aquellos para quienes la actividad comercial con el exterior no resultaba, por causa de los portes, excesivamente cara.

Esto no significa que tal comercio se practicara y al respecto basta el ejemplo de Galicia donde no existía una demanda, dada la precariedad de una economía rural a la que se sustraían todos los excedentes y que además se caracterizaba por un alto grado de autarquía y en la que por otra parte, "si la demanda rural era baja no lo era menos, al parecer, la demanda urbana. La reducida población de los principales núcleos urbanos de Galicia no parece probable que haya podido contribuir al desarrollo de la demanda de productos de consumo". Frente a esta situación, que en la práctica reducía la fuerza de la demografía gallega en las previsiones de mercado de los comerciantes vigueses o coruñeses, podemos pensar que el camino real pudo haber modificado algo la situación. Pero no hay que olvidar que, co-

mo ya se ha señalado, la peculiaridad de su trazado, atento a unir Madrid con La Coruña, más que a entrelazar posibles centros comerciales, hacía pasar a este camino por zonas, en algunos casos, prácticamente despobladas.

En el otro extremo de la costa cantábrica, en las Provincias Exentas, la situación era completamente diferente, hasta el punto de que un comerciante de Corella, en la zona mas al sur de Navarra, conocía perfectamente el estado del mercado bilbaino y podía utilizar tales conocimientos para especular en Zaragoza, lugar que, por ejemplo se aprovisionaba, tanto para su consumo como para su distribución, alternativamente en Bilbao, San Sebastian o Barcelona (19) En la misma línea, los valores de las aduanas interiores, que reflejan precisamente el tráfico con el interior, con Burgos e incluso con Madrid, son exponentes de un comportamiento muy distinto al gallego, en el mercado oriental del cantábrico.

En la zona intermediaria, Asturias y Santander, la peculiaridad de su geografía, y la abundancia de las rutas de arriería hacia el interior, nos hacen pensar que la población podía acceder a los productos del tráfico y ser, por lo tanto, el consumidor potencial, sustancioso. Otra cosa es cual fuera su posibilidad real de compras, y, por lo tanto, cuantos fueran los excedentes a comercializar fuera del inmediato ámbito costero.

En Asturias en 1.757, al estudiar las características del mercado interior se decía que "el comercio interior en Asturias no podía ser considerado como tal comercio, sino como un trueque o permutas reducidas no a fausto, sino a satisfacer las necesidades de su -

precisa conservación natural" (20). En la zona de las Cuatrovillas" la montaña era incapaz de proporcionar, por si misma un mercado regional digno (21). Aunque hay que reconocer que el ramal de la carretera de Santander a Reinosa, a Aguilar de Campoo y Alar del Rey fue una de las pocas en que el trazado se hizo con criterios de mercado (22).

En otras palabras las cifras de población general, que en otras condiciones pudieran significar previsiones de mercado, en este caso no sucede así, en Galicia el mercado casi no existe, en Asturias la falta de dinero en el interior, reducía al mínimo la demanda y en Santander, sólo con la apertura de Reinosa, se vislumbraron algunos cambios. Así, sólo las Provincias Exentas mostraban una cierta capacidad comercial y una notable condición como paso hacia unos mercados interiores.

Hay que señalar, por último, que estas circunstancias no invalidan una valoración de las magnitudes demográficas, en comparación con la población total de España, pues, salvo contadas excepciones, parece que la situación era igual, con ligeras variantes, en toda la geografía española.

Salvando esta circunstancia hay que estudiar los grandes -- puertos, mercados efectivos, con burguesías mercantiles más o menos prósperas, cuyas evoluciones merecen una cierta atención, no como estudio del mercado, sino como indicadores de unas coyunturas comerciales bien diferenciadas.

En Galicia, los puertos y las aduanas de consideración eran

Bayona, Vigo, Carril, La Coruña, El Ferrol, Vivero y Ribadeo; de alguno de ellos es poco lo que conocemos. De 1.716 a 1.804, Bayona pasó de 801 vecinos a 2.492; Carril de 117 a 42; La Coruña de 6.358 habitantes en 1.750 a cerca de 10.000 en 1.804; El Ferrol de 222 vecinos en 1.736 a 4.220 en 1.804; Vivero tuvo 2.299 vecinos en 1.701, se dice que 625 en 1.752 y 4.000 en 1.804, pero para las mismas fechas Cornide señala que no pasaban de 500; por último Ribadeo en -- 1.701 tuvo 301, 350 en 1.730, 300 en 1.745, 400 en 1.765 y 450 en - 1.799.

Ahora bien, los datos de principios de siglo son inaceptables, y tampoco merecen, en general, mayor consideración los de ---- 1.804. Por otra parte los valores de El Ferrol, son lo suficientemente atípicos, y discordantes con los disponibles en bibliografías locales (23) como para no ser tenidos en cuenta. Así, tomando los valores más fiables, y considerando los dos casos de mayor interés; La - Coruña y Ribadeo, resulta que en la segunda mitad del XVIII, la sede del Consulado gallego, creció en 3.154 habitantes, lo que implicaba elevados niveles de inmigración y que en el puerto cantábrico, a partir de la segunda mitad del siglo se produjo un crecimiento vinculado a la habilitación y a la instalación de ciertas industrias pañeras. - Se produjeron pues en ambos casos crecimientos inusuales en el reino, crecimientos coincidentes con los tiempos en que se produjeron la mayoría de las medidas encaminadas a potenciar el comercio.

Para Santander la información es notablemente más precisa; - a principios de siglo la población oscilaría de 2.100 a 2.400 habitantes, para ser 2.700 a 2.900 a mediados en 1.768, 4.125 almas y en -- 1.787 serían unos 4.600 habitantes y hacia 1.800 se aproximarían a

los 6.000 (24), cifras que ponen de manifiesto dos fases de crecimiento, dividiendo el XVIII en dos mitades según su mayor o menor velocidad de crecimiento, siendo mayor en su segunda mitad, de acuerdo una vez más con el comportamiento general, pero con un mayor impulso, coincidiendo con las acciones de administración en por del auge comercial de la villa.

Por su parte Bilbao tuvo 5.946 almas en 1.704 6.796 en --- 1.746, que según parece eran poblaciones menores a lo habitual. En -- 1.767, en el censo de Aranda da una población de 9.527 y en el de Flo ridablanca eran 9.844 almas, estabilización demográfica que, avalada con otros comportamientos demográficos (nacimientos y matrimonios) re flejan los tiempos del adeudo de lanas en Burgos. Diez años después se llegaba a 10. 943 habitantes y en 1.800 eran 11.407. (25)

El Conjunto de estos datos reflejan un hecho sustancial, si se aceptan los datos coruñeses, el crecimiento de la capital gallega y el de Bilbao serían similares, y en la segunda mitad del XVIII pasarían ambos de unos 6.500 habitantes a más de 10.000, con ligera ventaja para la villa vizcaina, pero Santander, en el mismo tiempo, llegó a superar una duplicación de su población, síntoma inequívoco de toda una política. Así, estos puertos junto con los de Cadiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife, son los exponentes mas claros de un crecimiento urbano dieciochesco basado en el incremento de las actividades comerciales (26).

El resto de la costa, al igual que toda la población de España creció, pero como ya señalaba en su día Antillón (27) el crecimiento periférico fue mas acelerado, iniciándose en el XVIII el desequilibrio que aún subsiste.

A) La Oferta.

Sin que se trate de discutir el carácter de intercambio, es decir doble, que tiene el comercio, conviene hacer al respecto algunas puntualizaciones que pueden empezar por resaltar que para que exista comercio, no es imprescindible la oferta, al menos entendida como producto, lo cual lógicamente no reza para el dinero, que es ciertamente una forma de oferta.

Prescindiendo pues de la oferta de dinero, podemos decir -- que cabe la posibilidad de que las áreas de nuestro estudio carezcan de oferta y no sólo por carecer de excedentes; ahora bien, esa carencia de una oferta interesante, aún con la existencia de una demanda fuerte repercuten muy negativamente sobre el volumen de los intercambios, especialmente en el gran comercio naval para el que los tornaviajes son fundamentales en los cálculos de la rentabilidad.

Así, los puertos que deseen importar en grandes cantidades no tendrán más remedio que buscar un producto ofertable, garantía de ese tornaviaje; en los casos en que no puedan realizar una oferta interesante su tráfico irá disminuyendo y siendo cada día más dependiente de otros núcleos más o menos próximos, con los que le quepan relaciones de cabotaje, de más bajo costo y más fáciles de practicar sin la garantía de un doble benéfico. Se impone pues, analizar la oferta posible, su ubicación y las rutas que seguía hasta sus puntos de embarque; en este sentido, podemos dividir la oferta en dos grandes grupos, la oferta nacional y la regional.

La lana.

A nivel general, el producto fundamental de oferta era la lana, cuya exportación estaba regulada en algunos aspectos, al me--

nos en los ganaderos, por la Mesta, institución que tenía por función representar los intereses de los rebaños trashumantes; pero no sólo - los rebaños trashumantes producían lana; como señala Larruga (28) había varios tipos de lana; la distinción más matizada señala 5 tipos: fina entrefina, ordinaria, churra y burda; de la fina había a su vez dos - calidades según se tratara de lana procedente de merinas de León y Se - govia o de merinas burgalesas, zamoranas, sorianas y yanguesas, estas lanas finas correspondían a ganado trashumante y aunque todas ellas e - ran de una calidad muy superior, las leonesas y segovianas estaban -- consideradas como superiores en finura. Estas lanas dado su alto pre - cio de 120 a 100 reales arroba, respectivamente se destinaban en su - práctica totalidad a la exportación, ya que desde que los precios se - elevaron la industria local dejó de utilizar partidas de este género = para su transformación.

Se llamaban lanas entrefinas a las de raza fina, es decir: - de padre y madre merinos trashumantes pero que ellas eran estantes, - perdiendo por lo tanto las cualidades que los pastos de Extremadura - daban a su lana "queda pelitorcida y la cepa toca algo en amarillo", - "y cogiendo por causa de los "encerrados y majadas" con el paso del - tiempo mayor gordura en el pelo"; aún así alcanzaba un precio de 80 a 90 reales la arroba, lo que la hacía prácticamente prohibitiva para - la industria nacional, por lo que sus cortas solían exportarse casi - al completo.

Las calidades ordinaria y churra eran sustancialmente igua -- les, salvo en la peculiaridad de que para posibilitar la exportación de una parte de la lana churra, es decir, la proveniente en raza y -- crianza de ganado estante, destinada al consumo interior, se mezcla -- ban algunas veces en sus manadas ciertos "padres merinos" para con e -

sa excusa, llamar a su lana entrefina y obtener así el necesario permiso de exportación, aunque fuera realmente la corriente lana churra. Esta práctica era usual en tierras de Soria y la Rioja, de donde provenían las mejores lanas churras, que por tal procedimiento alcanzaron a fines del siglo precios de hasta 66 a 74 reales arroba, cuando previo tal sistema su precio rondaba los 35 reales, agravándose la cuestión con el hecho de que la extracción no dejaba prácticamente -- partidas de tal calidad en Castilla, por lo que en ésta y para su industria no quedaban sino las churras de Burgos, Tierra de Campos y otras partes que era muy basta y fieltruda y que sólo servía para "sayales", xergas, mantas que llaman de Palencia y mucha parte de ella -- para colchones, y por lo tanto no se pagaba sino de 38 a 40 reales arroba.

De la primera clase se había extraído siempre del reino, pero de la segunda dice Larruga sólo se extraía "de 20 años a esta parte" (1.793) y que posteriormente se empezó a extraer por el citado artificio de la tercera, llegando el punto de que ni a los precios señalados se podía encontrar, pues se extraía todo.

Este progresivo desplazamiento de la demanda exterior hacia lanas de peor calidad puede tener varias razones, por una parte, que con una demanda estable se produjera una alteración de la oferta, esto es, que disminuyera la producción de lana fina por lo que desplazaron el consumo restante a la entrefina y por último a la churra; o -- por que se produjo un aumento de la demanda lo que implicaba o un aumento de la producción de la lana fina o un desplazamiento del mercado incrementado hacia productos de menor calidad, lo que redundaría -- en un incremento progresivo de la exportación, como así fue.

Si tenemos en cuenta que en el período 1.787-1.793 la lana fina segoviana era una parte importante del total de las lanas finas exportadas, tanto de las lavadas como las sucias, y que desde luego sus partidas fueron todos los años, y en las dos clases, las más importantes podemos considerarla como suficientemente representativa (29) Así las exportaciones de tal lana son las siguientes:

	<u>1.787</u>		<u>1.788</u>		<u>1.789</u>		<u>1.790</u>		<u>1.791</u>		<u>1.792</u>		<u>1.793</u>	
	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.	LAV.	SUC.
SEGOVIA	144.457	26.663	144.945	28.346	130.698	7.706	132.004	5.928	134.749	26.623	155.125	7.966	128.929	11.112
BURGOS	28.882	244	18.620	1.255	8.229	-	28.500	-	28.436	-	10.050	1.088	3.795	
TOTAL	414.634	43.757	427.180	42.574	342.645	6.402	374.754	7.956	430.396	30.847				

El conocimiento actual de la ganadería segoviana es tal (30) que nos permite afirmar que de fines del s.XVII a mediados del s.XVIII esta evoluciona muy favorablemente y hacia 1.751 los "ovinos estantes representan las 2/3 partes de toda la cabaña lanar provincial", pero desde mediados de siglo hasta finales de él, el crecimiento disminuyó muy notablemente, sin embargo los diezmos del ganado estante, los mejor conocidos, pues en ellos no inciden los grandes rebaños que acudían a los esquileos segovianos, modificando sus comportamientos aparentes, fueron en progresivo aumento.

Por lo que a la producción de lana fina (trashumante) se refiere parece que se produjo un hundimiento considerable de su producción a partir de 1.775-1.780(31); esta reducción del ganado merino trashumante segoviano podría ser un caso más a considerar en el esquema general para el que las causas que forzaron la regresión segoviana no son ajenas, y esta situación podría explicar igualmente la regresión de las exportaciones de lana fina y su sustitución en tales fechas por lanas de menor calidad.

La lógica de esta regresión es tal que difícilmente puede ser contestada, pues a lo largo del siglo el incremento demográfico= originó un alza de los precios agrícolas que hicieron económicamente interesantes los cultivos de nuevas tierras y como los precios de la lana ascendieron con menor intensidad que los precios cerealísticos, la rentabilidad de los pastos fue decreciendo, lo que inducía a sus= propietarios a intentar un incremento de sus arrendamientos que compensara su no roturación. El alza de los costos de producción causados no sólo por el alza de los arriendos de pastos, sino también de= otros factores, supuso una disminución progresiva de la rentabilidad= de la trashumancia.

El costo de los pastos era estimado inicialmente en un 50% del total de los costos de producción, y en la segunda mitad del siglo su variación supuso un aumento de dos veces y media, mientras la otra mitad del gasto, gastos del personal, se multiplicaron por 5, los del utillaje y esquila por más de 3, los derechos por más de 2, lo que en conjunto suponía una variación del índice cercana al 300. Como por otra parte ya hemos señalado que el alza de los precios y de la lana no fue equiparable a la de los cereales y los pastos en general, los ingresos no llegaron ni siquiera a duplicarse (190), -- con lo que los beneficios disminuyeron de un 75 a un 15% sobre los gastos.

La consecuencia lógica de esta situación fue la reducción de la cabaña trashumante; al respecto, una simple comparación del catastro de la Ensenada y el censo de fines de siglo nos da la siguiente diferencia: 16.792.770 cabezas frente a 11.700.000, lo que aún -- considerando las deficiencias de la información da una tendencia regresiva en un considerable número de cabezas, y aunque no podemos a-

tribuir tal reducción exclusivamente a la ganadería trashumante, los indicios de su comportamiento y los que tenemos sobre el ganado es-- tante nos permiten decir que efectivamente a finales del siglo se -- produjo una considerable reducción de la cabaña merina trashumante.

Como ya he señalado, el sector fundamental para la exporta-- ción era este, el del ganado trashumante, y esto a dos niveles, pri-- mero en cuanto que la lana fina era la lana trashumante y segundo -- porque la entrefina era impensable a corto plazo sin la fina, pues - si no se renovaban las cabañas con ganado procedente de la trashuman-- cia tales cualificaciones entrefinas tendrían forzosamente que desa-- parecer.

Este carácter fundamental para la economía española de la - exportación de la lana fina, exportación exclusiva hasta 1.770, ex-- plica el interés del estado por proteger al sector, la protección es sabido que se canalizaba a través de la Mesta; lo que en definitiva= va a suceder es que la presión sobre la ganadería trashumante va a - convertirse en presión sobre la institución que la representa y las= fases de regresión de esa ganadería serán, como veremos, otros tan-- tos golpes al prestigio y poder del Honrado Concejo.

La Mesta como organización encargada de defender los intereses de los ganaderos frente a las presiones fiscales y territoriales de los pueblos agricultores, se financiaba por unas cuotas que de--- bían de pagar las cabezas de ganado que se acogían a su jurisdicción jurisdicción que es el mejor exponente de la fuerza de la Mesta, --- pues durante muchos años el Concejo, la Sala de los Mil y Quinientos y el Alcalde entregador fueron quienes dictaron la sentencia en cuan-- tos conflictos surgieron entre agricultores y ganaderos (32).

A fines del siglo XVII las Cancillerías, especialmente la de Valladolid, iniciaron una contestación sistemática a los Tribunales de la Mesta, sustrayéndoles de su jurisdicción la mayoría de los casos, con lo que se iba produciendo una regresión paulatina de una ganadería (33) que dadas sus características difícilmente podría subsistir sin la debida protección; sin embargo, de nuevo a principios del siglo XVIII, en parte como consecuencia de la precariedad económica de la monarquía que participaba de las multas de la Mesta, el cuerpo ganadero recuperó algún terreno, pero ya desde las postrimerías del reinado de Fernando VI y durante el de Carlos III, la situación fue deteriorándose de forma irreversible, y a pesar de ciertos intentos revitalizadores de finales de siglo y principios del XIX, el fin de la Mesta fue imparable.

En este esquema deben entenderse por una parte la extensión de las funciones mesteñas a las hermandades de pastores de Daroca, Al barracín y Teruel, en el Reino de Aragón ajeno hasta entonces al funcionamiento de la institución castellana por autorización de Felipe V en 1.726, o la confirmación de las tasas sobre pastizales en los mismos niveles en que se hallaban a fines del XVII por Fernando VI en 1.753; pero ya para estas fechas el Gobierno buscará una independencia de criterio para lo que marcará las diferencias con la imposición de un fuerte arancel a las exportaciones laneras en 1.748, en contrapartida de lo cual ofrecerá la eliminación de un antiguo tributo de la Mesta a la Hacienda, con lo que esta compensaba una partida por otra, pero por otra parte se libraba al Estado de una dependencia de intereses que pudiera coartar su política ganadera.

El ataque abierto a la Mesta se suele decir que se inició en 1.764, cuando D. Vicente Paino, diputado por las ciudades extremeñas,

con voto en Cortes, acursó a la Mesta de la grave situación de la agricultura extremeña; el pleito entre Extremadura y la Mesta fue -- llevado a presencia de Campomanes, y en este proceso que duró unos= 20 años, puede decirse que se labró la ruina económica y moral de -- la institución. Por otra parte, el Consejo de Castilla, había ini-- ciado ya en 1.771 una especie de reforma agraria estableciendo que= los municipios tenían en todos los casos el derecho a hacer de sus= comunes el uso que creyeran más conveniente. Poco después, el Rey -- autorizaba dos investigaciones sobre la Mesta, la primera de las -- cuales se hizo pública en 1.771. Por último, para 1.779 se hizo pre= sidente de la Mesta a Campomanes de quien eran de sobra conocidas -- claras posiciones antiganaderas.

Siguiendo con la tendencia ya señalada, el mismo año de -- 1.779 se autorizó a cercar heredades, viñas y olivares en las que -- no podrían entrar el ganado ni a comer los rastrojos, ni una vez re= cogida la cosecha. En 1.786 se abolió el derecho de posesión lo que significaba que los precios de los arrendamientos de los pastos re= gulados y tasados a partir de los valores prefijados tiempo atrás -- se consideraban ilegales, aunque ya desde los años 70 tal derecho -- venía siendo frecuentemente burlado. Poco después y dada su inope-- rancia, como consecuencia del traspaso prácticamente total de juris= dicción a las cancellerías y a los jueces ordinarios de los lugares sobre los que se litigaba, se suprimió el cargo de Alcalde entrega= dor, con lo que podía darse prácticamente por terminado el periplo= efectivo de la institución.

Así el proceso de aniquilamiento de la Mesta viene a ilus= trarnos lo que ya veíamos antes, frente a un período inicial de --- cierta prosperidad en 1.748, se van a aumentar los impuestos a la --

exportación de lana fina; a partir de 1.750-60 se va a producir una considerable disociación entre los precios de la lana y la carne y los cereales, con lo que las rentas de los pastos intentarán aumentar aunque este proceso fue momentáneamente amortiguado con la autorización de 1.761 para el libre uso de los comunes, que sustrajo más pastos a la demanda ganadera; terminó por imponerse de hecho por los años 70, cuando en el 71 se publica el primer informe sobre la Mesta que afecta seriamente a su prestigio y en el 79 se nombra presidente a Campomanes. Para ya el año 80 aceptar la presión de la realidad y aceptar una liberalización del costo de los pastos.

Este encarecimiento progresivo del producto final y la necesidad de adelantar crecidas sumas no sólo en concepto de arriendo y salario, sino también por los distintos impuestos, obligaban al ganadero a vender a bajo precio y a largo plazo (34). Además, según se señala en un memorial presentado al respecto por la ciudad de Burgos, muchos ganaderos se vieron obligados a aceptar mercancía en pago, a más de correr ellos mismos con los riesgos del traslado al Norte. Se trata de un problema antiguo:

"El comercio de lanas de activo se ha hecho pasivo; por la inconsideración de bajeles propios; sacan de España el dinero las naciones con lo que habían de dejarles; diré lo que hace Segovia, a quien de necesidad siguen los demás; y fuera increíble lo viéramos todos, 30 hombres de caudal atraviesan las lanas que embarcan en Bilbao pagando al extranjero, porque lleve lo que más a menester; y toma sobre sí el español los riesgos de la mar; llegados a Londres - o Amsterdam, les hacen el precio a su arbitrio los compradores; y cada año les vienen dos o tres rebajas, diciendo han cargado tantas lanas y como mercaduría con que se ruega se envilece; la paga no es dinero sino es sus telillas y buhonerías, a que también ponen a su arbitrio precio; - en entrando la mar vuelve a correr el riesgo por parte del español y paga los fletes".

Así es fácil comprender que a partir de 1.770 algunos ganaderos como consecuencia de la reducción del beneficio abandonarán la

trashumancia y se dedicarán a la ganadería estante, perdiendo en la elección, la diferencia en precio en arroba de lana, de 80 a 90 reales la entrefina y de los 100 a 120 en la fina.

Pero la diferencia fiscal y de costes de producción explica bastante bien parte de esta opción que señalaba Larruga, y también que el comercio de la lana fuera cayendo en manos y puertos cada vez más especializados, con una mayor capacidad financiera y de seguros, con una mayor cobertura de riesgo y sobre todo con una gran capacidad de absorción de los "trueques", motivos más que suficientes para eliminar a San Sebastián y los pequeños puertos de Guipúzcoa, o para precisar Santander de una reducción fiscal que fuera motor de una orientación comercial que de otra manera no tenía más alternativa que dirigirse a Bilbao.

Los excedentes del mundo rural.

Es cuestión generalmente admitida la vinculación de la economía general del Antiguo Régimen al mundo rural, de ahí que este análisis, superado el estudio de los grandes excedentes nacionales, deba iniciarse por tal sector económico, prosiguiendo con el estudio de la pesca, que si bien, puede considerarse sector primario, no siempre se analiza en conjunto.

Cuando se piensa en el peso del sector agrario, cuya población activa según cifras del censo de 1.787 venía a ser del 71% del total población (35), a la que tendrían que añadirse ciertos contingentes que además de ejercer un oficio, por el que figuraran censados, practicaban la agricultura; resulta difícil aceptar que el país no --

fuera una gran potencia exportadora. Digamos, sin embargo que un cúmulo de factores convertían a la agricultura española del siglo XVIII en una agricultura crítica. Por una parte, los derechos señoriales, - el diezmo, sustraían al campesinado la práctica totalidad de sus excedentes para acumularlos en unas manos muy localizadas, y en una escasísima proporción a manos de pequeños comerciantes.

Sin embargo, la comercialización en estos excedentes, que - "tenía que ser una de las actividades más lucrativas" se enfrentaba, salvo en el caso madrileño, con graves trabas, provenientes de la -- falta de un mercado interior, por lo que tenían que circunscribirse a áreas muy limitadas, y por la falta de unas comunicaciones adecuadas que permitieran equilibrar la relación oferta-demanda, a más de -- que la saca de granos de un lugar a otro no era todo lo posible que, en algunas ocasiones, fuera deseable, aunque ciertamente era más factible en los años de buenas cosechas que en los de escasez (36)

Los cereales. de la

Mientras tuvo vigencia el sistema de tasas, los acopios, - si bien no permitían lucros abusivos, permitían, por una parte abastecimientos locales más regulares, y precios relativamente asequibles, por lo que la tasa representaba, en manos del gobierno, un recurso de consideración en la lucha contra las crisis de subsistencias. Sin embargo, en 1.765 y tras múltiples discusiones (37) se liberalizó el comercio de granos eliminando la tasa en un intento de agilizar la actividad comercial, evitando la acaparación y sobre todo, = el bloqueo de los excedentes en la búsqueda de beneficios a corto -- plazo. Pero las primeras medidas liberalizadoras de 1.756-57 no habrían surtido el efecto deseado por falta de comerciantes, y tampoco surtió los efectos deseados la del 65, por lo que el 68 hubo de in--

sistirse de nuevo en la reglamentación de la función de dichos comerciantes, pero así y todo el 69 multitud de lugares de Castilla seguían sin tener ningún comerciante.

Esta falta de los necesarios agentes del comercio, tanto en la época de las tasas como con el libre comercio de granos, supuso una importante falta de iniciativas tendentes a producir el necesario equilibrio entre la oferta y la demanda internas, y sobre todo la inexistencia de una práctica de acopios en los años de buenas cosechas, que trasladados a los puertos buscarán mercados adecuados convirtiendo al país en exportador de granos. Frente a esto, o se especuló con las futuras cosechas practicando una sustracción abusiva de cereales, o se permitieron las bruscas caídas de precios. Pero no se comercializaron, al menos masivamente, grandes excedentes.

Comercializaciones no masivas se practicarán, en algunos años por los puertos del norte, así por ejemplo consta que desde el puerto de Bilbao se reexpedían e incluso se canalizaban granos, estos últimos o bien de producción propia o sino de producción castellana. Al respecto los casos son abundantes: en 1.768 Juan Matías de Sarachaga reexpidió granos acopiados, de fuera del Señorío a Málaga, y los señores Uriarte y Balparda, vecinos de Portugalete, recogieron trigo en Munguía, Plencia y Guecho de los arrendamientos de los diezmos para trasladarlos al Ferrol. Al año siguiente, M. Antonio de Merino, de Orduña pide permiso para recoger 250 fanegas de trigo con el fin de completar una partida que tenía comprometida en Sevilla y ofrece acopiarlos con lentitud y en muchos mercados. Desde fuera del Señorío, en algunos años buenos, también se transportaban granos, como el caso, el mismo año de 1.769, de Nicolás Zalvidea, que extrajo a Galicia 600 fanegas de maíz compradas en Ayala. De hecho se extraen granos, entre otros los años 1.768-69, 1.772, -

1.779, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 1.787 y 1.791 que generalmente se enviaban a Galicia y Asturias, alguna vez a Santander y en 1.781 y 1.785 a Portugal, exportándose con mayor frecuencia maiz que trigo. Ahora bien, no debe de pensarse en grandes cantidades sino más bien en partidas de poca consideración, y desde luego, comparadas con las partidas importadas, ciertamente insignificantes - (38). Con más frecuencia, parece que se sacaron granos, mejor harinas, por Santander desde las tierras de Palencia (39).

Ahora bien, prescindiendo del nivel nacional nos aproximaremos a las distintas economías regionales y obtendremos una realidad sustancialmente similar al esquema general; en Galicia (40) el 70,68% de la población activa se encontraba encuadrada en el sector agrario.

"Asturias conservaba, ya mediado el siglo, un marcado carácter rural; la ciudad de Oviedo, único núcleo urbano importante de la región, tenía en el año 1.757, 1.748 vecinos y 623 eclesiásticos seculares y regulares, los demás lugares de la región estaban formados por un conjunto de caseríos, y algunas villas capitales de concejos, cuya población no podría ascender a 2.000 vecinos- en dichas agrupaciones, no podía haber los puertos públicos de abastos que en las grandes poblaciones de Castilla y Andalucía" y por ello, nunca se estableció en el Principado la Renta de millones.

Por ello el comercio interior de Asturias era:

"Un trueque o permuta con que los naturales del Principado en cada concejo acuden un día determinado de la semana al mercado que de ordinario se celebra en el pueblo capital del concejo a surtirse de lo que necesitan para la semana, el mes, el año... Para esta adquisición no llevan dinero, sino tan solamente aquellos cortos efectos de su cosecha e industria" (41).

Parece que a pesar de los numerosos puertos del Principado, no ha habido comerciantes de granos en ninguna cabeza de Partido

"O porque esta provincia no da más granos de los que necesita, o por la pobreza de los labradores" ... Realizaban las ventas de granos los prestameros "que son unos arrendatarios de frutos decimales cuyo comercio es retener los granos hasta lograr venderlos a precios excesivos" (42).

En Asturias "la agricultura, la ganadería, la apicultura y de madera más reducida la pesca, no sólo absorbían la casi totalidad de la mano de obra nativa, sino que al mismo tiempo los respectivos productos cifraban, el mayor porcentaje en la producción regional (43) y para, 1.787, fecha a la que corresponde la precitada evaluación gallega, de sus 347.776 habitantes, 60.986 se dedicaban a la agricultura (44) lo que vendría a suponer, incluyendo en tal ámbito los pescadores, cerca del 80% de la producción nativa. En - Burgos el 82,16% de la población activa se dedicaba a la agricultura (45). Por su parte en las Provincias Exentas la proporción era algunas veces más baja, lo que repercutía en una menor proporción productiva.

Pues bien, a pesar de los elevados índices de población activa agraria, en Galicia, según Meijide (46) la renta agrícola por capital era tan baja que para alcanzar las 4,28 fanegas per cápita se producía un déficit, consideradas las importaciones malamente - se llegaba a los 3,7 millones de fanegas necesarias. En Asturias - el valor de la producción agraria llegaba al 93,5% de la producción total, pero aún así "sólo conseguía cubrir la mitad de las necesidades de su población y ganadería (47).

"Por lo que a la provincia de Burgos se refiere, ésta era - deficitaria en su conjunto, y en su división administrativa, lo era en 9 de sus 14 partidos, siendo los de más baja producción per cápita los de Laredo y Logroño con 2,74 y 2,47 fanegas año (48). En las -

Provincias Exentas donde la población agraria era proporcionalmente menor no se podía esperar una situación más optimista, así no llegaba a 4 fanegas, 7 cel. en Guipúzcoa y 4 fanegas, 2 celemines en Vizcaya (49) con el agravante de que en Guipúzcoa, desde el último tercio del siglo XVIII hasta la guerra de la independencia, la producción de trigo y de maíz había descendido en un 20,59% y en un 12,26% respectivamente(50) y no hay razones fundadas para suponer lo contrario en Vizcaya(51)

A partir de esta somera reflexión vemos como una rama de la producción de la zona que nos ocupa, la agricultura, además de afectar a la mayoría de la población era insuficiente para la propia demanda, así pues mal podría ser dicha zona exportadora de aquello en lo que más trabaja, antes bien, de extremo a extremo, el área estudiada, debía adquirir fuera los cereales necesarios para subsistir.

Pero agricultura no es exclusivamente cereal. En Galicia además de los cereales se producía vino, aunque cada vez se dedicaban más tierras a la horticultura y a nuevos productos. Dos áreas de la producción experimentaron una cierta regresión. Por una parte los cítricos y los viñedos, que junto con los castaños fueron muy abundantes, y por otra parte, las plantas industriales cuya producción se intentó revitalizar, especialmente en los casos del lino, el cáñamo y la seda. Pero a fines del XVIII, la producción de cáñamo era mínima y la de lino estaba reducida a Lugo, donde eso sí, tenía relativa importancia.

Los vinos y otros productos.

Interesa resaltar dos factores de esta agricultura no cerealista, el viñedo y los cítricos. El vino fué para ciertas áreas=

de Galicia el producto fundamental hasta el punto de que, en algunas zonas, las cotas más altas de producción se dieron precisamente en el XVIII; la vid, cultivada preferentemente en las riberas de los ríos, durante el siglo XVIII comenzó a desaparecer de la costa norte mientras que en Betanzos ocupaba un lugar preponderante, entre Betanzos y La Coruña llegó en algunas zonas, a ocupar el 50% de la superficie, a pesar de lo cual la proximidad coruñesa hacía a la zona deficitaria, y compraban principalmente vinos de Orense, zona ésta, de muy alta producción pero con problemas de transporte para comercializar sus excedentes. Problema que no tenían los viticultores de las Rías Bajas y del Bajo Miño, ni los de los alrededores de Santiago, zonas todas ellas de muy alto nivel productivo. Pues bien, a pesar de esto en la respuesta que el Consejo de Castilla da a una petición de la Junta del Reino de Galicia, se dice textualmente "el fiscal... dice ... que en aquel reino, por no tener la cosecha suficiente, le introduce (el vino) de Cataluña y otras partes" (52).

Hasta el punto de que zonas antaño exportadoras, cierto -- que del norte, como Ribadeo, que exportaba vinos del Miño, se dedicaron a la importación, quizás porque ciertas prácticas tendentes a -- mantener los precios en Galicia, impidieron la comercialización, en algunos momentos, de los vinos de Ribadavia; así se cita el caso del irlandés Paul Brawn.

"Au printemps, des marchands catalans et asturiens avaient parcouru les ribères de l'Avia et du Miño et avaient acheté des grands cantités de vin, en particulier a Beade, --- puis l'avaient fait transporter a Redondela, Vigo, Bayona= et Pontevedra où il avait été embarqué pour Ribadeo et la= côte Cantabrique. Ces achats avaient prorrogué une hausse= du vin, estimé a 20 reales de nuoyo après la bonne recolte de 1.765, où le payait jusqu'à 49 et même 51 reales trois=

ans, plus tard". (53)

Todo lo cual es un síntoma de la capacidad de oferta de -
estos vinos a los que poco después en 1.771, surgió en las mismas -
costas gallegas la competencia de los vinos catalanes y franceses, =
frente a los que tuvieron que pedir protección a la administración.

Como señala también Meijide "durante las primeras décadas
del siglo privó todavía un fuerte consumo del vino gallego e inclu-
so éste se exportaba por Ribadeo a puertos de Asturias y Vizcaya. A
partir de 1.730, en cambio, comienza a acentuarse la penetración, -
cada vez de mayor cuantía, de caldos de Francia, Cataluña y Andalu-
cía". (54).

En lo relativo a los agrios, no es cuestión de reproducir
las múltiples citas que Meijide (55) aporta como confirmación de su -
importancia. Supuesta ésta, cabe decir que desde el siglo XVI, en -
que alcanzó una gran importancia, fué una de las ramas más activas =
de las exportaciones gallegas, pero que para el XVIII, por múlti---
ples razones, se iniciaba su ocaso; llegando a finales de siglo a -
no ser ni imagen de la que fué. En parte sustancial por el bloqueo =
del mercado inglés, como consecuencia del tratado Anglo-Portugués -
de Methuen, y en parte, también debido a la competencia de otras á-
reas peninsulares; inicialmente se sustituyó el mercado inglés por =
el francés, pero como el mejor mercado para los agrios levantinos e
ra precisamente el francés y el Norte de Europa, Galicia no pudo so-
portar la competencia.

Parece ser que Galicia era también gran productora de o--
tros frutos y que algunos de ellos eran exportados, como las casta-
ñas, pero este tipo de exportaciones va a resultar muy difícil de--

tectarlo y aún más evaluarlo, aunque tengo la impresión de que, al igual que los holandeses en el País Vasco, se utilizarán generalmente en tornaviaje.

En Asturias donde había una escasa variedad de cultivos, con el agravante de una tecnología rudimentaria (56) la producción agrícola era prácticamente de autoconsumo; el cultivo del trigo, maíz, centeno y escanda se practicaba en todo el País "aunque los núcleos harineros, fuesen los concejos de Grado y Suero" (57) Se producían también pequeñas cosechas de lino y cáñamo, tan cortas que incluso eran insuficientes para cubrir sus necesidades internas. Poco más he logrado saber de la agricultura asturiana del XVIII pero por ciertos datos de las averías del Consulado de Bilbao consta que el principado exportaba frutos secos: avellanas y nueces, cebollas y según señala Meijide (58) cítricos.

En el siglo XVIII en Asturias, según el Catastro, la distribución de los viñedos era muy clara, en los muelles del Eo, el Navia, el Narcea, el Nalón y el Teverga, es decir la zona occidental del Principado y con la ubicación preferente por los cursos medios. Es decir, se trata de viñedos no costeros, pues a pesar del esfuerzo de los procuradores por extenderlos hacia el litoral no lo consiguieron; de unas cosechas muy escasas entre 4.500 y 5.000 hl, en 1.745 y más 2.300 a 3.800 a finales de siglo- viñas de mala calidad salvo en algún que otro lugar, que no se podía ni pensar en exportar ya que incluso para el propio consumo se prefería la sidra.

La producción de sidra era más importante que la de vino consumiéndose cantidades muy considerables "in situ", aunque algunas partidas llegaran a exportarse.

Sin embargo, y salvando áreas muy concretas, la producción de sidra no pudo reemplazar la de vino, ni nutrir por lo tanto, la demanda de este artículo, lo que obligaba a importaciones de cierta consideración, así, para 1.799 se calcula que tuvieron que comprarse en el interior cerca de 50.000 hl (59).

La competencia asturiana a los agrios gallegos se acentuó al final del siglo XVII, fecha en que parece que sus arboledas de agrios ocupaban gran parte del litoral, aunque especialmente se encontraban en la zona comprendida entre Ribadesella y Llanes, puertos -- que ocuparon un lugar importante en los niveles de exportación. La situación de este tráfico mejoró notablemente como consecuencia de ciertas ventajas aduaneras para su introducción en los puertos franceses del Atlántico; pero los agrios asturianos igual que los gallegos, no pudieron resistir mucho tiempo el empuje de la fruta levantina.

En lo que a Burgos se refiere la diversidad de su geografía, hace difícil su análisis; además de su déficit triguero, no cosechaba ni el 50% de los garbanzos que necesitaba, las cosechas de fruta eran pequeñas y los cultivos industriales eran muy bajos en toda Castilla la Vieja, aunque Burgos era, dentro de este área un buen productor, pues llegaba a recoger 46.000 c de lino (60).

Diferencia entre producción y consumo.

	TRIGO	CEBADA	CENTENO	AVENA	MAIZ	GARBANZOS	HABAS	LENTEJAS
BURGOS	-234.938	+17.220	+102.058	-11.794	-35.971	-6.034	+4.115	-1.968
LAREDO	-38.283	-14.248	-1.230	-0-	-37.016	-5.013	-118	-12
LOGROÑO	-33.877	-5.480	-584	-5.701	+80*	+86	+134	-512

* No se consumía.

Los resultados son muy esclarecedores, sobre todo en lo relativo al déficit sistemático del partido de Laredo, la actual provincia de Santander, en materia de alimentación.

En lo que a los frutos se refiere Larruga, señala que la provincia podría ser más productora, en especial de avellanas, en los que pudiera hacer competencia a Asturias, pero, aunque en algunos años también les llegaba para exportar, su producción no era tan considerable. El punto de embarque de los excedentes solía ser Limpias, porque tratándose de un tráfico de embarcaciones pequeñas, éstas podían entrar con cualquier marea; sus viviendas y lonjas estaban adecuadas para el almacenamiento. Hacia 1.753, en Ampuero construyeron una especie de lonja obligada que planteó múltiples problemas a los comerciantes de avellanas pues las embarcaciones no podían llegar hasta la lonja sino en mareas vivas, a más de que los accesos por tierra hasta dicho lugar eran muy difíciles, todo lo cual influyó negativamente en su comercialización (61).

Se cogía bastante castaña que generalmente compraban los holandeses en Bilbao o Castro, aunque embarcaban en los puertos que fuera preciso, lo que parece que permitía la existencia de ciertos intermediarios que se lucraban de forma abusiva, "pues pagando el de Bilbao la fanega a 18 r, ellos sólo dan 12 ó 13 al vecino cosechero". Los cargazones se hacían también por Limpias, en embarcaciones menores y en algún caso con las mismas naves planas de los holandeses.

Por su parte las zonas de Laredo-Santoña fueron en materia de agrios, algo similar a las que hemos señalado para Asturias, Llanes, Ribadesella. Aquí, como en los casos de la avellana y la castaña, se produjo también una especie de control del comercio, por par-

te de los holandeses, aunque también participaban en él los franceses (62) Este comercio, al igual que los tráficos de avellanas y castañas estaba libre de toda clase de derechos de exportación y generalmente los exportadores solían traer en pago trigo, pescado u otros mantenimientos.

El reparto geográfico de la vid era muy irregular, al oeste su número era prácticamente insignificante y alrededor de la villa y hacia el este, se producía en alguna cantidad; hasta el punto de que "el vino representaba incluso un recurso importante para --- ciertos núcleos litorales". Si miramos los puertos más importantes: en San Vicente de la Barquera, donde en el XVI hubo viñedos capaces de proveer a los lugareños y a los entonces abundantes navíos que llegaban al puerto, en el XVIII sólo se cultivaban algunas hectáreas y las referencias a viñas abandonadas son abundantes, y las viñes arrancadas se sustituirán por plantaciones de maíz; de cualquier forma, a finales de siglo se producían unos 4.000 cántaros de chacolí, entre San Vicente y el Saja, Suances tenía algunas viñas, mientras que en Comillas y Laredo su número era insignificante. Santoña producía cierta cantidad hasta el punto que llegó a exportar a otros puertos de la costa algunas cantidades de chacolí; en Colindres y Limpias se dedicaba a su cultivo una superficie considerable y por último Castro Urdiales, cuya exigua jurisdicción se dedicaba casi al completo al cultivo de un chacolí considerado de buena calidad.

Por otra parte, para una provincia que consumía alrededor de 1.271.638 C de vino, sus cosechas eran con todo ciertamente importantes, y la mayor parte de sus excedentes se destinaba a las Provincias Exentas.

TOTAL : 3.015.2131

LOGROÑO : 363.5421

LAREDO : 155.8851

Sin embargo, las condiciones de estos excedentes eran muy precarias, pues los vinos malamente vivían un año.

En las Provincias Exentas dos cereales tenían importancia: el trigo y el maíz; éste último era, por finales de siglo más importante que el primero en Vizcaya y Guipúzcoa, en ésta se llegaban a recoger también algunas cosechas considerables de avena. La castaña se recogía prácticamente por todas partes. Para beber se contaba -- prácticamente con la sidra y el vino. Sidra, había en casi todas -- partes, pero en el XVIII inició una clara regresión en dichas provincias, situación similar a la del viñedo, aunque éste estaba más-- localizado en Vizcaya. En algunos lugares se producían agrios.

La situación de toda esta agricultura era muy precaria, -- pues el consumo de Vizcaya y Guipúzcoa se podía evaluar en 803.555= y 765.555 fanegas año. Sólo en trigo, Guipúzcoa experimentó un déficit de 76.968 fanegas el año 1.789, y según el mismo autor, si consideramos de una forma global la producción agraria.

	Pr.	Cons.	Alt.
VIZCAYA	446.975	803.535	-456.560 fanegas año
GUIPUZCOA	494.408	765.555	-371.147 " "

Cifras más ilustrativas de una grave insuficiencia productiva pues, prácticamente ninguna de las dos provincias era capaz de producir ni la mitad de los cereales que necesitaba (63).

Desde este panorama los únicos productos exportados, eran

las castañas que se extraían a cambio de cereales (64) extrayéndose al año de 25 a 30.000 fanegas (65). El derecho de la castaña figura como partida autónoma a partir de las cuentas del bienio 1.784-86, lo que computado a 2 reales fanega, nos sitúa en los límites citados.

1.784-86	10.763 rv
1.792-94	16.454
1.798-800	15.356

También se exportaban algunos agrios, aunque ya para mediados del XVIII su producción era tan limitada que las partidas serían mínimas y, en la mayoría de los casos de reexportación.

Si dentro del ámbito de la agricultura queremos incluir la riqueza forestal, hay que señalar que en la costa Atlántica de Galicia, los derechos del Rey se extendían desde Ribadeo hasta La Guardia, lo que permitió disponer siempre de grandes cantidades de madera. Ahora bien, la abundancia de madera, madera que fué -- precisamente extraída, no se destinó a la exportación, sino que se destinó prácticamente por completo a las necesidades bélicas del País (66). Durante la Guerra de Sucesión se extrajo gran cantidad para las obras de fortificación de las plazas marítimas, más tarde en 1.727 se fundaron los Astilleros de la Graña, grandes -- consumidores de madera, hasta que a finales de siglo la gran riqueza maderera de la región estuvo parcialmente agotada, lo que hizo disminuir los ritmos de la saca, y esto no es de extrañar si tenemos en cuenta que en el caso de Vivero "puede estimarse que no menos del 80% de la madera expedida por el puerto de Vivero -- desde 1.757 a 1.800, en cuyo período se talaron en aquella comarca más de 7.300 árboles, en su mayoría robles, ha sido librada -- con destino a la base ferrolana" (67).

En Asturias, la riqueza forestal era también considerable y ya hemos visto como uno de los argumentos aducidos en la preferencia del trazado de la carretera Oviedo-León por Pajares era, precisamente que ésta permitiría extraer por dicha ruta las maderas ya elegidas para los astilleros de la base.

En cuanto a la provincia de Burgos, dice Larruga (63) que - generalmente era una provincia abundante en maderas que se habían - establecido al socaire de tal riqueza, pero ya Bowles (69) señala que parte de la zona de Reinosa estaba tan mal tratada que corría riesgo de despoblarse.

Por último en Vizcaya y Guipúzcoa, donde había una gran - riqueza forestal y un especial cuidado en su conservación, precaución que fué relajándose como consecuencia, en parte, de la presión roturadora. No se extraía, sin embargo, gran cosa de esta especie, = pues los elevadísimos consumos de las ferrerías a más de la cons---trucción de viviendas y navíos no permitían los excedentes comerciales, salvo más al sur, en la zona alavesa.

La ganadería.

La cuestión ganadera es mucho más compleja. No es cues---tión de entrar en detalles sobre una riqueza ganadera generalizada. En lugares como Galicia el ganado mayor era prácticamente imprescindible para la agricultura, o en Asturias dondo sólo en el concejo - de Nora se calculaba una cifra superior a las 20.000 cabezas (70) de---forma que la ganadería era en el principado, junto con la agricultura, la actividad productiva que había alcanzado mayor desarrollo. - En Burgos, sobre todo en la zona norte, en la montaña, donde se recogían casi la mitad de la hierba forrajera de la provincia: 10.970 carretadas de un total de 24.700 (71).

Y aparte, del ganado lanar, que se daba preferentemente - en la zona alrededor de Burgos, había una importante cabaña. En el= País Vasco "de las veintidós ferias ganaderas existentes en Vizcaya a finales del siglo XVIII, el 43% se fundaron en la segunda mitad - de dicha centuria" (72) y esto a pesar de que en 1.774 hubo una gran= epidemia que "en algunos casos llegó a despoblar de ganado los mon= tes".

El problema reside en evaluar su tráfico. Que se trafica= ba no cabe la menor duda, había traspasos de unas provincias a o--- tras, lo que originaba no pocos enfrentamientos; pero, a lo que sa= bemos no se embarcaba ganado vivo ni se salaba para su exportación= por los puertos, pero lo que si se hacía era extraerlo por las fron= teras terrestres de Galicia con Portugal (73) y de Guipúzcoa con Fran= cia (74).

Algunas formas menores de economía agraria, especialmente la apicultura, tenían una cierta consideración, concretamente en Ga= licia, donde la producción de cera se evaluó para 1.799 en 4.000 a. al año por un valor de 361.000 reales, aunque Larruga estima que se trataba solamente de 390 a. de cera y 2.800 de miel (75) Parece ser - que parte de esta cera, al menos de la producción de Orense se ex-- traía, pero no por mar, sino por Castilla. En Asturias, también ha= bía alcanzado, para mediados del XVIII, gran desarrollo, pues tota= lizaba 39.593 colmenas (76) pero no tengo noticias acerca de su comer= cialización.

La pesca

Vinculada en algunas estadísticas el sector primario la -

pesca era un factor muy importante en la economía de la zona que nos ocupa, sin embargo, el sector pesquero es uno de los más desatendidos en los estudios sobre el Antiguo Régimen. Esta actividad toma dos vertientes: por una parte la pesca en mares lejanos como el bacalao de Terranova y por otra, la pesca ordinaria de bajura. La primera obstaculizada por unas cláusulas de tratado de Utrecht puso a los consumidores españoles en manos de los proveedores ingleses y franceses, cuando los puertos cantábricos, especialmente los vascongados, habían sido grandes pescadores de esta especie. Con respecto a la pesca de bajura sabemos muy poco, algo de las técnicas, algunas referencias al número de pescadores, relación de las especies pescadas, y frecuentemente, en que fechas; pero muy pocas noticias sobre las capturas, sus consumos distribución, precio, etc. He prescindido de la ballena y otros cetáceos porque ya desde finales del XVII prácticamente (salvo muy contadas excepciones, no más de 20 contabilizados a partir de 1.730) no volvieron a ser capturados.

La costa gallega presentaba desde el punto de vista pesquero una división muy acorde con su geografía, pues las actividades pesqueras fueron muy distintas según nos refiramos a la costa Atlántica o a la Cantábrica (77). En la primera, parece que los efectos de la matrícula de pesca de 1.748 fueron tan desastrosos que provocaron una crisis general en el sector, lo que permitió penetrar en él a los catalanes, pues éstos, aunque verdaderos matriculados, lo eran con servicio en Cataluña, y los devastadores efectos de las guerras navales con Inglaterra les afectaban en menor medida (78).

Así con anterioridad a 1.750 la coyuntura va a facilitarse

tar la afluencia de marineros catalanes hacia las costas de Galicia, afluencia difícilmente concebible sin la perspectiva del mercado mediterráneo, "donde la pesca salada tenía una gran aceptación entre las clases populares", esto explica el crecimiento del tráfico galaico barcelonés en el que tras una fase inicial de penetración, se produce un despegue hacia el año 1.774, que irá acentuándose de una manera cada vez mayor.

La primera etapa de esta penetración se extiende de -- 1.750 a la invasión francesa, fase en la que "el comerciante catalán se desplazaba a Galicia por temporadas anuales o cosechas, -- que volvía a repetir de resultarle ventajosa". Normalmente en Galicia compraban y manipulaban el pescado, introduciendo a su vez en el mercado gallego vinos y aguardientes.

En esta fase los catalanes compraban la sardina capturada a los pescadores gallegos, ellos la salaban y preparaban, -- contratando para ello los servicios del personal necesarios, fletando por último un barco que transportaba la pesca a las costas= levantinas.

"Compan todo lo que pescan los naturales, levantan sus barracas sobre la costa y en ellas espichan, salan y embarrican las sardinas para hacer después un comercio."

La peculiaridad de las técnicas introducidas por los catalanes obligaban a que éstos o bien proporcionaran los instrumentos necesarios para la pesca de arrastre, cuyo coste era prácticamente inaccesible para los pescadores gallegos, (en torno a -- los años ochenta, 14.798.5 r^s) que utilizaban el cerco como un agre

gado de los pequeños trozos de red de que cada uno disponía, pagán doles a éstos su trabajo, o utilizando a los mismos gallegos, com prándoles la totalidad de la pesca a los precios que les imponían. "En ambos casos el producto de la pesca iba a parar siempre a ma-- nos del empresario, que era el único con posibilidades para manipu larlo en factoría, y comercializarlo."

Los primeros puertos pesqueros de la Costa Cantábrica - Bares y El Barquero, eran puertos exclusivamente pesqueros y en e llos se solían capturar un promedio anual de 1.500 millares de sar dinas, siendo generalmente menores las capturas en Bares, donde el beneficio industrial de la pesca no llegó a manifestar una clara - tendencia alcista sino a finales de siglo, fechas por las que se a sentaron algunos catalanes en la vecina población de El Barquero, - más fecunda en la pesca según ponen de manifiesto los siguientes - datos: "Los años de 1.780 a 1.788, la costera de sardina rindió -- 3.500 y 1.500 millares frente a 1.500 y 65 millares en Bares". La= mayor parte de estas sardinas se vendían al puerto de la zona, --- aunque algunas de las saladas se llegaron a extraer a León y Casti lla.

El siguiente puerto, Vivero, fue tanto por el número - de sus pescadores como por los volúmenes de la pesca una de las ba ses principales de la pesca en la Galicia Cantábrica.

	<u>1.773</u>	<u>1.780</u>	<u>1.788</u>
Vivero	24.000	4.000	3.550
Cillero	15.000	2.500	3.000
Foz	1.400	1.000	3.600
El Barquero	(*)	3.500	1.500
Ribadeo	1.000	(*)	(*)
San Ciprián	1.000	400	80
Burela	900	500	100
Rinlo	500	300	325
Nois	200	(*)	200
Bares	(*)	1.500	65

La Coruña	80.000
Concurbión	70.000
Cangas y	
Finisterre	60.000
Muros y Sada	40.000
Redondela	30.000

Pero aún esta superioridad local debe tomarse en una consideración relativa frente a las capturas de la costa atlántica; sin embargo, la salazón de la sardina no fue proporcional a la importancia relativa en las capturas porque se daba una notable escasez, consiguiente carestía, de la sal. A pesar de las dificultades también se asentaron en esta ría algunos catalanes que produjeron consiguientemente un alza de la producción en la segunda mitad del siglo hasta los niveles que venimos comentando, pero en su cómputo la producción era reducida y las exportaciones se hacían generalmente al interior de Galicia, a las provincias de León y Castilla, a los demás puertos del norte de la península e "incluso es librada algunas veces a los mercados del S.O. de Francia". En la misma jurisdicción de Vivero se encuentra el puerto de Cillero, el segundo en importancia en las capturas de sardina, pero el primero en merluza, congrio y otras especies, llegando en su conjunto, a ser el puerto cantábrico de Galicia que contribuía con más a la renta de los millones sobre la pesca industrializada.

Los tres puertos menores de Foz, Burela y San Ciprián tenían un vecindario reducido que alternaba la pesca con la agricultura; en Foz las capturas más frecuentes eran de sardina, que generalmente se consumía a nivel provincial, y aunque también se capturaban congrios y merluzas, estas capturas nunca fueron importantes, entre otras razones por falta de los capitales necesarios para obtener los aparejos adecuados. En Burela los volúmenes de captura de las distintas especies eran los menores de los tres -- pueblos, hasta el punto de que los volúmenes de sardinas captura-

dos prácticamente no permitían su salazón, no así el congrio del que en algunas ocasiones llegaron a despacharse partidas curadas a Castilla. En lo que a San Ciprián respecta hay que señalar que la importancia de sus capturas era desproporcionada a la cortedad de su vecindario; frente a los demás puertos para los que las capturas de sardina eran lo primordial, en éste, aunque no resultaban despreciables, así como tampoco las de merluza, que le situaban en el primer lugar; la pesca más considerada era la del congrio, circunstancia que le situaba en el segundo lugar en la renta de millones, aunque eso sí, a una considerable distancia de Cillero: 81.098m^s frente a 20.198. Para surtirse del congrio curado llegaban al pueblo bastantes traficantes que lo ---- transportaban en su mayor parte por tierras de Castilla mientras por mar se enviaban diversas partidas a los demás puertos del -- Cantábrico e incluso a Portugal. Ahora bien, esta situación de mediados de siglo sufría a finales de la centuria un serio deterioro, consecuencia una vez más de la matrícula, que impedía la práctica pesquera a los agricultores, tipo de actitud muy generalizada en la zona; y también por "la penuria en los acopios de - sal" de la que tenían que surtirse en Ribadeo o Vivero, y por último por la falta de la iniciativa catalana, que, aunque en pe-- queña escala se había producido en todo el litoral.

Por último el puerto de Ribadeo, cuya condición pes-- quera no fue, en el siglo muy interesante, pues sus naturales se dedicaban poco a la pesca ya que, aunque sí la practicaban en invierno, en verano preferían dedicarse al cabotaje con lo que el volumen de pescado capturado era mucho menor que el de otros --- puertos y "por consiguiente no era de ninguna consideración el - pescado salado o salpresado que aquellos mareantes beneficiaban"

Así solo pequeñas partidas de sardina fueron extraídas a otros mercados, y esto más por causa de que los vínculos comerciales eran -- importantes que por la fuerza exportadora del sector, por lo que -- sólo a finales de siglo se incrementó algo su envío a Vizcaya y -- Francia.

En resumen, partiendo del hecho de que el aprovechamiento de los recursos pesqueros no llegó a alcanzar en el XVIII, por los medios convencionales, los niveles de tiempos de Felipe II, -- por causa primordialmente de las guerras que de 1.640 a 1.668 enfrentaron a España y Portugal y que supusieron un duro golpe para la población marinera de estas costas. En el siglo XVIII, superada la primera fase del reinado de Felipe V, se entró en un período de relativa prosperidad desigualmente repartida pues en la costa atlántica la dependencia a los catalanes permitió "incrementar espectacularmente las capturas, pero el sistema "capitalista" de explotación empleado empobreció sensiblemente a los pueblos, base de sus actividades en la zona cantábrica, donde también la sardina era el principal recurso. Tras la fase baja de principios de siglo, se originó una expansión que se alargó hasta 1.773, con capturas globales cercanas a los 60.000 millares año, a partir de este momento, en el último cuarto de siglo, los volúmenes capturados disminuyeron sensiblemente hasta otros próximos a los 45.000 millares. Sólo por Vigo se extraían por tales fechas 145.000 millares, otras especies como el congrio, la merluza, la raya, el rodaballo y etc. permitieron capturas muy inferiores, lo que no significa que carecieran de importancia.

En estas condiciones y dada la acaparación catalana de los productos de la costa atlántica cabe señalar que a niveles co-

merciales la producción no fue muy excedentaria y cuando lo era -- se destinaba fundamentalmente a proveer el interior gallego, a -- León y Castilla en siguiente término, mientras por mar se trans-- portaba en pequeños barcos a Asturias, Santander y País Vasco; só-- lo pequeñas y poco frecuentes partidas de sardinas se enviaban a= Francia desde Ribadeo y Vivero y a Portugal congrio de San Ci---- prián.

La información disponible sobre el resto de las zonas= que nos ocupan no es tan detallada. En lo referente a Asturias, -- el Catastro nos da que el total de embarcaciones de pesca era de= 96, de las cuales había 22 en Pravia, 6 en Navia y el resto se -- distribuían por los demás puertos; y por las mismas fechas en la= Galicia cantábrica se habla de 76 embarcaciones, aunque otras in= formaciones decían que sólo eran unas 63, cinco años después; pe= ro esta diferencia debe de ser considerada con precaución, pues -- de los 6 que corresponden a Navia, 2 que "por su pequeñez ninguna puede llegar a tocar el agua salada"(79) lo que más bien indica -- que eran simples botes. Con lo que resulta difícil señalar una me= dida de diferencia entre ambas costas; a más de que ni el número= de embarcaciones implica un número de pescadores, ni éstos ni las otras significan unos determinados rendimientos; cuestión que ade= más no puede medirse en un año, sino que debe estudiarse en una -- serie de ellos, pues los distintos puertos pueden tener, en un a= ño concreto, comportamientos poco representativos.

Poco se sabe también de lo relativo a la pesca en las= Cuatro Villas, y a lo que parece fue en esa zona de la costa en -- la que permaneció por más tiempo la práctica de la pesca de la -- ballena(80); por lo demás pocas variaciones que señalar sobre lo --

ya visto; una comunidad de pescadores que se dedicaban frecuentemente a la agricultura, comunidad a la que la matrícula afectó con su exclusivismo muy negativamente y que pescaba preferentemente sardinas que en cantidades no muy grandes salaban con sal procedente de Cabezón, destinando el resto de sus excedentes, no a la conserva, sino a la obtención de aceite y para la elaboración de abonos. A estos menesteres se dedicaban en Santander, según el catastro 12 barcas para besugo, 19 para sardina y nueve batelitos para la pesca pequeña, y dedicaban unos 100 días de trabajo al año y en 1.797 eran 212 los matriculados y 144 los invalidos, más 356 pescadores en el mismo Santander y en el total de la costa 1.157 hombres.

Pero para finales de siglo las cosas habían continuado en su tendencia regresiva y la situación no era ni parecida a lo que diera el Catastro y aún peor a la de principios de siglo "se puede temer con fundamento no tarde en desaparecer casi enteramente la pesca de las expresadas Siete Villas ... es pues constante que se hallan en la mayor decadencia sus pesquerías", hasta el punto que la sardina, que era el pescado más abundante de la zona no se pescaba sino en cuanto se suponía comercializable en fresco (81).

En las Provincias Exentas la pesca se practicaba en abundancia, respecto a Guipúzcoa escribió en el XVIII Landazari (82).

"En el día se transportan a Castilla y otras partes del Reino innumerables arrobas de besugo y escabeche en los meses de Noviembre, Diciembre y Enero, espe--

cialmente de los puertos de Motrico y Deva, cuya venta produce sumas grandísimas a estas villas y a las demás que se emplean en la pesca. Con salmones que se cogen en los ríos Bidasoa y Oria, en las inmediaciones de la costa y último término de su curso, por lo que puede reputarse pesca marítima, son en mucho número en los territorios de las nobles villas de -- Usúrbil e Irún, ascendiendo en algunos años el número de los que se cogen en la última villa a 4.000 y de las cuales se transportan muchos a Madrid y otras poblaciones del Reino. Por un cómputo prudencial y de combinación de unos años con otros, se regula que produce el pescado al puerto de Motrico 19.000 ducados, al de Deva 5.000, al de Guetaria , al de -- Zumaya , al de Orio , al de San Sebastián 21.409, al de Pasajes , al de Fuenterrabia y al de Irún (los mismos espacios en blanco en el original). Empleáanse en esta pesca más de 50 embarcaciones llamadas chalupas y mucho número de hombres que las navegaban, gobernaban y extraen con --- ellas el prodigioso número de pescado de que por mayor se acaba de dar noticia".

Para Vizcaya, la información, aunque algunas de las cofradías de pescadores conserven documentación, es muy desigual, las que por el momento conozco, las de Bermeo y Mundaca sólo nos permitían hacernos una idea, ciertamente aproximada de la sociedad de pesca, pero no abundan las cuentas; parece ser que las hay en la cofradía de Lequeitio, habría que esperar a que trabajos posteriores esclarezcan cuanto menos a niveles regionales, el problema de la pesca.

Como en toda la costa la pesca era en Vizcaya una actividad considerable y las especies capturadas, sin ser muy variadas, permitían por la distribución de su cronología mantener una actividad más o menos intensa todo el año, a lo que lógicamente se oponían, más las dificultades marítimas que la abundancia o escasez del pescado.

Así como para Galicia la información de sardinas cap-

turadas cuanto menos existe, en el Señorío es un dato que no se aporta, a pesar de que se comenzaba el año con su costera, para iniciar a principios de marzo la de merluza que solía ir acompañada de capturas menores de marrajo y congrio, hasta que a finales de julio llegaba el atún a sus costas y se dedicaban a él mientras no se marchara a finales de septiembre, entretanto y a la espera del besugom que generalmente era lo único que conseguía desplazarla, se seguía pescando merluza, pero a finales de noviembre se dejaban los artes de la merluza y se dedicaban al besugo que se podía capturar incluso a finales de enero, especie ésta que era la más preferida y fecunda, como nos lo demuestra una estadística quinquenal de Guernica (83).

	BERMEO	MUNDACA	IBARRANGELUA	EA
ARROBAS DE BESUGO	37.500	17.150	6.050	3.000
MERLUZA	15.200	2.530	1.240	+
ATUN	7.300	3.360	1.750	400 800
CONGRIO	140	55	43	+
MARRAJO	110	30	16	-
MERO	60	0	-	-

No todo este pescado se consumía "in situ" ni freco, parte se exportaba en "fresco" hacia el interior pero por otra parte se escabechaba, lo que suponía un sistema de industrias con lavaderos, saladeros, colgadores y demás oficinas correspondientes (84).

En estrecha relación con las actividades pesqueras el auge de la industria escabechera puede significar el alza de las capturas así, con anterioridad a 1.789 había en Bermeo dos industriales escabecheras, pero la fogueración de ese año señala como se estaba construyendo, en la jurisdicción de la villa una tercera por la sociedad Nardiz Hnas. Además de éstas señala también Iturriza como en Ajaugiz quisieron construir otra en 1.790 pero los escabecheros de Mundaca se opusieron a su construcción (85) si se pensa-

ba dedicar a beneficiar el besugo; cita también la existencia de esca^ubecherías en otros lugares, incluso en jurisdicciones menores como la de Ea "donde había una buena casa para el beneficio de escabe^uches, con los saladeros, colgadores y demás".

En la misma línea, y quizás como consecuencia del interés del sector, la Real Sociedad de Amigos del País realizó experiencias para escabechar la merluza, y obtuvo de S.M. un privilegio monopolístico sobre la pesca, producción y exportación de escabe^uches; privilegio que regulaba la formación de una compañía en régimen de Sociedad Anónima (86).

Si nos atenemos a los derechos de mayordomía de Bermeo, derechos que se instalaban y de los que tenemos información para el período 1.713-1.769, podemos concluir, que se producen dos niveles de rendimientos: los anteriores a 1.751 y la fase posterior en que los ingresos incluso se triplicaban ¿hasta cuándo?

Toda esta actitud llama más la atención si tenemos en cuenta los problemas comerciales suscitados por las tesis proteccionistas en baja; el 23 de Agosto de 1.779, el Rey de Francia prohibió la introducción en San Juan de Luz y Bayona de sardina, aunque fuera fresca de los puertos del Señorío de Vizcaya y de todas las costas de España (87).

Ahora bien, no hay que tener una imagen falsa de la cuestión, pues a pesar de estos esfuerzos de los pescadores vascos, se siguieron comprando, por los naturales, cantidades considerables de sardinas escabechadas en Galicia, y aún así la demanda de pescado salado era superior a las posibilidades de la oferta, en este --

sentido, la pérdida de las pesquerías de bacalao fue un duro golpe a la economía marítima española y ya veremos más adelante como con di cion ó a la demanda cantábrica, y a la española en general, a lo largo del siglo XVIII.

En qué medida afectaron a este déficit, cuestiones como las matrículas del mar son problemas a los que por el momento - no podemos responder con absoluta certeza, pues sólo hay estudios al respecto para el caso gallego y en éste influyeron además aspec tos de tanta consideración como la inferencia capitalista catalana que si bien aumentó y considerablemente la capacidad de producción desvió masivamente sus elaboraciones al ámbito mediterráneo, lo -- que a nivel nacional supondría, muy probablemente, un claro benefi cio, pero que supuso por el área cantábrica un problema indudable.

La minería.

En cuanto hace a la minería no es cuestión de discutir y analizar las múltiples minas que, de oro, plata, cobre, etc. señala Larruga en Galicia, ni de las minas de cobre en Asturias (Correra) o de las, también de cobre de Aralar; supondría en cual---- quier caso un trabajo inútil. En la mayoría de las ocasiones el es tado tuvo que conceder ciertos privilegios fiscales para hacer ren table la explotación, y cuando no, la rentabilidad venía dada por unos intereses arancelarios tendentes a abastecer, siquiera fuese en ínfima medida al mercado nacional. Sólo dos tipos de minas merecen alguna consideración, las de carbón y las de hierro. Situadas las primeras en Asturias y las segundas, salvo pequeñas venas de mineral en Santander y Guipúzcoa, en Vizcaya a pesar del entusiasmo de Miñano por las de Castañedo en Asturias.

Pero el carbón mineral excepto el que se enviaba a El Ferrol y Cartagena prácticamente se consumía en las ferrerías locales sin que fuera objeto de exportación masiva, aunque ciertas partidas se extrajeran, aparte de los astilleros navales, al Señorío de Vizcaya donde ya en 1.791 Jovellanos asegura que los herreros, cerrajeros y auderos consumían carbón de Asturias. Su uso en el Señorío puede estar vinculado a una Real Orden de 1.792 que establecía la exención de derechos en la extracción por los puertos asturianos con destino a dichas Provincias Exentas. Además, aunque excepcionalmente, parece que se llegó incluso a enviar algunas partidas a Estados Unidos(38).

En lo que al hierro se refiere, baste decir que salvo algunas pequeñas partidas de vena que se transportaban ilegalmente a Bayona, se consumía en las ferrerías que desde La Coruña al Bidasoa aprovechaban una multitud de cursos fluviales, así, lo que se exportaba, no era la vena, sino el hierro, y éste es objeto de atención como industria.

La industria.

En Galicia hubo manufacturas de seda y lana, fábricas de papel, loza y jabón, tintes y piensos, telares y fábricas de curtidos; en Asturias también había ferrerías y fábricas de curtidos, y de armas, y de sombreros, lozas y algunos telares en las Cuatro Villas además de las ferrerías, fábricas de armas, curtidos y cervezas y en Vizcaya ferrerías y fábricas de armas, y curtidos y en Guipúzcoa, además, importantes fábricas de armas, y ancladas y en todas partes importantes astilleros; pero, de todo esto, ¿qué se exportaba?

La Balanza de comercio de Galicia para 1.791-1.795, -- nos muestra como se exportaron por los puertos gallegos 603 libras de clavazón en 1.795, 100 varas de tafetán en el mismo año y 3.238 cueros el 92; 22.258 el 93; 20.000 el 94 y 20.858 el 95; si tenemos en cuenta que, además estos cueros provienen en parte de América, podremos incluso considerarlos como objeto de un comercio de distribución, no de unos excedentes de manufactura local comercializados. Una inclusión de los envíos realizados a las Provincias Exentas añadiría 2.400 varas de lienzo y 135 libras de hilo en 1.793 31.000 cebollas, 44 libras en perniles el año anterior, el 1.792;- en el 93, 3.700 millones de cebollas y en el 95, 892 millares de cebollas y 146 a de tocino, más 316 a de ballena, 50 docenas de peines, 200 libras de sebo el año 93 por 320 libras de sebo en 1.794 y 4 pares de zapatos; por último 3.192 cueros en 1.792 y 5.917 en 1.793; lo que en resumen no varía sustancialmente la imagen de una Galicia parcamente exportadora y nulamente manufacturera en sus exportaciones.

Así la totalidad de las exportaciones gallegas son:

1792	66 l ^s de zarzaparrilla	1793	40 estopa
	8 piezas de roble		4 fanegas de maíz
	1,5 a de clavazón		603 l ^s de clavazón
	240 plumeros		100 q ^s de leña
	14 ferrados de castañas		157 l ^s de sebo
	3 pollos		20 gallinas
	121 cargas de carbón		88 a de pulpo
	67 l ^s de jabón		12 a de cerda
	4 piedras de amolar		152 cargas de carbón
	1.181 l ^s de lana		7,5 l ^s de aceitunas
	50 q ^s de algodón		5 l ^s de aguardiente
	593 l ^s de perniles		57,5 l ^s de alubias
	28 a de aceite		16 l ^s de arbeja
	3.238 cueros		153 l ^s de carne salada
			15 l ^s de castaña
			151 l ^s de antimonio
			22.258 cueros
			12 a galleta
			4,5 a vino
			90,5 a ballena

1794	200 a abadejo	1975	500 cabollas
	42 a galleta		36 gallinas
	319 l ^s perniles		50 a aflecho
	51 piedra de amolar		441 cargas de carbón
	7 a jabón		70 piedras
	15 a vino		633 a algodón
	66 a aguardiente		396 a añil
	115 a anchovas		96 a grana
	20 a pasas		7 a vinos
	11 a antimonio		390,5 a galletas
	2.454 cueros		23 a carne
	1.270 a algodón		4,5 a aceite
			253 a aguardiente
			8 l ^s jabón
			100 varas de tafetán
			80 a laña
			20.850 cueros

Inventario en el que pequeñas cantidades de bastimentos indican claramente su destino a consumos en los propios navíos -- que los cargaban, por lo que figuran como exportaciones a los países de su bandera; Francia, Portugal, Génova, Hamburgo, Dinamarca Inglaterra, Holanda, Suecia y Estados Unidos. (Téngase en cuenta que se han eliminado los puertos americanos y las exportaciones de productos coloniales) (89).

En el caso asturiano la limitación de las exportaciones es, si cabe, aún mayor, y desde luego no se exportaban productos manufacturados

Oviedo: Entradas 1.756: 17.046 r^s de derechos

1.757: 14.287 r^s de derechos

En dichos años so se extrajo nada, con la peculiaridad de que lo adquirido fueron vinos, que se distribuyen (90):

	<u>1.756</u>	<u>1.757</u>
LANES (Vinos de Navarra, Tudela, Viana	1.185	555
VILLAVICIOSA	867	681
GIXON	9.200	8.131
AVILES	1.870 ,	780
LUARCA	3.924	2.516
VEGA	--	1.624
TOTAL	17.046	14.287

Por su parte en Santander la exportación de productos manufacturados era muy relativa, por una parte porque parte de la producción no era exportable, como es el caso de las armas fabricadas en Liérganes y La Cavada (91), por otra porque algunas exportaciones, cuando se producían, eran selectivas, como sucedía con las harinas, que cuando las cosechas interiores, especialmente de Palencia, lo permitían, era exportadas a América (92); en el caso de la industria del cuero hay que tener en cuenta, como primera información que en 1.793 según el Correo Mercantil se importaron de América, -- 596.265 libras de cueros al pelo por el puerto de Santander, frente a 584.684 unidades por el de Cádiz (93); de las primeras fueron enviadas a Bilbao para su manufactura, 98.899 libras, pero la práctica totalidad de la producción se destinaba a "Madrid, Aranjuez, Valladolid, Valencia, otros diversos lugares de Castilla y en tiempos de paz a Cádiz" (94).

Así una inmensa mayoría de la producción montañesa se orientaba hacia el interior o se destinaba a América: el vino se transportaba desde la Rioja para enviarlo a América; también se ex-

traía con el auxilio del libre comercio los sobrantes de tejidos de linos y lanas y otras manufacturas, cuyas primeras materias abundaban en Castilla y León (95); y en lo que se refiere a las ferrerías, aunque padecían una situación difícil, especialmente a finales de siglo, parece ser que soportaba "algún tráfico".

Por lo que respecta a la cerveza sólo sabemos que era de buena calidad y que se exportaba a América, aunque no hay referencias concretas al mercado europeo, resulta más que dudoso que se pudieran exportar a tal ámbito contingente de alguna consideración (96).

"Hierro y clavazón y curtidos, como géneros propios de la comarca santanderina, vinos, harinas y lanas como artículos exportables de la Castilla interior; los retornos consiguientes y los géneros de ultramar, movieron el comercio marítimo de Santander en el siglo XVIII (97).

La industria en las Provincias Exentas era muy reducida y generalmente de ámbito local, tejeras, herrerías, molinos, ferrerías, batanes, astilleros, escabecherías, y un poco de artesanía -- del paño; de toda esta actividad sólo las ferrerías merecían una -- consideración, pues los molinos estaban generalmente dedicados al -- consumo local y las contadas fábricas existentes no podían ni plantearse la exportación manufacturada de su producto pues el país era gravemente deficitario en bastimentos, que consumían en parte pieles americanas, que hemos visto provenían de Buenos Aires, producían para el autoconsumo, al igual que la mayor parte de las escabecherías y la totalidad de la artesanía textil. Así sólo quedan para un estudio de las posibles exportaciones las referentes al hierro (vena), -- hierro semielaborado (lingote), hierro elaborado, como las anclas (98);

andas cuyas exportaciones son de gran interés para el comercio guipuzcoano y que llegaban a casi todos los ámbitos de la Euro
pa marítima.

El hierro.

En cuanto al hierro debemos de considerar sus exportaciones a la luz de varios factores, en primer lugar, la propia producción de vena, cuya utilización por los naturales estaba protegida al reducir los cupos y tiempos de su envío al resto de la península y al prohibir de forma terminante su exportación; luego la capacidad de autoconsumo, difícilmente evaluable; la exportación al mercado español, y los envíos al ámbito americano, y por último la coyuntura general de los mercados del hierro en el ámbito de este estudio: el Atlántico Euro
peo, ámbito en el que la competencia del hierro sueco, entre otros, resultó definitiva para precipitar una crisis finisecular en el sector.

De momento, y pendientes de un análisis más detallado del último aspecto, en el estudio concreto de las exportaciones bilbaínas, conviene traer a consideración ciertas informaciones sobre la extracción de vena, tanto en lo que se refiere al consumo propio, como en lo referente a las exportaciones para su elaboración en el resto de las ferrerías del Cantábrico, especialmente en Guipúzcoa (99).

En cuanto a la producción local parece que ésta subió entre finales del siglo XVII y 1.770 pero ya a finales de esa década comenzó a experimentar ciertos retrocesos y al final de los 80, la subida del precio del carbón elevó a tal pun

to los costos de la producción que ésta dejó de ser mayormente competitiva y entró en franca regresión, pues aunque en el descenso de la producción debieron influir muchos factores parece, por el momento, que el más importante fué la contracción de la demanda por la carestía.

Así la evolución del arriendo del quintal del café, pesando en la rentería de Bilbao, muestra una neta estabilidad entre --- 1.765 y 1.775, para elevarse hasta 1.782, decrecer levemente en el período 83-86 y entrar en franca regresión a finales de siglo, pasando el valor medio año del arriendo de 5.176 m^s en 1.779-1.782 a 3.150 m^s en 1.791-1.794. Si en lugar de estos factores que hacen referencia a la producción interior consideramos lo que a la exportación de vena se refiere podemos notar como de 1.763 a 1.775 los envíos van en aumento, de estos años hasta 1.781 se produce una considerable reducción, de las exportaciones (de 18.505 a 13.565) para de nuevo hasta 1.789 (23.523) entrar en una fase de expansión que señalaría la cota más alta. En conjunto, estas dos informaciones parecen indicar un leve aumento de las extracciones minerales entre 1.763 y 1.775, pero es probable que de ésta última fecha al año 81-82 se estabilizaran las extracciones lo que explicaría el auge de la producción interior y las reducciones de la exportación; a partir de este momento una gran parte de la vena extraída será exportada. (No sabemos si además se produjo una reducción o aumento de las extracciones) pero ya en el período 1.787-91 significa la efectiva y definitiva reducción de las extracciones (dentro del sistema que rigió las exportaciones del mineral de fe en la Vizcaya del Antiguo Régimen) (100).

Si intentamos una visión global de la oferta nos encontramos con que los productos susceptibles de una oferta generalizada: el hierro y la lana, se polarizaron en unos puertos; Santander, Bilbao y San Sebastián; pero la capacidad comercial de los mismos quedaba, en parte, -Santander y San Sebastián tenían América- supeditados a la coyuntura de tales productos y así el deterioro de las condiciones de producción de las lanas merinas, como consecuencia de la estabilidad de sus precios y del alza de los salarios y de los derechos de pastos, así como por causa de la reducción de los mismos, supuso una reducción de calidad, precio, y sobre todo competitividad. Así las exportaciones de lana fina pasaron a ser 477.098 arrobas año de promedio en el período 1.764-68 a 461.092 arrobas en el 84-88, y aunque los niveles globales de exportación aumentarían, el deterioro padecido por el mercado fue fatal, pues se cubrió la demanda a base de mala calidad. Por su parte, ya hemos dicho que la crisis del hierro hay que situarla entre los años 83 a 90, lo -- que en ambos sectores nos permite hacer una primera generalización= que señale la expansión del XVIII hasta la mitad de los años 80 y - su posterior regresión.

Si recapitulamos en busca de más exportaciones, aunque no sean tan significativas, no encontraremos sino las referentes a la extracción por parte de los holandeses de ciertos frutos: castañas, nueces y avellanas, al comercio de cítricos, que ya en el XVIII situaban los autores en regresión, como consecuencia de las competencias portuguesa y levantina; y a ciertas partidas pequeñas de pescado salado en cualquier caso, poco significativas. En cuanto al vino Galicia, sus cosechas y Santander y Bilbao, los vinos riojanos, será otro de los productos exportables, aunque resulta difícil conocer la evolución de la capacidad de oferta de este producto.

La documentación hace frecuentes referencias a exportaciones de sal, sobre todo, como ya se verá más adelante, para el sund, - pero no he encontrado nada al respecto, y es más, me temo que muchas veces se trate de sal portuguesa o, sino, de sales procedentes de otras áreas que se almacenaban en los puertos cantábricos para su posterior exportación.

El último renglón de las exportaciones posibles residía, a partir del decreto de libertad del comercio americano, en la reexportación de coloniales, pero esa cuestión además de ser de una significación muy relativa entra más en la consideración del comercio americano que en el objeto de este estudio.

B) La demanda.

En tanto en cuanto el Cantábrico es una vía de comunicación, tanto para la demanda local como para la nacional, debemos distinguir entre los aspectos propios de el área que nos ocupa y los generales del país; el déficit agrario es, a todas luces el factor fundamental de demanda en la zona costera, en la que, tras la liberalización del comercio de granos se matricularon 75 comerciantes en Guipúzcoa, Galicia, Santander y Bilbao (ya hemos visto que no los había en Asturias) y otros 49 más entre Logroño, Palencia y Burgos (101) Pero parece ser que en algunas zonas "eran más los que realizaban el - el comercio en secreto y sin alistarse, que los que lo están" (102).

Los cereales.

La función de estos comerciantes fue sustancialmente la -- del acopio de granos, tanto de los provenientes del interior de la -- península, los menos, como del exterior del país: Báltico, Francia, ...etc.; y también de redistribuir algunos de estos granos por los -

distintos puertos de la costa. Estos acopios se realizaban unas veces por iniciativa propia y otros utilizando sus circuitos comerciales al servicio de iniciativas concejiles.

Aunque la apertura de los caminos carretiles y el decreto de libre comercio podrían haber reducido sustancialmente la actividad importadora y asentado un duro golpe a la industria harinera, - fueron precisamente las características de esta industria las que - hicieron que no se alterara sustancialmente el esquema previo, pues el aprovisionamiento de una parte del mercado americano que pretendían, sólo podía lograrse acumulando grandes cantidades de granos, - lo que, con la regularidad exigida, no podía pretenderse sin importaciones sustanciosas.

Ahora bien, pretender una simplicidad excesiva en los procesos de importación es arriesgado: inicialmente la práctica imposibilidad de comunicación con la meseta, y el déficit crónico del litoral planteaban una situación de demanda permanente, demanda que - tenía dos formas de verse satisfecha, o bien por compra directa o - utilizando algún gran puerto como intermediario. Los pequeños puertos, incapaces generalmente, por falta de las adecuadas estructuras comerciales de proveerse, en origen, de granos, dependían de los demás, dependencia que llegaba a revestir características muy graves - en los años de malas cosechas generalizadas, pues los puertos receptores, los encargados de redistribución, planteaban problemas, ya - que sus habitantes se negaban a que los granos alonjados, pendientes de salida, siguieran su curso comercial. La consecuencia lógica era que los puertos, destinatarios finales, llegaban a tener verdaderos problemas: así, las ordenanzas de preferencias, y los pleitos por abastos son temas permanentes a lo largo de toda la costa.

"Desde el instante que llegó a conocerse la falta de granos dieron sus señorías la providencia mas acertada para una buena economía en el consumo de los que existían en su distrito y comenzaron a practicar diligencias eficacísimas a fin de introducir por mar todo el surtido necesario y aún mucho más con ánimo de socorrer al mismo tiempo a Castilla que estos designios llenos de Patriotismo hubieran tenido efecto si los barcos que vinieron con destino a esta villa de Bilbao no fuesen interceptados, llevados y retenidos violentamente en otros puertos. Que son muchos y repetidos los oficios que han pasado para que dejen navegar libremente y llegar a su destino pero cada día se experimentan mayores violencias y atentados, y últimamente acaban de retener en Santander un navío de maiz que con ansia se esperaba, y lo peor es que están resueltos a hacer lo mismo con cuantos vengan. Que con estas noticias se excitan las demoras de los pueblos. Su necesidad y apuro ha llegado ya al último extremo por cuya razón, y porque la urgencia es tan grande que no admite dilación a no exponerlos a desmayar y perecer en la mas triste indiferencia han acordado enviar dos cachemarines o embarcaciones para comboyar a los -- que vengan a este puerto de Bilbao." (103)

Cuando se producen las dos condiciones ya señaladas, libertad de comercio y facilidad de comunicación, los granos pueden llegar desde el interior de la península, lo que teóricamente suponía una ventaja para los pequeños puertos, no con respecto a los grandes, sino referida a la situación precedente, pero en la práctica no lo era tanto, pues el transporte por tierra se enfrentaba al mismo problema que el marítimo, ya que los pueblos del itinerario, al padecer desde los límites montañosos las mismas deficiencias de granos, pretendían consumir los granos que pasaban por su jurisdicción.

El déficit cerealista de la zona ya lo hemos señalado mas arriba; si a eso añadimos que a nivel nacional la situación no fué siempre todo lo alegre que de las características de la producción española podían esperarse se comprende que de 1.756 a 1.773 entraran en España, provenientes del extranjero, 12.006.680 fanegas de trigo y salieron solamente 690.829, lo que da una idea del nivel de actividad comercial cerealista de la periferia (104).

¿Qué parte de estos acopios se destinaron a los abastos de la periferia? es algo que no sabemos, pero indudablemente una porción muy interesante.

Lo que está claro y en síntesis cabe decir al respecto, es que la periferia, la zona costera cantábrica, era seriamente deficitaria en granos que no los adquiría en el interior porque le resultaban mas caros y que además ese interior solía ser también, algunas veces deficitario por lo que había que, en la medida de lo posible, abastecerlo; pero además cuando la producción interior y la local eran suficientes, en los puertos de Bilbao y Santander, se seguían importando cereales para el aprovisionamiento de sus industrias harineras.

El bacalao.

Otro ramo importante de las importaciones de productos alimenticios fué el del bacalao, especie en cuya captura los puertos cantábricos habían puesto siempre mucho interés al igual que en la pesca de la ballena, pero que desde finales de XVII, principios del XVIII, desde el tratado de Utrecht, más exactamente, estuvo prohibido a los españoles, lo que obligó a su importación masiva para el cumplimiento entre otras cosas de las normas religiosas vigentes (105).

Durante mucho tiempo la producción nacional fué suficiente para la demanda pero ya desde mediados del siglo XVI y más desde -- que Luis XIV decidió hacer efectiva la soberanía en Terranova los pescadores del Cantábrico tuvieron notables problemas para continuar en su labor; a tal efecto en 1.697 se hizo una información basada en documentos del consulado de San Sebastián, de la ciudad y de la Secretaría del Estado, que demostraba la utilización pacífica de di

chas pesquerías por vascos (vizcainos y guipuzcoanos) a más de los vascos-franceses, quienes incluso utilizaban, a efectos de amarrar, - el puerto de Pasajes.

El Gobierno de Luis XIV decidió considerar la alegación y, "dió órdenes para que no se pusiera ningún obstáculo a los buques de Guipúzcoa y Vizcaya que se dirigieran a la pesca del bacalao en Terra nova". Cuando como consecuencia del tratado de Utrecht se transfirió en 1.713 la soberanía a los ingleses éstos al no reconocer la autorización concedida por Luis XIV, reiniciaron el proceso de obstaculización a los pescadores vascos.

En las negociaciones preliminares hispano-inglesas de 1.713 consiguieron salvaguardarse los derechos históricos vascos, pero cuando tales acuerdos preliminares fueron trasladados al texto del tratado sufrieron una cierta variación que les daba un contenido ambiguo - en base al cual los ingleses exigieron la demostración, previa a la autorización de faenar, de los alegados derechos históricos. Cuando éstos fueron suficientemente demostrados alegó el parlamento una ley del tiempo de Guillermo III según la cual ningún extranjero podía pescar en Terranova (106).

Basados en tal ley los ingleses obstaculizaron al máximo -- cualquier pretensión española aunque, eso sí, poniendo especial cuidado en evitar un serio enfrentamiento internacional por tal causa. Así los pescadores y comerciantes vascos continuaron llegándose hasta Terranova, pero no para pescar sino para, por medio del trueque adquirir importantes partidas de pescado.

Además en 1.718 "doce embarcaciones guipuzcoanas y un número no precisado de vizcainos salieron de sus puertos respectivos, con - patentes del Rey Fernando VI, dándoles licencia expresa de pescar en Terranova, conforme al antiguo derecho y costumbres". Sólo una de to das ellas logró regresar de la empresa, las demás fueron apresadas, y dos años después, tras negociaciones bilaterales, declaradas todas ellas, salvo una francesa, presas ilegales (107).

Hubo según se declara otras expediciones a principios de si- glo a Terranova, aunque menos numerosas, se recuerdan los de:

1705	Nav	S.J.Bta.	propietario	Dmg. PEREZ DE ISABA	(S.S.) y varios más; bandera Fr.
1701	Nav	S.Pedro	propietario	Stgo. ARRIBILLAGA	(S.S.) bandera Fr.
1702	Nav	S.Pedro	propietario	Stgo. ARRIBILLAGA	(S.S.) bandera Fr.
1702	Nav	S.Ignacio	propietario	Ant. AMITESAROBÉ	(S.S.) apresado y rescatado
1703	Nav	S.Pedro	propietario	Stgo. ARRIBILLAGA	(S.S.) hundido en la costa asturiana Cap. el Fr. Mrt. de ACATA
1703	Nav	S.T.Bta.	propietario	Dmgo. P. de ISABA	(S.S.) y varios más; cap.Fr.Miguel ZIBURU con bandera francesa

Debieron de existir mas expediciones pues en el Archivo His- tórico Provincial de Vizcaya (108) consta que Antonio de Eguilur, co- merciante bilbaino otorga un poder a José Crocet mercader de Marsella para que en su nombre cobre de Frois, asegurador marsellés, 10.000 - libras tornesas, en que se habían asegurado los navíos. "S. Antonio - de Padua" y "Jesús, José y María" que fueron apresados en viaje a Te rranova, lo que no se especifica es si de comercio o a la pesca.

Prácticas peculiares, similares a las balleneras, permitieron a los vizcainos pescar bacalao en embarcaciones francesas. Así en -- 1.737, se registran los funerales por 10 bermeanos, un mundaqués otro de Alboniga, marineros los doce, de una embarcación de 80 tripulacio- nes que volviendo del bacalao naufragó entre Pasajes a donde marcha- ron a invernar, y la costa de Francia de donde eran matriculados (109).

El problema de Terranova fue agudizándose porque según unas declaraciones de Pitt a su embajador en España, fechadas en 1.760 se sostiene que tales pesquerías eran "una base principal del poderío ma
rítimo de la Gran Bretaña" lo que fue suponiendo el regresivo abandono de tales actividades extractivas en encono de las relaciones bilaterales, hasta el punto de que, junto con otras reclamaciones, fuese una de las causas justificativas del enfrentamiento bélico con Inglaterra.

En resumen, si bien la pesca de la sardina en Galicia resul
taba muy rentable, dadas las nuevas técnicas capitalistas introducidas; y en el resto de la costa resultaba al menos suficiente, y cuando no - lo era, se compraban algunas a los catalanes de Galicia; este tipo de pescado por sus características, no bastaba a cubrir la demanda nacio
nal del pescado marítimo, y se hacía necesario proveer al país de bacalao salado. Pero la extorsión sufrida por los vascos, los grandes - especialistas de su pesca y salazón, en los mares del norte, así como su pérdida de interés por la cuestión, dado el atractivo de la Cía de Caracas, impidió su aprovisionamiento directo y creó, consiguientemente una muy honerosa dependencia económica; algo parecido sucedió con la ballena que ya en el XV había abandonado las costas próximas y había que coger en los difíciles y bien guardados mares del norte por - lo que las capturas, a pesar de los intentos de las compañías de balle
nas de San Sebastián y la Real Compañía, fueron progresivamente en des
censo, hasta casi desaparecer; lo que ciertamente no revistió la impor
tancia económica general, pues el país disponía de una aceite sustitu
tivo, el de oliva, de inegable calidad y abundante producción.

Los productos industriales.

Si miramos el panorama industrial español (110) veremos en

primer lugar las Manufacturas Reales; de tejidos en Avila, Brihuega y Guadalajara; de cristales en S. Idelfonso; tabacos en Sevilla ... la mayoría de los cuales, como prácticamente toda la industria nacional pasó por una gran fase protectora, que empezó por prohibir las importaciones de manufacturas similares a las que se trataba de producir, y de, en los casos de los paños, favorecer el consumo de materias primas nacionales, como la lana, y sustancialmente no supusieron ningún tipo de importaciones. Pero si salimos del ámbito de las reales fábricas y consideramos los distintos tipos de industrias, textil, siderúrgica, naval, armamentos, etc, nos encontramos con situaciones, finalmente iguales, es decir, con industrias insuficientes - además, en algunos casos, estructuralmente muy deficientes.

Las industrias textiles del lino, que eran las más importantes, ocupaban una gran masa de población y se asentaban en Cataluña, Valencia, algunas poblaciones de Andalucía, Valladolid, Galicia, Segovia y otros lugares, esta industria dedicaba a principios de siglo 72.000 operarios a las manufacturas del lino y cáñamo 50.000 a la lana, 15.000 a la seda y 7.000 al algodón se encuentran fuera de la zona del norte. De las manufacturas de lana no interesa tratar pues del país, así mismo la localización de la industria sedera en el Levante y sur, además de su autonomía en materias primas; y con respecto al algodón, cuya manufactura se inició a mediados de siglo en Barcelona, a partir de materias primas procedentes de las Indias Occidentales y Malta se sitúan al margen del tema.

Las manufacturas de lino y cáñamo, mucho menos importantes - que los precedentes ocupaban, sin embargo a unos 97.000 operarios a finales de siglo, esto es cerca del 34% de la población nativa indus---

trial (111), que junto con el 36,6% de los empleados en la lana nos sitúan cerca del 70%. Estas manufacturas de telas de lino y cáñamo estaban masivamente ubicadas en Galicia, en donde "se habían establecido varias fábricas, de las cuales la de La Coruña hacía telas finas y lencería de mesa para la Casa Real, y las de cordage y velos de Seda". También se fabricaban la mayor parte de los accesorios náuticos en Vizcaya y Guipúzcoa.

Pues bien, esta industria textil, precisamente la ubicada en el área de este estudio estaba basada en unas materias primas cuya producción nacional era insuficiente.

Según Meijide (112) la importación de lino y cáñamo, fué adquiriendo importancia a partir del último cuarto de siglo, hasta el punto de que el lino ruso fué el principal componente de las importaciones gallegas; Ribadeo, El Ferrol y La Coruña, fueron los puertos por los que se introducían un promedio de 20.000 quintales libres de derechos aduaneros, y con disposición de uso de la mayoría de los puertos gallegos, habilitados ex-profeso. "En cuanto al cáñamo era tal ínfima la producción regional que Galicia hubo de abastecerse forzosamente del mercado exterior -más de 50.000 ¢ a finales de siglo-" y no cabe esperar que la situación fuera distinta en las Provincias -- Exentas donde su producción era aún menor que las 150 ¢ año de Galicia.

Vinculado el sector textil, el tintoreo conoció en el XVIII, y en artículos como la grana, una expansión que permitió, gracias a la producción de zonas como Valladolid (113) disminuir progresivamente la dependencia que se padecía respecto de los puertos del Norte,

y se llegó, a finales de siglo, a disponer de excedentes exportables.

En lo que a otros sectores industriales se refiere o su producción era muy baja, claramente deficitaria, como la del jabón o el papel, a pesar de existir suficiente materia prima, o las limitaciones materiales desaconsejaron su implantación. Sólo algunos otros casos aislados implicaban importaciones para posibilitar la producción, como es el caso de las cervezarías montaÑesas que debían adquirir en el exterior sus botellas (114).

En términos generales el país resultaba deficitario en casi todas sus actividades industriales, compraba productos siderúrgicos manufacturados, navíos, armamento, muy a pesar del Gobierno y de sus impresionantes efectos en el sector; productos textiles, tanto de lana, seda, algodón como, incluso de lino; vidrio y productos cerámicos; practicamente todo el papel fino que se consumía, a pesar de que a fines de siglo había mas molinos que fábricas de papel en todas las provincias; mucho jabón pues "a pesar de la abundancia de la sosa en los reinos de Valencia, Murcia y Granada, la producción nacional era muy restringida (115).

Resumiendo el país importaba, en términos generales, gran cantidad de productos manufacturados, las mercaderías, cuya producción era muy limitada. Además la zona que nos ocupa era deficitaria en granos, crónicamente deficitaria, y su industria textil le obligaba a importar lino y cáñamo; por último si bien la zona y el país eran zonas y países pesqueros y productores de vino, se importaba pescado salado, como consecuencia de las circunstancias políticas, y vino, aunque en cantidades mas limitadas.

NOTAS CAPITULO III

- 1.- GARCIA LOMBARDEO, Jaime: La Agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen. Madrid 1.973
- 2.- ANES, Gonzalo. Historia de Asturias. Edad Moderna. Ayalga 1.977
- 3.- MARTINEZ VARA T. "Introducción histórica" a J.M. Estado de las fábricas, comercio, industria y agricultura en las montañas de Santander. Santander 1.979
- 4.- FERNANDEZ de PINEDO, E. Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1.100-1.850. Madrid 1.974
- 5.- FERNANDEZ de ALBALADEJO, P. La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa. 1.766-1.833 cambio económico e historia. Madrid 1.975
- 6.- FERNANDEZ de PINEDO "Centralismo industrial y Agonia del Antiguo Régimen. 1.715-1.833" en Historia de España VII. Labor 1.980
- 7.- GARCIA LOMBARDEO. J. Ob. cit, pag. 8 a 28.
- 8.- BARREIRO Badulio. La jurisdicción de Xallas en el siglo XVIII. Población Sociedad; economía. Santiago 1.978
PEREZ GARCIA, J.M. Un modelo de Sociedad rural del Antiguo Régimen en la Galicia Costera. Santiago 1.979
- 9.- LABRADA Descripción económica del Reino de Galicia. Vigo. Galaxia. 1.957 pag. 179
- 10.- GARCIA LOMBARDEO. Ob. cit. pag. 13
- 11.- Ib. idem. pag. 9
- 12.- ANES. Ob. cit. pag 14 y 15
- 13.- MARTINEZ VARA T. Ob. cit. páginas 19 a 118.
- 14.- Ib. idem. En Santander, capital, la media era de 334.
- 15.- NADAL La Población Española siglos XVI a XX. Barcelona 2ªed. 1.971
- 16.- FERNANDEZ DE PINEDO, E. Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1.100-1.850. Madrid 1.974 pag. 87
- 17.- FERNANDEZ ALBALADEJO, P. Ob. cit. pag. 220
- 18.- ANTILLON Geografía de España. Madrid 1.824
Ciertas irregularidades aparentes en la tabla, los señalados casos asturianos y burgaleses han sido mantenidas en esta tabla cuando no se computaban en la anterior, pero la coherencia de los resultados y la práctica imposibilidad, en el estado actual de la cuestión, de una aproximación mejor induce a mantenerlos.
- 19.- ANES. Ob. cit. pag. 179
- 20.- MARTINEZ VARA. Ob. cit, pag. 182
- 21.- CALONGE, GARCIA ZARZA, RODRIGUEZ; En ARTOLA M, La España del Antiguo Régimen vol. 1 Salamanca 1.967.
- 22.- RINGROSSE. Los transportes y el estancamiento económico de España (1.750-1.850) Madrid. 1.972
- 23.- Ver en GARCIA LOMBARDEO. Ob. cit. pag. 20 y 21 y comparar con lo que el mismo autor cita en nota 9 página 22. sacado de MONTERO y AROSTE GI. Historia de la Ciudad y Departamento naval de El Ferrol. pag. 327 y 328. Madrid 1.859.
- 24.- MARTINEZ VARA. Ob. cit. 131 a 134.
- 25.- MAULEON ISLA M. La población de Bilbao en el siglo XVIII. Valladolid 1.961.

- 26.- FERNANDEZ de PINEDO Historia de España vol III. pag. 28
Según DOMINGUEZ ORTIZ A. Sociedad y Estado en el XVIII español. Barcelona 1.976.
en la página 152 señala que "Gijón tenía poco más de un millar de vecinos" a 3.500 habitantes.
- 27.- ANTIMON Ob. cit.
- 28.- LARRUGA. Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España. Madrid 1.793
- 29.- ANES ALVAREZ. Las crisis agrarias en la España Moderna. Madrid. 1.970 pag. 318 y 319.
En esta tabla faltan ciertas cabañas, como la de Navarra; el importe total de esas cabañas no anotadas, en cuanto a sus exportaciones pueden evaluarse para 1.789-1.793. en cerca de 60.000 €.
Según CANGA ARGUELLES Diccionario de Hacienda Madrid 1.968 II vols. pag. 39 del Vol 2º en dicho período el promedio anual de lanas exportadas fue de 461.936 y según los datos que da Anes, englobando la lana lavada y la sucia a igual peso, resultan 401.143 €
- 30.- GARCIA SANZ, Angel. Desarrollo y crisis del Antiguo Régimen en Castilla la Vieja Madrid 1.977. pag. 112 y sig.
- 31.- GARCIA SANZ, Angel. "La agonía de la Mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras; un capítulo en la crisis económica del Antiguo Régimen en España" en Agricultura y Sociedad nº6 pag. 283 a - 256.
- 32.- KLEIN, Julius. La Mesta 2ª Ed. 1.979.
- 33.- LE FLEM, J.P. "Las cuentas de la Mesta 1.510-1.709" en Moneda y Crédito nº 121 pag. 23-104.
- 34.- LARRUGA. Tomo 27 pag. 297 y sig.
- 35.- ANES. Ob. cit. pag. 176 a 181.
Según este autor en 1.787 el 70,63% de la población estaba vinculada al sector primario, y en 1.797 el 65,81%. De estos últimos el número de pescadores era de 16.247 personas. Con lo que aplicado al porcentaje al año precedente resultan dedicados a la agricultura el 70,85% y el 65,08% respectivamente.
- 36.- Ib. idem. pag. 532
La escasez fue en aumento como consecuencia del desigual ritmo de crecimiento de 1.787 a 1.799 la producción de trigo a nivel del reino aumentó en --- 9.48% y el maíz en un 36,68%.
- | | | |
|-------|----------|----------|
| | 1.787 | 1.799 |
| TRIGO | 30.094,8 | 32.949,3 |
| MAIZ | 3.160,3 | 4.319,8 |
| | 33.255,1 | 38.269,1 |
- Valores por debajo del crecimiento en que se estima la población, hechas las correcciones pertinentes, para el mismo período. Y éste para una fase breve.
- 37.- Ib. idem. pag. 345.
- 38.- Archivo General del Señorío de Vizcaya. Granos.
- 39.- PALACIO ATARD V. El Comercio de Castilla por el puerto de Santander en el s. XVIII Madrid 1.960. pag. 187

- 40.- PLAZA PRIETO; Estructura económica de España en el siglo XVIII. Madrid 1.975

	1.787	1.797	
ALAVA	76,37	76,91	según estos datos el retroceso de la renta es
ASTURIAS	82,86	75,86	evidente, y sólo se altera en el caso de Nava
BURGOS	74,30	71,18	rra, siendo, por otra parte, en Alava, sensi-
GALICIA	78,63	74	blemente estable.
GUIPUZCOA	77,28	67,09	
NAVARRA	67,21	69,39	
VIZCAYA	83,81	76,34	

Ver también GARCIA LOMBARDEO J. Ob. cit. pag. 31

- 41.- ANES. Ob. cit. pag. 306 a 307
- 42.- ANES Ob. cit. pag. 396
- 43.- MARTINEZ CACHERO, L.A. "Asturias y el catastro del Marqués de la Ensenada" en Boletín del Instituto de Estudios Asturianos pag. 64
- 44.- ARTOLA, M. "Asturias en el s. XVIII! Simposium sobre el padre Feijoo T. 1 pag. 138
- 45.- ARTOLA Ed. La España del Antiguo Régimen Salamanca 1.967.
- 46.- MELJIDE PARDO. La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII. Madrid - 1.960. pag. 51
- 47.- ARTOLA M. "Asturias en el siglo XVIII" pag. 142
- 48.- ARTOLA M. La España del Antiguo Régimen
- 49.- FERNANDEZ de PINEDO E. Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1.100-1.850. pag. 154
- Al respecto hay que tener en cuenta el desigual sistema de elaboración de la información que suponen los datos que se recogen, la Renta Agrícola -- per-cápita de Burgos, Santander (Laredo) y Logroño esta calculada a partir de LARRUGA Ob. cit.
- 50.- FERNANDEZ ALBALADEJO Ob. cit. pag. 198.
- 51.- PLAZA PRIETO. Ob. cit. pag. 560-561
- | nº de orden | Producto agrícola
Bruto en mil. R ^s | % Producto provincial
Bruto. |
|--------------|---|---------------------------------|
| 5 GALICIA | 153,01 | 41,37 |
| 9 BURGOS | 234,44 | 91,21 |
| 18 NAVARRA | 140,67 | 91,21 |
| 26 ASTURIAS | 90,28 | 93,68 |
| 27 VIZCAYA | 45,10 | 67,47 |
| 29 ALAVA | 54,12 | 100 |
| 31 GUIPUZCOA | 20,50 | 64,73 |
- 52.- GARCIA LOMBARDEO. Ob. cit. 47 a 56 ver nota 20.
- 53.- HUERTZ de LEMPS, Alain: Vignobles et vins du nord - ouest de l'Espagne 2 vol. Burdeos 1.967. pag. 225.
- 54.- MELJIDE PARDO: La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII
- 55.- MELJIDE PARDO: La Antigua Exportación de agras en Galicia, Vigo. 1.961
- 56.- MARTINEZ CACHERO. Ob. cit. pag. 18
- 57.- ARTOLA "Asturias en el siglo XVIII"
- 58.- MELJIDE PARDO Ob. cit.
- 59.- HUERTZ de LEMPS A. Ob. cit. pag. 458
- 60.- LARRUGA. Ob. cit. vol. 26
- 61.- GONZALEZ ECHEGARAY Carmen. "Limpiás en la Historia" Altamira 1.975. vol 1 pag. 295-335

- 62.- BARRENA Fd. "La exportación de agrios por el puerto de Laredo." Altamira 1.949-91,97
- 63.- FERNANDEZ de PINEDO. Ob. cit. pag. 154 a 158.
- 64.- Acuerdos de Juntas Generales del Señorío de Vizcaya
- 65.- Archivo General del Señorío de Vizcaya: Granos.
- 66.- MEIJIDE PARDO. La economía Marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII
Valladolid 1.971.
- 67.- Ib. idem. página 193.
- 68.- LARRUGA. Ob. cit. tomo
- 69.- BOWLES G. Introducción a la historia natural y a la geografía física de España.
Madrid. 1.782.
- 70.- ARTOLA. "Asturias en el siglo XVIII."
- 71.- LARRUGA. Ob. cit. tomo 27 pag. 270
- 72.- FERNANDEZ DE PINEDO Ob. cit. pag. 323.
- 73.- MEIJIDE: "Aspectos del Comercio gallego de Exportación a Portugal en el s. XVIII"
1^{er} Congreso de Metodología de Santiago. Santiago.
- 74.- FERNANDEZ ALBALADEJO. Ob. cit.
- 75.- LARRUGA Ob. cit.
- 76.- MARTINEZ CACHERO. Ob. cit.
- 77.- MEIJIDE: La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el s. XVIII. Valladolid.
- 78.- ALONSO ALVAREZ L. Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Anti-
guo Régimen 1.750-1.830. Madrid 1.976.
- 79.- MARTINEZ FERNANDEZ, Jesús. "Navía en el siglo XVIII según las noticias del cata-
stro del Marqués de la Ensenada" Boletín del Institu-
to de Est. Asturiano pag. 62 a 80.
- 80.- GONZALEZ ECHEGARAY R. Balleneros Cántabros. Santander 1.978
- 81.- LARRUGA. ob. cit. Tomo Burgos (Galicia).
- 82.- LANDAZURI. Historia de Guipúzcoa vol 2 pag. 99
- 83.- Archivo General del Señorío: Marinería.
- 84.- ITURRIZA. Historia de Vizcaya.
- 85.- Archivo General del Señorío de Vizcaya: Estadística, Fogueración de 1.796.
- 86.- Extractos de Juntas de la Sociedad Vascongada de Amigos del País.
CAMPOMANES. Apéndice a la Educación Popular. Vol IV. Madrid 1.775-77. La Socie-
dad hizo experiencias acerca del escabeche de la merluza, y obtuvo -
además un privilegio pleno monopolítico sobre la pesca, producción
y exportación de escabeche, privilegio que regulaba la formación de
una compañía en régimen de Sociedad Anónima.
- 87.- Otro factor que afectaba principalmente a las Cuatro Villas y a las Provincias
Exentas estaba vinculado a la pérdida de las pesquerías del norte en las que se
cogía raba, utilizada generalmente como cebo en la pesca y que ingleses y france-
ses, prácticamente monopolistas, comercializaban a precios cada vez más eleva-
dos.
- 88.- SEBASTIAN COOLL, Martin, de la Universidad Autónoma de Madrid ha hecho al respec-
to un trabajo inédito.
- 89.- LARRUGA. Ob. cit.

- 90.- A.G.S. Dirección General de Rentas 1^{er} Leg 485.
Razón de lo que han importado los derechos que se han exigido en las aduanas por la extracción por mar de frutos y géneros del Reino a otros puertos y provincias de España en los años 1.756 y 1.757. Como de los derechos que así mismo se han cobrado por la entrada por mar, por las propias aduanas de los mismos frutos y géneros de provincias de estos dominios.
Conviene tener en cuenta que no en todos los sitios se cobraban los mismos derechos, y que el valor de éste no solía ser tampoco, uniforme.
- 91.- ALCALA ZAMORA. Historia de una empresa siderúrgica española. Los Altos Hornos de Lierganes y La Cavada 1.622-1.834. Santander 1.974.
- 92.- PALACIO ATARD. Ob. cit. pag. 143 y sig.
- 93.- Ib, idem. pag. 173 y sig.
- 94.- Ib, idem. pag. 172
- 95.- Ib. idem. pag. 182.
- 96.- El 13 del X de 1.794 D. Antonio Gutierrez envió a la fragata El Cid, capitaneada por D. Tomás de Noyo, a la Habana 37.500 botellas de cerveza montañesa. Valora - dos en 112.500 r^s de vellón. A.G.S. Secretaría de Hacienda 89
- 97.- Ib. idem. pag. 135
- 98.- EGAÑA Memoria sobre la fábrica de Anclas. Tolosa 1.788
- 99.- FERNANDEZ de PINEDO Ob. cit. ág. 327.
- 100.- Parte de los datos en que se basa este análisis aparece en Fdz. de Pinedo Ob. cit. pero pueden encontrarse en Archivo General del Señorío de Vizcaya, Cuentas. Registro 9.
- 101.- ANES G. Ob. cit. pag. 398
- 102.- Ib. idem. pag. 372
- 103.- Archivo General de Vizcaya. Granos 1.789
- 104.- ANES. Ob. cit. pag. 230
- 105.- FERNANDEZ DURO. El Arca de Noe
- 106.- PALACIO ATARD V. 1^{er} Congreso de Antropología Vasca pag. 273 página 417 nota 6
- 107.- A.G.S. Secretaría de Marina leg. 506.
Salen en expedición los siguientes navíos.
- | | | |
|-----------------------|-------------------|----------------|
| 1. S. Vte. de 300 Tn | Capitan J. PELLO | vecino de IRUN |
| 2. Sta. CATALINA 110. | Btlm. GOROSTIAGA | Guetaria |
| 3. LA FORTUNA 100. | Ml. ARISMENDI | Fuenterrabia |
| 4. S. IGNACIO 150. | Vte. VELOQUI | Pasajes |
| 5. S. IGNACIO 200. | J.Bta. EZENARRO | Zarauz |
| 6. S. ANTONIO 300. | Xtobal. REVILLA | Santurce |
| 7. S. NICOLAS 64. | J. José URRUTIA | Pasajes |
| 8. S. FRANCISCO 180. | José REVILLA | Santurce |
| 9. S.J. BTA. 300. | José BALLIBIAN | Santurce |
| 10. S. LORENZO 180. | Jorge URTATEGUI | Santurce |
| 11. S. JOSE 300 | Martín URIBE | San Sebastián |
| 12. S. JOAQUIN 300. | J. Fco. ITURRALDE | San Sebastián |
- 108.- Archivo Histórico de Vizcaya. Hostendi 19-II de 1.705
- 109.- Archivo Histórico Diocesano de Vizcaya. Libros de Finados de Bermeo y Mundaca 1.737
- 110.- PLAZA PRIETO Ob. cit. pag. 297
- 111.- Ib. idem. pag. 331
- 112.- MEIJIDE. La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el s. XVIII. pag. 110.
- 113.- PLAZA PRIETO. Ob. cit. pag. 324

- 114.- PALACIO ATARD. El Comercio de Castilla por el puerto de Santander en el s. XVIII
pag. 185
- 115.- PLAZA. Ob. cit. pag. 327.

CAPITULO IV

LOS HOMBRES Y SUS NAVIOS

De la misma forma que se han planteado los presupuestos - del comercio, en cuanto mera relación de oferta demanda, y tambien, las condiciones para la existencia de un comercio marítimo, vistas desde tierra firme, nos planteamos a continuación las condiciones imprescindibles para la existencia de la actividad marítima, del tráfico.

Si para comerciar, desde el punto de vista de tierra hacen faltan execentes, demandas, puertos y caminos, desde el punto de vista del mar lo que resulta absolutamente imprescindible, aún hoy es la existencia de navíos y tripulaciones que hagan posible el tráfico marítimo, autor del intercambio, y condición por tanto ineludible en un comercio marítimo. Comercio que, dado sus costos de transporte en el antiguo régimen resultaba mucho más practicable que el realizado por tierra, a lomos de animal o en carreta.

LA FLOTA MERCANTE

La información disponible sobre el número de hombres de mar afecta, con independencia de las fuentes a la totalidad de estos, - salvada siempre la crítica a que deben ser sometidas las informaciones de estas características. Sin embargo a este trabajo, puede decirse, que no le interesa el conocimiento de todos esos hombres, ha bida cuenta que en su mayoría se dedicaban a la pesca. A pesar de - ello, hasta tal punto es imprescindible el conocimientos de estos - hombres sin los cuales ninguna navegación es posible, que ha habido que sacrificar el rigor purista en aras de una visión, que de alguna forma complementa lo que al respecto nos era conocido.

Los resultados son indicativos de una actividad progresiva que, si las Provincias Exentas son suficientemente representativas, no se limitó a ser una mera función de pescadores sino que, además, resultó el alma de un cabotaje sin el cual el comercio, dadas las de ficiencias de la infraestructura portuaria hubiera sido prácticamente imposible. En el mejor de los casos se hubiera visto reducido al mí nimo.

No ocurre lo mismo con los navíos, respecto de los cuales, aunque a veces las informaciones aparecen poco segregadas, se puede, al final intentar, tal cual se ha hecho, una aproximación más veraz, a la auténtica flota de comercio. Sin embargo, y en esto reside su mayor inconveniente, se ha marginado una información, la de las pequeñas embarcaciones de pesca-cabotaje, cuya presencia justificábam^{os} en el párrafo anterior.

Había dos procedimientos de generar una flota, la construcción de navíos, o su adquisición a otros países; y para acrecentarla dos requisitos eran prácticamente imprescindibles, prohibir la venta de los navíos nacionales, fueran de construcción o de compra, y primar su utilización comercial en los puertos españoles, con lo que se forzaba a los comerciantes y armadores a su construcción.

A) La construcción naval

Los Astilleros

Lo que conocemos de la construcción naval es fundamentalmente referido a los armamentos militares, no porque los astilleros dedicados al laboreo privado fueran inexistentes, sino -- porque la información disponible y la trascendencia del fenómeno inclinan nuestros conocimientos de este lado.

La presión de los astilleros militares, la competencia, fué muy considerable; acaparando maderas y hierro e incluso polarizando los profesionales, movilizandolos carpinteros, calafates y cuantos trabajadores especializados fueron precisos para poner en funcionamiento los astilleros militares o estatales del Cantábrico. En Pasajes las gradas de la Real Compañía, en Vizcaya el Astillero de Zorroza, en Santander Guarnizo y en Galicia El Ferrol; cuatro grandes astilleros que entre maderas, hierro, velas, jarcía y demás concentraban una parte considerable del personal especializado.

La información sobre las construcciones guipuzcoanas, tanto para el estado como para la Real Compañía es muy deficiente.

te; sabemos que entre 1.730 y 1.785 el número de navíos que la Compañía tuvo a su servicio se aproximó a los 48 (1) pero no todos se construyeron en Pasajes, de hecho consta que en algún caso se adquirieron embarcaciones para la Compañía en el sur de -- Francia (2).

En Vizcaya, en Zorroza, hay que considerar dos fases, -- la primera hasta 1.764, en que se trata de un Real Astillero, y la segunda en que se especializó como arsenal para la construcción de correos marítimos; de la primera época y sus construcciones civiles, prácticamente no sabemos nada, en su segunda época= nos consta que se construyeron navíos civiles, casi siempre por cuenta de los grandes constructores, como Tellaeche (3).

Pero, aunque podemos aproximar una cifra 21 , no ca -- be puntualizar en cuanto a características técnicas, a mas de -- que algunas construcciones atribuidas a los constructores de los correos marítimos se realizaban por ellos, pero fuera del recinto de Zorroza, lo que dificulta la consideración de las distintas construcciones como realizadas en las gradas reales o fuera= de ellas. Algunos de los clientes particulares de Zorroza fueron el Consulado de Bilbao y el Señorío, preferentemente en la adquisición de fragatas guardacostas (4).

En el de Guarnizo, en el Real Astillero, la práctica -- de las construcciones civiles está mas documentada, se alega, -- que entre 1.739 y 1.770 se construyeron once embarcaciones para= particulares (5) pero es posible por diversos indicios que fue= ran mas. Hay años como 1.739 en que entre D. Pedro Buye y D. Juan

Bta. Donesteve se llegaron a construir un navío y seis paquebo--tes para su venta a diversos individuos (6).

Sobre El Ferrol sabemos aún menos (7) pero no caben escesivas dudas al respecto, se construyeron gradas, se plantearon unos niveles de actividad, se organizó todo dentro de un contexto político, del que lo mínimo que cabe decir es que fué cambiante y al són de esos cambios irían las utilizaciones y las rentabilidades.

En torno a los sistemas de construcción de estos grandes Astilleros se ha escrito bastante (8) y las discusiones contemporáneas sobre técnicas entre el método de Gastañeta y el de D. Jorge^t Juan o sea, entre las técnicas francesas o inglesas, superada ya la cualificación técnica de los conjuntos holandeses, (9), e incluso las prácticas de rivalidad y las comprobaciones efectuadas, son conocidas. No sucede así con la construcción privada, destinada generalmente a la fabricación de navíos menores, - de menor arqueo, cuyas técnicas y métodos prácticamente desconocemos. En estos astilleros se hacían: pataches, navíos, barcos y pinazas, en todo caso embarcaciones de pequeños arqueos (10), lo que no excluye que en algunos casos los navíos fabricados tuvieran un cierto arqueo, pero nunca comparable al de las fragatas o al de los grandes navíos de la carrera de Indias.

Precisamente esta limitación de los arqueos, basada en las abundantes barras de los puertos del Norte (11), en las que debían de actuar, y en su conveniencia, a partir de unas normas= legales proteccionistas de las capacidades medias, posibilitaban

las construcciones en los parajes mas insospechados, por lo que la ubicación de los astilleros privados se hace mas difícil.

Pequeños astilleros se repartían por toda la costa, - aunque no había tantos como pudiera deducirse de las diversas - numeraciones de maestranza pues bastantes de los carpinteros de la ribera y calafates actuaban en playas y arenales simplemente como reparadores de las pequeñas embarcaciones pesqueras, o en su construcción, que como nunca excedían de unas quillas muy - reducidas (12), podían fabricarse bajo una simple tejabana.

Había Astilleros en Guipuzcoa, especialmente en Pasajes, Fuenterrabia (13), Zumaya (14), Deva (15) y Orio (16) aunque no debe descartar otros puertos. En Pasajes, además de los de la Compañía los había en la orilla oriental; cuantros, uno en Bortalaborda, otro en el barrio de Vizcaya, otro en la Caburza y un último, el que se substituyó por el de la Compañía de Caracas en la Plaza. En la orilla occidental el de Torre Atzia y en el centro del canal, el de Codemasti. Al fondo, en el sur los de Berrachoco, Molinao y Basanoaga, además de los que había en Rentería y Lezo (17); en resumen más de nueve astilleros, lo -- que explica que en 1.719 el enemigo llegará a destruir seis naves que se construían a la vez. A lo largo del siglo la situación debió decaer mucho, pues así como en 1.700, el consulado de Bilbao (18) fué a comprar una embarcación en Pasajes, para su posterior aparejo en la ría, a finales de siglo, según una relación que se conserva en Tolosa (19) de las naves de comercio de la provincia solo constan como construidas en Guipuzcoa las de la Compañía de Caracas, y de estas alguna fué adquirida=

en Francia (20), las demás figuran como compradas a ingleses y franceses, incluso una de fábrica americana.

En Vizcaya la obra de Guiard ilustra al respecto, de manera un tanto imprecisa, pues se limita a señalar que aparte de los grandes arsenales de Zorroza y de los tinglados de Olabeaga, en la ría se aprovechaba "una gran parte de la ribera para la construcción de navíos erigiendo astillero en el sitio conveniente al interesado" (21) entre estos los había en 1.778 en Abando, Deusto, Ripa, La Vieja e Indauchu (22). En lo relativo a los demás puertos se señala la existencia de importantes astilleros en Plencia (23) y consta que los había en Bermeo, Mundaca -- (24) Ondarroa (24bis) y Lequeitio (25). Iturriza (26) indica que los había también en Ea e incluso en Ajangiz, ría arriba, en donde se construyeron barcos de transporte y chalupas; el mismo autor indica que también "hubo un astillero en Laida para la construcción de naves - pero por causa de haberse hundido una al botarla, no existe" (27). De hecho a finales de siglo cuando se hace una verificación del número de carpinteros de ribera del Señorío, resultan ser tales 83 individuos que se agrupaban, 63 en la ría (4 en Baracaldo, 35 en Deusto y 24 en Abando) 12 en Plencia, 7 en Mundaca y uno, calafate, en Lequeitio. Aunque la validez de la información es muy relativa no cabe duda de que es todo un indicativo de la distribución geográfica de una actividad muy concreta (28).

En la costa de las Cuatro Villas consta que había astilleros en Castro, en Límpias, ría arriba, aunque éste de construcción tardía, sin que pueda precisarse si era de finales del XVIII o de principios de la siguiente centuria (29), y en la ---

bahía de Santander, donde además del de Guarnizo parece que había algún otro próximo a la villa (30). Pero diversos indicios tienen a mostrar una decadencia en las fábricas con respecto a la situación de tiempos precedentes.

Mas allá de la bahía de Santander mi información es muy deficiente y de hecho solo conozco la existencia de un posible astillero en Tazones donde a finales del XVII se construían embarcaciones de cabotaje, (31) Viabelez, Luarca donde en 1.708 se construyó un navío de 90 a 100 Tn. (32) y Castropol en donde no se -- construían navíos, pero me consta que a finales del XVIII una balandra vieja fué transformada en un bergantín de 54 toneladas. (33)

En la costa gallega hubo astilleros como en el resto de la zona de nuestro análisis, pero la información al respecto es -- prácticamente nula. (33 bis)

A lo largo del tiempo fueron pasando por estos astilleros carpinteros, notables unos, y no tan relevantes, los otros. Así Domingo de ALBIZU de Fuenterrabia (34) o AIZPURUA de Usurbil (35) que fué a trabajar a los reales astilleros de Guarnizo y El Ferrol tras haber trabajado en Pasajes donde hizo (3) fragatas, en Orio donde construyó otras cuatro, además de una ballenera de 350 toneladas y en Bilbao donde dirigió los trabajos en otras diferentes naves (36). En Vizcaya aparece en 1.707 (37) Lorenzo ARSUETA, quien, como casi todos, trabajaba en los márgenes de la ría, Juan GOICOECHEA de Deusto en 1.709 (38), en 1.733 Joaquín de BASABE de la ría (39) y José AZPIAZU de Portugalete que pasado el tiempo marchó a trabajar a Castro y mas adelante a América (40), en 1.749 Lo

renzo TELLAECHÉ quien es el primero que he registrado de una larga dinastía (41) y también J.Bta. IRURETAGOYENA y de las mismas fechas M. ZALVIDEA (42) quienes en un corto espacio de tiempo -- llegaron a fabricar hasta 23 navíos (43). En 1.756, se cita a un TELLAECHÉ con astilleros en Olabeaga (44) y a Ignacio BAQUEDANO= dueño de un astillero junto a su casa de Abando (45). En 1.758 -- se dice que había cierto Tomás ARISTAIN (46) casado con una hija de ZUBIRIA el cual fué junto con el ya citado Lorenzo TELLAECHÉ, uno de los constructores más notables. Este ZUBIRIA llegó a ser asentista en Guarnizo (47), al igual que el último TELLAECHÉ (48). Y el constructor más notable de finales de siglo -- Antonio REAL DE ASUA, dueño de un astillero en Abando, y que trabajó mucho para el Real Consulado, quien estaba en Guarnizo y -- fué sucedido por J. Angel REAL DE ASUA, que llegó a finales de -- siglo (49).

En Santander, además de los que en Guarnizo construyeron para particulares, como D. Pedro BUYE o D. Ciprián ASTRAN, -- a D. José ARZUETA, D. Juan BENITEZ TORRES TERE, D. Juan PIEDRA -- y D. Antonio del REAL hay que contar, cuando menos con J. Francisco CLAVES y Francisco SOYUS de finales de siglo (50). En Asturias conocemos a Pablo GARCIA SANTAMARIA de 1.783 que se define como un carpintero de Rivera, y algunos otros.

De hecho los informes de maestranza son muy reveladores, aunque como toda investigación con una finalidad de leva -- tenga que ser contemplada con mucha cautela. De las Provincias -- Exentas hasta Portugal había 372 (52) carpinteros de ribera ---- ¿cuántos de ellos construían barcos y lanchas de pesca, botes o

simplemente reparaban pequeños desperfectos o, eran simplemente carpinteros a bordo de los mas grandes navíos?. Además, para más limitación, de entre los grandes, de entre los más hábiles, entre los que residían allí donde había astilleros con capacidad suficiente, unos eran los que mandaban, diseñaban, proyectaban y el resto simplemente eran carpinteros.

Ahora bien, si es poco lo que sabemos de técnicas, astilleros y constructores, lógicamente no podemos esperar mayor conocimiento de las naves construidas, su número, tipo y tonelaje y por lo tanto de la incidencia de este factor, la construcción naval, en la evolución de la flota comercial española, ni de su consecuente capacidad de transporte.

Esto no quiere decir que carezcamos completamente de información, sabemos que en el siglo XVIII España no era una potencia naval, ni por su flota ni por su tecnología; así cuando los armadores cantábricos deseaban embarcaciones de calidad comprobada debían de adquirirlos en el exterior, pues incluso la práctica de la construcción militar dependía de métodos exteriores. Lo que está claro es que la construcción no fué muy abundante, debemos señalar que dentro de su escasez hubo fases de mayor o menor impulso constructor, por lo que el crecimiento de la flota, si verdaderamente hubo tal crecimiento, se debía a otros factores.

La protección a la industria nacional.

La industria nacional fué protegida en términos jurídicos, pero mal podía ésta prosperar cuando las continuas levadas de marinería y maestranza diezaban a los artífices más o menos ca-

paces de una construcción adecuada. Las frecuentes noticias que en los registros de Juntas Generales del Señorío de Vizcaya se recogen referentes a montes no cesan de repetir que el interés real es, que de los montes salga la madera para la armada y de los pueblos los pescadores que han de aprender el oficio para servir en los navíos de Su Majestad (53); esto es, el estado supeditó toda la cuestión naval al servicio que podía obtener de este sector para el engrandecimiento, siempre relativo, de la flota, sin tener en cuenta las necesidades económicas de las sociedades marítimas.

Así para Guarnizo y El Ferrol se buscaron carpinteros de toda la costa, y consiguientemente a esa política, y con la ayuda de otros varios factores, puede contemplarse cómo Asturias pasó de 1.759 a 1.781 de contar con 111 hombres de maestranza a no disponer sino de 55 (54)

Frente a esta realidad de hecho no podemos dejar de señalar la actitud proteccionista del estado quien en todo el siglo no cesó de dictar normas a beneficio de la propia flota, primero mandando que todos los cargamentos oficiales se hicieran preferentemente a bordo de buques nacionales, norma que desde 1.721 se repitió constantemente; se premiaron las embarcaciones construidas de acuerdo con la planificación general, se desgravó la importación de madera para la construcción e incluso, en Vizcaya, en 1.751, se prohibió que, a excepción de la madera necesaria a la construcción de los bajeles de la armada, se cortase para particulares que no fuesen del distrito o jurisdicción de Vizcaya; y aún se dió orden de que no se construyesen naves para --

personas que no residiesen o tuviesen trato de navegación y comercio en este solar, pues en el corto espacio que mediara desde la terminación de la última guerra se habían fabricado veintitrés navíos (55) y parte de ellos exportados.

La filosofía del intervencionismo fué expuesta por Jovellanos (56) así como su cronología. Tras una tradición más o menos larga el 29 de agosto de 1.721 una Real Orden mandó que en todos los cargamentos por cuenta de la Real Hacienda se prefiriesen los buques nacionales a los extranjeros, se renovó tal orden en la Real Instrucción de 1.737 al Infante D. Felipe, como Almirante, y de nuevo en una Real Cédula de 1.740. Ampliando el concepto de preferencia se emitieron varias Reales Ordenes, los años 1.763-66-67 y 74, pero en 1.784 podía decirse que a la ineficacia del primer período legislativo 1.721-40 seguía la del segundo 1.763-74, pues en tal año constataba el autor "que la preferencia es enteramente desconocida" y eso a pesar de que se trataba de una cuestión en la que "bastaría encargar la obediencia de nuestras leyes acerca de la preferencia, y que no hay necesidad de establecerla de nuevo" aclarando que tal preferencia debía de ser general, absoluta y referida a "todos los cargamentos - que se hagan en nuestros puertos, ora sea de manufacturas de --- nuestro propio país, ora de frutos o efectos venidos de nuestras colonias", con la excepción de aquellos cargadores extranjeros - que llegaron por su propia cuenta, tanto para preservar el comercio que estos pudieran realizar como porque "el corto número de buques que hay en la mayor parte de nuestros puertos hace mas necesario este temperamento, a lo menos en el presente estado de - nuestra marina" con el correctivo de que tal medida no afectara=

a los coloniales que solo podían extraerse en embarcaciones nacionales.

La previsible carestía de los fletes podía salvarse por tres medios, renovando la antigua Ley de acostamiento por la cual a cada dueño y constructor naval se le declaraba por cada navío civil una renta anual, renta que tendiera a fomentar exclusivamente la construcción media "no concediéndose a los que pasen de 350 a 400 toneladas"; franqueando los derechos de importación de los materiales necesarios para la construcción; fomentando la adquisición de buques de construcción extranjera en el mismo régimen que los de construcción nacional y por último primando la exportación de productos nacionales. Se establecieron como acostamientos ---- 300r^s anuales a los de 100 a 200 Tm, 600r^s a los de 200 a 300 y - 900 reales a los de 300 a 400 siempre que se tratara de fragatas, urcas, paquebotes o bergantines, con la salvedad de que solo se - trataban por beneficiarios de tales acostamientos los buques de - fabricación nacional, no los comprados o apresados. Proponía Jove llanos completar la norma con la autorización de navegar con un - tercio o cuarto de tripulación extranjera aunque fueran exentas - de matrícula.

La relativa aplicación de estas normas permitió que el Señorío de Vizcaya conociera una época, no muy larga, de auge --- constructor amparado por el hecho de la decadencia de Zorroza, -- que permitía disponer de mas maderas y técnicos (57). En los de-- más lugares, la práctica militar ya comentada compensó e incluso= superó los efectos positivos de las normas y el retroceso fué evidente y más cuándo el aspecto proteccionista de la norma no se --

cumplía con el rigor debido, y al respecto basta consultar los abundantes contratos de fletamiento que para el período 1.751-1765 pueden encontrarse en los escribanos de marina de Santander, en los que Isla y otros asentistas dejan constancia de la utilización de navíos extranjeros para múltiples envíos oficiales a El Ferrol o Cádiz (58).

La poca utilización de normas similares es tanto más extraña, cuanto que consta que por aquellos tiempos las prácticas proteccionistas al respecto eran muy corrientes: esta preferencia se practicaba en todos los países, no sólo en Inglaterra. Aunque a veces se utilizaban ciertos subterfugios. Así en 1.788 el Consulado de Bilbao comunica que los holandeses, acusando de impericia náutica de la Mancha y el Báltico, a los marinos españoles les aumentaban el valor de sus seguros con lo que encarecían las mercancías y los comerciantes recurrían a los navíos de aquella bandera cuyos seguros se obtenían más bajos a pesar de que las cargas en estos mismos navíos holandeses planteaban otros problemas, ya que eran navíos que generalmente invernaban en el norte con los gastos consiguientes (59). Esto es, prácticamente era una lucha de todos contra todos y lógicamente vencían quien más recursos pusiera al servicio de su flota, lo que no fué ciertamente el caso español.

El control de la flota

Esta flota mercante estaba, en teoría, rigurosamente controlada y no podía hacerse a la mar en tiempos de paz sin las correspondientes patentes, y menos aún en los de guerra; y además ninguna de sus unidades podía ser objeto de venta a un extranjero al tiempo que las adquisiciones planteaban también algunos proble

mas administrativos de consideración.

El control necesario se llevaba a cabo mediante la matrícula. Por una parte toda embarcación nacional, de construcción propia o adquirida en el extranjero, de pesca o comercio, debía estar matriculada en su puerto correspondiente asentada como tal en la lista de matrícula, cuya competencia correspondía al respectivo jefe militar de la marina. Con la particularidad de que ninguna embarcación podía matricularse si previamente sus propietarios no eran comprobados como naturales, o naturalizados, del lugar; lo que originó en tiempos de guerra no pocos problemas al pretender los extranjeros residentes, sobre todo los de las Provincias Exentas, en los que la naturalización era mas difícil -- (60), matricular, en tiempos de guerra, muy especialmente durante los enfrentamientos Franco-Británicos, sus navíos, originariamente con banderas contendientes, bajo bandera española.

Si se trataba de navíos de construcción extranjera la admisión en la matrícula debía de cumplir varios requisitos, que eran comunes a los necesarios a las embarcaciones de construcción nacional que hubieran enarbolado alguna vez el pabellón de cualquier otra nación; requisitos conducentes en su práctica totalidad a evitar la participación de auténticos extranjeros, es decir, de intereses no nacionales- clara traición, especialmente grave en los tiempos de guerra-, en las naves acogidas al pabellón nacional. Consistían estas normas en que el propietario pretendiente de la matriculación tenía que acudir al correspondiente intendente del departamento con un documento auténtico, justificativo de la pertenencia total de la embarcación al vasallo o

vasallos del Rey, no teniendo en él parte alguna ningún extranjero; y si el documento de propiedad estuviera otorgado fuera del reino, debía estar legalizado por el ministro público español residente en el lugar de venta.

Si el propietario fuera español nativo bastaba con que jurara dicha propiedad y asegurara bajo tal juramento que ningún extranjero, ni aún naturalizado participaba en la propiedad. Ahora bien, si el dueño o alguno de los dueños de la embarcación fuera español no nativo, esto es, naturalizados, aunque lo fuera por el procedimiento legal, debían repetir las diligencias de su nacionalización ante el ministro de marina de la provincia, presentando justificante de haber residido plenamente en España durante diez años consecutivos, con casa abierta y aportando al respecto una certificación del párroco o párrocos de su parroquia, en la que se hiciera constar como cada uno de los dichos 10 años, figuraba asentado en los libros de matrícula del cumplimiento pascual, además de la justificación de su estado civil, y en el caso de tener familia directa, presentar con respecto a cada miembro de ella, demostración de residencia y del cumplimiento de las normas a él exigidas.

El dueño, fuera de la condición que fuera debía de presentar un fiador español nativo, que se comprometía a no salir -- del reino y a que ninguno de los propietarios vendería su participación en el navío sin la pertinente licencia.

Para abortar el fraude, aparte de algunas disposiciones complementarias, se fomentaba la delación de las irregularidades,

garantizando el mas absoluto secreto de la fuente informativa, a= la que, como incentivo y sin que mediara documento oficial alguno se le entregaba la tercera parte de la subasta consiguiente a la incautación del navío, o en su caso a un tércio de la fianza depo= sitada. (61)

Ahora bien, para garantizar la situación de la flota na= cional, y la pertenencia de las embarcaciones de comercio a la ma= trícula civil española, la administración que debía además prote= gerla y defenderla en casos de corso, exigía a los capitanes, aun= que su actividad comercial fuera mínima (bastaba con superar los= límites provinciales), que navegaran llevando un Real Pasaporte.- Real Patente de Navegación cuya expedición estaba reservada a los comandantes militares, y que además, presentaran una escritura de obligación con una fianza cuya significación fué variando, desde= una cantidad fija, igual para todas las embarcaciones, a un valor proporcional al tonelaje y por último, y en distintas épocas al - 50, 100 y 200% del valor estimado del navío.

Fianza por la que se comprometían a no pasar a mares -- prohibidos, o para los que no estuvieran habilitados por dicho Pa= saporte, que no hostilizarían los navíos de los países amigos, -- que no participarían el contrabando, que no prestarían ni harían= cesión de dicha patente a nadie, al tiempo que se comprometían a no recibir otra igual de ningún otro país y que cumplirían todas= las leyes relativas a la navegación. Que una vez cumplido el tiem= po para el viaje estipulado en la patente, o pérdida simplemente= ésta su vigencia, la devolverían al comandante que la hubiera ex= pedido, o bien justificarían su pérdida.

A estos capitanes se les entregaba además, en determinadas épocas, una contraseña, consistente en una reproducción de una media nave partida en el sentido horizontal con una línea sinuosa, para que sirviera de salvoconducto con los corsarios argelinos y una lista o rol de toda la gente de que se componía la tripulación así como el equipaje de la embarcación, con las referencias a las plazas que ocupaban cada uno de los listados, lugar de su matrícula y filiación, ya que toda nave mercante que no llevara tal rol podía y debía ser detenida por los navíos de la armada. En lo que a los jefes militares de las provincias marítimas que extendían dichos roles cabe decir que debían de asegurarse de que todos los comprendidos a él estaban matriculados, circunstancias= ambas, rol y matrícula, que junto con otros detalles menores no afectaban a las Provincias Exentas por estar éstas, excluidas de cualquier tipo de matrícula.

b) El comercio de navíos : La prohibición de ventas.

Ya se ha señalado como la venta de embarcaciones de la= matrícula a extranjeros estaba prohibida pero tal prohibición tenía mucho de simbólica, de hecho se produjeron casos de venta muy frecuentes, distribuidos a lo largo del siglo, y con los procedimientos mas diversos. Gran parte de las ocasiones en que se produ= cían ventas de navíos nacionales era por causa de la guerra de -- corso, pues ciertos comerciantes españoles para proteger sus mercancías y sus navíos efectuaban una venta simulada, a un comer--- ciente extranjero con el fin de que la bandera del país de éste - protegiera al navío español del apresamiento. Pero en ciertas épo= cas, concretamente en 1.743, tales medidas no eran necesarias --- pues en esas fechas los holandeses aseguraron haber obtenido de - Gran Bretaña el respeto a las mercancías españolas transportadas=

en sus navíos, así como la restitución de las presas realizadas - con anterioridad a cambio de que los españoles hicieran lo mismo= con los productos ingleses transportados en dichas embarcaciones= holandesas; propuesta que despertó muchos recelos pues atentaba - directamente al tráfico de fletes y beneficiaba más el transporte inglés dado su volumen de intercambio que al español, pero aún así fué tenida en consideración (62).

Las ventas ilegales.

De unos períodos a otros con motivos precautorios o por simple negocio, las ventas de navíos de propiedad nacional, en todo o en parte, a extranjeros se practicaron sin cesar. Durante la guerra de Sucesión, en Bilbao, unos comerciantes de la villa, los Señores Viar y Larrumbe vendieron diversos navíos a extranjeros:- El 7 de febrero de 1.702 vendieron a dos ingleses el "San Juan -- Bautista" de 90 toneladas en 2.000 ducados (63) y el 9 de noviembre de 1.703 venden a 3 franceses, residentes en la villa el navío llamado "Nuestra Señora de Begoña" de 40 toneladas por 250 escudos (64), pero la transacción mas interesante las realizan a finales de abril del año anterior, en 1.702, fechas en las que venden un navío, el "Jesús, María y José", de 35 toneladas, que estaba - anclado en Olaveaga, en 800 escudos, a los comerciantes ingleses= Abraham Cordel y Cía; pero a continuación en otra escritura, ante el mismo notario, y con la misma compañía, Viar y Larrumbe firman un contrato de fletamiento por el que el "J.M.J." zarparía mandado por Andrés de Sanfuentes, de Santander, con rumbo a Plymouth, - consignado a dichos Abraham, Cordel y Cía, quienes por el viaje y en concepto de fletes de viaje y tornaviaje se comprometían a pagar 450 escudos de plata, con la advertencia de que si se producían demoras sobre los diez días previstos por cada uno de los puer

tos Bilbao y Plymouth, se indemnizaría adecuadamente, según contrato, a sus propietarios, capitán y marinería (65).

Ahora bien éste no es un caso único, por las mismas fechas en Bilbao se escrituraron numerosas ventas similares.

De este modo en julio de 1.707 Tomás de Lopategui, vecino de Plencia vendía la cuarta parte de la mitad del "Nuestra Señora del Rosario" de 30 toneladas, fabricado en Plencia y de la que era copropietario junto con Michel Morgan, irlandés, lo cual ya era ilegal, a J. Bta. Power, residente en Bilbao, por 108 reales de plata, previa su partida a Plymouth (66). En 1.710 J. Bta. Hormaza, vecino de la villa vendió a dicho Miguel Morgan el "San Pablo" de 120-130 toneladas por 1.400 escudos de plata con la particularidad de que tal navío hacía poco más de un año que era propiedad de dicho Hormaza, quien lo había adquirido de D. Juan de Zabala y Mezeta (67). A 5 de diciembre del mismo año, Pedro de Zuazo le vendió a dicho M. Morgan el "San Felipe" de 40 toneladas, en 975 escudos de plata (68).

En Santander por variar de marco geográfico, años más tarde, en 1.758 se registra un permiso de venta concedido por Agustín Martín, vecino de la villa, al capitán de su bergantín el "Nuestra Señora del Pilar y San José", D. Agustín de Dios Rosarúa, para que lo vendiera a Bartolomé Arther y French, vecino de Burdeos, puerto en el que se encontraba el navío (69). De la misma forma Agustín Martínez en 1.766 da poder a León Duvergier de Rouan para que en aquella plaza venda los 3/4 del "Nuestra Señora de la Barquera", cuyo cuarto restante era de su capitán Simón de Sautelices. Por cierto

que entre 1.761 y 1.770 se registra el El Havre un navío de 130 toneladas, comprado en Santander, que se incluye como propio de El Havre. No creo que se pudiera incluir en matrícula siendo ajenos la cuarta parte, por lo que supongo que el capitán Santelices vendió también su participación, en El Havre se especificó que tal navío era construido en Santander, pero no está muy claro que así fuera (70).

El mismo año la viuda de Luis Zarate, Tomasa de Oruña, dá poder a Robert, padre e hijo de La Rochela para que procedan en tal puerto a la venta de la mitad del bergantín "La María" (71) Al año siguiente Felipe Agurro, vende un barco de 20 toneladas a Juan Miranbou de Bayona (72).

En 1.771 Luis Collante dueño del "Principe de Asturias" un bergantín que anteriormente se llamaba el "Clear Castle" de 71 toneladas y que se lo había comprado un año antes a Eduardo Sexton (lo vendió el 10 del VII de 1.770) en 420[£], Luis Collantes lo vende el 23-V-1.771 en dichos 3.000 pesos y el 28-XII del mismo año, José Hodson que le había cambiado de nombre de nuevo poniéndole el "Paquete de Gibraltar" se lo vende de nuevo a Collantes en 500[£] (los citados 3.000 pesos) quien le restituye el nombre de "Principe de Asturias".

El año 1.779 Juan Nepomucemo de Vitoris vende el paquebote "San Carlos" de 200 toneladas a la Vda. de Laune e hijos, de Bayona por 75.000 reales (73) y el año 1.787 Antonio de Aqueche, de Castro Urdiales, dueño de la balandra "San Benito" de 25 toneladas la vende en 1.100 reales de vellón a Juan Demiridt de San

Juan de Luz (74).

En todos estos casos y en más que pudieramos añadir se producen ventas por parte de españoles a extranjeros; pero no todos los casos merecen la misma consideración, Cuando en diciembre de 1.781 Juan José Ibañez, donostiarra, vendió a un comerciante de Oporto una goleta de 85 toneladas, que había sido presa francesa, comprada en Bayona, la autoridad marítima de la Provincia intervino, pero ante este requerimiento presentado por el comandante general de Guipuzcoa, representó el Consulado exponiendo que en primer lugar en la provincia prácticamente no se tenía conocimiento de la prohibición de venta, acostumbrando a venderse y comprar navíos a los extranjeros, con toda libertad y sin más salvedad que los enemigos de la Corona, lo que considerado comparativamente no resultaba excepcional pues los demás países acostumbraban a vender, incluso en guerra, los navíos de su construcción como, entre otros casos, lo probaba el hecho de que cuando en la última guerra se movilizó la flota hispana, de los 1.500 navíos que la formaron, ni la cuarta parte fueron españoles.

Era tal la situación económica generada por dicha guerra que si se prohibía la venta de navíos a los extranjeros amigos o neutrales la posición en que quedarían muchos comerciantes sería crítica pues necesitados de vender sus naves y con un mercado nacional sin demanda, se arruinarían forzosamente.

Dada la representación y en consideración a que la Ley en que se basaba la prohibición (75) se generó en unas condiciones peculiares (principios del comercio americano y situación do-

minante de la marina española) decían que era inadecuada por tanto en el siglo XVIII y por lo mismo no se consideraba, como primero, que afectara a los navíos previamente comprados en el extranjero.

Así, se consideraba el asunto positivo en una parte, - en la relativa a las embarcaciones adquiridas a los extranjeros, pero en lo relativo a la sugerencia del Consulado de que se liberalizara incluso la venta de los nacionales se pidió parecer al presidente de la contratación de Cádiz, a los comandantes de La Coruña y Barcelona, a los gobernadores de Málaga, Alicante y al corregidor de Bilbao, para que oyendo a los respectivos consulados, el Ayuntamiento y demás personas que pudiesen informar dictaminaran sobre tal prohibición; salvo Bilbao, que al igual que Donostia abogó por la supresión del citado artículo, los demás - no sólo lo consideraron útil sino que, en el caso gallego, reclamaron un reforzamiento de la Ley "y que sólo debe de subsistir - la disposición de la citada Ley sin recargarse nuevamente su cumplimiento; y es de parecer que para obviar toda duda se expida - orden circular a los capitanes generales, gobernadores, ministros de marina, para que celen con el mayor rigor la observancia de ella"; preveyendo que según el espíritu de la misma ley se -- prefiera por lo tanto, para cualquier cargamento, la bandera nacional y active su comercio; se consideró como muy conveniente - la libertad de todos los derechos reales y municipales de madera para la construcción de naves, y demás útiles que se importaran - con la expresa declaración de su finalidad náutica (76).

Sin embargo de que todo ésto se decía en 1.781 al año

siguiente D. José Fausto de Vildósola del comercio de Santander= vendió, por carta orden de D. Fermín de Aizcorbe, vecino de San= Sebastián, un bergantín de 180 toneladas en 60.500 reales de v.- a tres genoveses (77); aunque ciertamente esta venta, que fué vá lida a efectos administrativos, resulta una muestra del poco ri= gor de la administración, pero es más interesante por una cláu su la a continuación, cláusula en la que se estipula por parte de = los compradores que el navío sigue siendo propiedad del comer--- ciente donostiarra, pero que la simulación de venta se había he= cho a efectos de evitar las acciones corsarias (78). Así, la pro hibición de la venta de los navíos a los extranjeros, la posibi= lidad de hacerlo cuando dichos navíos no fueran de fabricación = nacional, con la precaución de que no fueran a manos del enemigo, y las prácticas picarescas para eludir los efectos del corso, -- son tres aspectos importantes a considerar en el tráfico comer-- cial de los navíos, cuestiones que influyeron, sobre todo la úl= tima, y muy notablemente en el número de embarcaciones matricula das.

A lo largo de los contratos presentados han aparecido= diversos tipos de ventas a extranjeros, algunas ilegales aunque, salvo en el caso del "Nuestra Señora del Rosario", cuya octava = parte vende Tomás de Lopategui, y del que era copropietario Mor= gan, cuando el navío había sido construido en Plencia, quepan du das sobre su ilegalidad o sobre su realidad, pues parte de ellos habían sido comprados previamente a extranjeros, y otros casos = no debieran de calificarse como ventas cuando en realidad se tra taba de contratos ficticios destinados a posibilitar el uso de = una bandera efectiva en unas determinadas rutas comerciales. Has=

ta tal punto esta práctica estaba generalizada que en Lorient, -
 André Vander Hyde se vió precisado en 1.761 a desarmar cuatro navios ----
 provenientes de España bajo la acusación de contrabando de pabe-
 llón (79). Además en España las voces acusando la frecuencia de-
 esta prácticas fueron abundantes, especialmente con anterioridad
 al tratado con Marruecos, tiempos en los que la insignia inglesa
 era una defensa mas efectiva que una buena artillería.

El tráfico de presas.

La situación se complicaba con las ventas de embarca-
 ciones presas del corso que se vendían a extranjeros. Las presas
 eran tasadas y sacadas a pública subasta, licitación en la que -
 por término general no participaban los extranjeros quienes uti-
 lizaban un hombre de paja que lo hacía por ellos, una vez cerra-
 da la puja, lo transfería al pagador real quien a su vez, con --
 gran frecuencia lo revendía a sus antiguos propietarios en el --
 mismo precio de remate (80).

FECHA	NAVIO	NACION	LICITADOR	TRANSFERIDO A	TRANSFERIDO A
1742	IA ISABEL	inglés	J. IARRALDE (Bi)	MARCOS. ANT. LE FEBRE (La Rochele)	
	MARJA, SALLY	"	M. DE IZARRA (Bi)	IGN. BARBACHANO (Bi)	Esteban AUDRIETE (Bayo)
	YALES WENTER	"	Fco. ZUBIAGA (Bi)	Agustín del VALLE (Santurce)	
	DEBORA	"	José ANZOULENGAL	Luis LANCIAN (S. Valery)	
	OLD. MARCHANT	"	J. de la CONCHA (Bi)	Adrian HOPE (Amsterdam)	
	JORGE. GUILLER	"	Ant. AMEZ (Bi)	Carlos CURTIAU (Ile de Dieu)	
	AMON	"	LACOSTE	LOSTAN, LAME Y CONTIS (Bayona)	
	TOTANE	"	Fco. ITURBE CATELIN (Bi)	LACOSTE (Bayona)	LOSTAN LAME CONTIS
	FAVEL	"	Ant. ZUBIAGA (Bi)	Angel BOISSEAU (Dieppe)	
	FALMOVIN	"	J. VITA. ARECHAGA (Bi)	MARANA Y DOVERO (Genova)	
	NEW. SORCHAM	"	Mat. AGUIRRE Y LUXA	Joaquin KAKLER (Hamburgo)	
	NEW. KENT	"	LACOSTE	NIC. GORIEB, LUTKENS (Hamburgo)	
	LOS 3 AMIGOS	"	DAUGEROT (Fra)	ANT. LE ROY (Nantes)	
	IA ISAVEL	"	LACOSTE	Domingo Whithe (S.J.L.)	FERNANDEZ FRIA (Lisboa)
	IA LENA	"	ANSOLEAGA (Bi)	José ADRIAN (Namortier)	
	ANSLEY	"	J. Nic IRIBARREN (Bi)	Pedro PLASENCIA (Bayona)	
	SAMUEL. CATALINA	"	J. de la CONCHA (Bi)	P. HODI Y NUL FERIERS (Dunquerque)	
1743	SUIF	"	DAUGEROT (Fran)	Guillermo BONTELLIER (Nantes)	
	ZEBEDER	"	Nl. ZUBIDEA (Bi)	Guillermo LEMONNIER (Nantes)	
	EL LEON	"	J. ANT. AMEZ (Bi)	DURAX lus (Nantes)	
	FLOR DE ING	"	LACOSTE	LICHIGARAY Y YENNE (Bayona)	
1744	IA AMERICA	"	Joaquín BARANDICA	LINCH, KILLI, KENI (Fr. res. en Bi)	

	EL AGUILA	"	Ant.MOLINAR (Bí)	Duy ARANEDER Y S.PEREZ (S.J.L.)	
	MILENOR	"	IABAR Y ELMEZARRAGA	LA COSTA (Poder habiente de) MORTZER, GORLEM (H)	
	MINERVA	"	ZUBIDEA (Bí)	HOTZER Y LORTEM (Hamburgo)	
	S. PEDRO	"	AGUIRRE ITUR (Bí)	Pello CANAL (Cádiz)	
	MARIA ANA	"	P.BECKWELT (Hol)	J.LECHART (Fr.Ras en Bí)	JUAN LERROUS (El Hav)
	LA BRETANA	"	LA COSTE	HORTZER Y GORIEB (Hamb)	
	IGNI	"	I.DARRIGUE (Fr.)	ARNOLDE TANAIIS (Nantes)	
	IMAR. PEGGI	"	Nl.SUBIARUETA (Bí)	J.Ant RILLET (Amster)	
1.745	BUEN. INT	"	ANSOLEAGA (Bí)	Mat. AGUIRRE Y LUXA (Bí)	JUAN IRAURGUI (Bí)
	TUSSISTER	"	Jn.BARBACHANO (Bí)	Dy.HARANEDER (S.J.L.)	
	S. ANDRES	"	M.EURRIGE GROSENS	J.Ant RILLET (Amsterdam)	
1.746	S. JUAN	"	Duy KELLY Kiny	Juan STEDMAN (Holanda)	
	LHIN	"	Ant. LINCH		
	AGNES	"	Solv. Dantes	GOMEZ BRANDON (Lisboa)	
	S.TMERSET	"	J.BTA LA COSTE		
	B.VEN.INT	"	José ANSOLEAGA		
	" " "	"	J.Vta. ARECHAGA	J.Bta LA COSTE	
1.747	BED FORD	"	M. ITURRI		
	CHARM. PUGOI	"	Carlos ACHETEGI	Ant. RODRIGUEZ (Lisboa)	
	MARTA ISAUER	"	J.Ant.AMEZ	Pco. Xant PASSOS (Lisboa)	
	GRAMAN	"	Joaquin IZARDUY	Pco. de SUNZA FAGONWES (Lisboa)	
	COWCOUDEN	"	Pedro PLACENCIA	José.BRODIERS	
	LILY	"	J.Bt LA COSTE	GRATECOUP (Burdeos)	
	JENNY	"	José ANSOLEAGA	Carlos WALLOT	JUAN FROO. (Lisboa)

A lo largo de estos años tres contratos reflejan algunas de las múltiples irregularidades que caracterizaban a esta actividad; en 1.742 Juan José HERRERO, capitán del corsario "San Juan Bautista" alias el "Rayo Júpiter", apresó al navío inglés de 130 toneladas, llamado "La Isabel" capitán Diego Scott, el veintiséis de abril se subastó en Bilbao y lo remató Juan Bautista La Coste comerciante francés residente en la villa; seis meses después lo vendió a Domingo Whit de San Juan de Luz en 6.900r^s, el cual le cambió el nombre por el de "San Nicolás de San Juan de Luz", y dió poder a Carlos Walcot de Bilbao para que lo vendiera, y así lo hizo tiempo mas tarde a Manuel Fernandez Fria, un lisboeta que le cambió de nuevo su nombre por el de "San Francisco y Santo Domingo". Esto es el navío en cuestión presa de corsos quedaba en su documento de propiedad prácticamente irreconocible y todo ello sin salir del puerto de Bilbao (81).

En 1.745 Antonio Chivot con el "Santa Bárbara y San An-

tonio" apresó a "La Unión" de 140 toneladas capitaneado por Felipe Paine, en la subasta, lo remató Nicolás Villabaso, quien hizo= posteriormente contrato de venta a favor de Raymundo Votora, un - genovés, por 15.750r^s pero tal contrato era ficticio pues el dine= ro lo había puesto J. Larralde, conocido comerciante bilbaino, -- quien era su propietario real (82).

Las compraventas de navíos de presa exigían muchas precauciones y no estaba de más extremarlas el año 1.747. Bartolomé Mendivil capitán del corsario en "Marte Vizcaino", apresó al "Bedford" de 300 tn, que se remató por Maniel de Iturri el 8 de abril. Por aquellas fechas arribó a Bilbao procedente de Viana, el capitán portugués Antonio Rodriguez, al mando de una embarcación menor llamada "Nuestra Señora de Arrabida y Animas"; Rodriguez era portador de un poder de dos comerciantes lisboetas Simón Rocas de Carballo y Manuel Ferreira Delgado, para juntos los tres comprar un navío. Iturri vendió el "Bedford" en 6.300 pesos de a 15 reales y el capitán Rodriguez dejó en la ría su embarcación menor y cambiándole el nombre "Bedford" por el de aquella, partió a Lisboa, con lo que la nueva adquisición quedaba completamente camuflada (83).

Una actividad tan lucrativa, recuérdese que la hacienda percibía una parte de los beneficios del corso, no podía estar limitada por la legislación restrictiva general, de ahí las salvedades que el consejo establecía para las ventas de navíos que con anterioridad hubieran pertenecido a extranjeros. Pero por otra -- parte un número considerable de ventas podían no ser tales, sino= simples recursos para poder utilizar banderas extranjeras, así no

es de extrañar que en 1.761 en Lorient, Andre Van der Heydo desarmara cuatro navíos bajo la sospecha de ser propiedad de españoles que practicaban contrabando de pabellón (84).

La venta de navíos nuevos.

A pesar de todo, ventas ciertamente ilegales se practicaban con alguna frecuencia, especialmente en el País Vasco, hasta el punto de que una parte considerable de las embarcaciones menores de 4 a 70 tn, de la flota Bayonesa estaban construidas en Orio (85) además de dos goletas de 45 y 50 tn, construidos en Bilbao las fragatas La Temeraria (130Tm), la María (140Tm) y la Canarias (200Tn) figuraban en la matrícula francesa junto con un bergantín de 80 Tn, el S. Juan Bautista y otro navío del mismo nombre de 38 Tn. Construido en Santander se registraba el S. Vte. de 100Tn. "En total entre embarcaciones menores y mayores 14 construcciones españoles que figuraban como propiedad francesa (86).

No se encuentran contratos de ventas de navíos de construcción nacional a los extranjeros, pues tales contratos se formalizaban por regla general en sus plazas de destino, pero cierto poder concedido en Bilbao, nos pone sobre la pista de una práctica que como veremos era bastante general. El 22 de noviembre de 1.749 D. José Calderón propietario del "S. Nicolás", recién construido, autoriza a su capitán D. Juan Escarza a cargar en su primer viaje con destino a El Havre, lana con el fin de vender en dicho puerto, tanto el cargamento como el navío de unas 120 toneladas (87).

Si tal venta se llevó a cabo o no, no consta en la documentación bilbaina, pero los datos de El Havre indican que sí fué

practicada, no se hizo a beneficio de ningún comerciante o armador de aquel puerto, a no ser que fuera desarmado antes de 1.751 (88).

Años después en el período 1.761-1.779 figuran tres navíos vendidos a armadores de El Havre y procedente de Bilbao, -- con un tonelaje total de 560Tn, que junto con la ya citada de -- Santander y otra que en el período 1.781-1.790 se vendió en Pasajes, hacían cinco y un tonelaje total de 890Tn. En otros casos -- la venta se realizaba directamente en astilleros, así, por las -- mismas fechas, Lorenzo Tellaeche vendió a D. Gaspar Saibil de Bayona un navío que había construido en su astillero de Deusto (89).

En lo que la práctica era menos rígida era en lo referente a la participación de auténticos extranjeros o en lo relativo a las ventas a extranjeros avecindados. Al respecto hay que empezar por señalar que la propiedad completa de un navío no era muy frecuente, ya que lo normal era la copropiedad y los copropietarios, podían previo conocimiento del resto de las partes, -- vender todo o una parte de la propiedad de cada uno de ellos; En estas condiciones muchos de los socios, en los navíos de la matrícula eran, a pesar de la expresa prohibición al respecto, extranjeros. Así, de los 23 navíos construidos en la ría de Bilbao, a mediados de siglo, la propiedad se reparte como sigue; siendo= como mínimo cinco de sus destinatarios extranjeros (90) sin que -- sean dueños exclusivos.

CONT.: J.Bta IRUETA

- 2. nav José CALDERON
- 1. " José CONCHA y Cía
- 1. " Gregorio de la TORRE
- 1. " José DAUGEROT
- 1. " Vt. ARECHAGA
- 1. " Luis VIOLET

Manuel ZALVIDETA

- 1. nav
- 1. " José PALACIOS
- 1. " Juan LARRALDE y Cía
- 3. "
- 1. " BARBACHANO
- 1. " Comerciantes Santoña
- 1. " Constructor y Cía

Lorenzo TELLAECHÉ

- 1. nav J.Ant AMEZ
- 2. " Ant. GOIRI
- 1. " Vda. ONZONO
- 1. " Sr. GALDOQUI
- 1. " Vt. GOMEZ de la TORRE, Cía
- 1. " Pedro BECKWELT y Cía
- 1. " Gaspar SAIBIL (Bayona)
- 1. " Real Cía de Sevilla

Por otra parte los contados registros de propiedad con que contamos referente a navíos bilbainos nos muestran una situación - muy clara, así en 1.739 de los veintinueve navíos mayores de la matrícula bilbaina, un 50% figuran adscritos a extranjeros, alguno - de ellos, P. BECKWELT, llegaba a tener incluso 3 embarcaciones (91) otros registros muestran la persistencia de esta participación ex- tranjera en la matrícula local.

Las compras.

Al tiempo que se prohibían con las ya citadas limitaciones las ventas de naves nacionales a los extranjeros, se planteaban el problema de la compra de embarcaciones en el exterior, problema que tenía varias vertientes que considerar: por una parte como ya hemos visto la construcción nacional aunque existente y ámpliamente di- fundida se encontraba carente de las ideas precisas; de tiempos -- atrás, españoles y holandeses, habían perdido el tren del progreso en tecnología náutica, y para el siglo XVIII, las discusiones tecno- lógicas enfrentaban a franceses e ingleses con clara ventaja para - estos. En el ámbito nacional la administración se enfrentaba con un dilema, había que potenciar la construcción privada, los astilleros particulares, para que el desarrollo de la industria generara sufi- cientes especialistas como hicieran falta a la armada, tanto para - los astilleros como para la flota, pero por otra parte el apremio - de las gradas reales era tal que permanentemente se diezmaba la po- blación de especialistas civiles con la consiguiente repercusión en el desarrollo posterior del proceso.

Al tiempo que se consideraba un retroceso de la industria nacional, tanto tecnológica como humanamente se planteaban -

algunas soluciones incentivas: cual pudiera ser la obligación de construir naves en el país, pues dadas las normas sobre cargamentos y la competencia y costos que forzosamente suponían los fletes extranjeros, cabían pocas alternativas, o construir o comprar, pero ciertamente se imponía utilizar una flota propia. Los términos de la alternativa, o construir o comprar parecían ser los óptimos para la industria nacional pues aparentemente bastaba con dificultar las adquisiciones con lo que, en teoría se incrementarían los fabricados propios, pero lo cierto es que el sistema no resultó efectivo, en parte porque el corso, muy abundante a lo largo del XVIII, ponía en el mercado mundial naves de gran calidad y a precios sin competencia, y también porque la situación general de la industria no permitía mayores logros.

Los astilleros extranjeros

Dadas las condiciones señaladas, la compra de embarcaciones extranjeras fué inevitable, y se compraban directamente en los astilleros, o a propietarios varios, o presas de corso; aunque estas adquisiciones planteaban problemas de diversa índole dadas las prácticas que ya venimos señalando de contrabando de pabellón.

Por lo que se sabe, los puertos cantábricos adquirirían embarcaciones preferentemente en los astilleros franceses. En los astilleros de Vannes, entre 1.714 y 1.735 no se vendió a extranjeros, ninguno de los navíos contruidos, pero en el período de 1.745 a 1.781, de las 2.965 toneladas habilitadas se vendieron algunos navíos, concretamente a Brujas y un navío de 80 toneladas para un comerciante bilbaino (91b).

En la zona de Bayona, entre 1.700 y 1.790, se construyeron 724 navíos de un arqueo total de 117.000 toneladas (92) de todos ellos 34 se vendieron a españoles, con un arqueo de 5.240 toneladas, dos para San Sebastián, uno para Vizcaya, otro para Lequeitio, nueve a Bilbao y siete a Plencia, lo que supone veinte embarcaciones, una a Santander, otra a Galicia y una más a La Coruña, para ser el resto, destinado a Cádiz, Cartagena, Sevilla y La Habana. Los astilleros de San Juan de Luz vendieron dos embarcaciones a comerciantes de San Sebastián y a armadores de Plencia (93).

Si consideramos que de estos 724 navíos 51 se vendieron en puertos franceses (25 Burdeos, 9 La Rochelle, 5 Nantes, 2 Le Havre, Marsella y Sette, 1 para Rouen y el resto para la compañía de las Indias) 27 para las islas francesas de America, 1 para Ostende y el resto para España, queda claramente situada la importancia del mercado español y muy especialmente el Cantábrico, en los astilleros de la zona de Bayona y en los del Sur de Bretaña, en la jurisdicción de Vannes, L'Orient (94).

Las compras directas a particulares, sin curso de por-medio, eran muy frecuentes, y múltiples contratos de compraventa en Bilbao y Santander, lo demuestran pero no cabe generalizar en esceso. Los datos vizcainos no tienen ninguna garantía de totalidad y los de Santander probablemente se circunscriben exclusivamente a dicha villa, pues hay noticias de escribanos de marina, al menos en Castro Urdiales (95); así entre 1.751 y 1.800 se registran, 51 compras de navíos, anteriormente propiedad de extranjeros eran 24, y del resto no consta plaza de construcción, par-

te de estos 24, eran presas de corso, y fueron estas presas inglesas y holandesas un aporte muy considerable a la flota nacional - (96).

Las compras de corso.

Giard proporciona una interesante lista de buques comprados en Francia, entre 1.757 y 1.761 que habían sido presas hechos fundamentalmente a los ingleses. Así los bilbainos adquirieron 13 embarcaciones; uno en Deusto, 6 en Plencia, otros 7 en Portugalete y 13 en Santurce de manera que "Al finalizar la centuria se compraban naves todavía en otros reinos en la proporción de -- una a siete durante las épocas de abatimiento de la propia industria" (97). Con la peculiaridad de que algunas de estas embarcaciones se adquirirían para comerciar con Francia u Holanda en la época de los enfrentamientos con Inglaterra para evitar las consiguientes represalias.

Una idea de la geografía de estas compras de corso, en cuanto a Francia se refiere, nos la pueden dar los 40 buques de corso señalados por Guiard y ya citados más arriba (98).

BAYONA	13	1.546	85.020
NANTES	8	450	34.700
BREST	8	554	22.550
MORLAMIEX	6	432	23.060
BURDEOS	2	220	20.000
LA ROCHELA	2	140	4.000
LANDERNAU	1	60	2.000
	40	3.402	191.330

Valores tanto en número de cascos como en tonelaje muy a tener en cuenta en el contexto de la flota comercial vizcaina - que 10 años antes 1.749-50 no contaba sino con 73 unidades y diez años después 1.770-71 con 135 (99).

Podían además adquirirse presas en corso en los mismos=

puertos españoles pero ya hemos visto como las prácticas tendentes a ocultar la condición de presa hacía poco recomendable tal actitud. Así hemos señalado justo para la década precedente 1742 1747, la venta en Bilbao, en pública subasta de un mínimo de 46= navíos de los cuales sólo tenemos noticias de que terminaran en= manos de armadores vizcainos, unos cuatro. De hecho consta que -- desde que empezó la guerra con Inglaterra, hasta diciembre de -- 1.710 se habían apresado 407 navíos ingleses, valorados en mas -- de 70 millones de reales, de ellos fueron conducidos a los puer= tos del norte un mínimo de 122 a San Sebastián o Pasajes, 91 a -- Galicia, 20 a Bilbao y 8 a Santander (100).

El planteamiento no podía ser mejor, el navío se vendía -- Se realizaban también en el extranjero transacciones -- ficticias así, en 1.757 D. Agustín Sanchez Cobello, cónsul de Es= paña en El Havre, fué requerido por carta por D. Francisco de La Rosa, comerciante de Cádiz, para que comprara para él, en dicho= puerto francés, un navío, propiedad de D. Bartolomé Esteban Ey-- rier, llamado la "Virgen de Gracia", alias "La Minerva" en 2.000 pesos corrientes pues según noticias que le había proporcionado= el capitán Caponi, dicha embarcación, que valía mucho más, esta= ba en venta. La causa de tan bajo precio se fundamentaba en el -- hecho de que los franceses, impedidos de comerciar como conse--- cuencia del corso inglés, estaban vendiendo a bajo precio los na= víos inútiles para el corso, única actividad lucrativa a que por entonces podían dedicarse. Así, a pesar de que el navío tenía un valor mucho mas elevado, el señor de La Rosa ofrecía 2.000 pesos pues sabía que los aceptarían y por lo que una vez realizada la operación le rogaba le girara una letra por tal importe, letra -- que pagaría en exclusiva pues pretendía ser propietario único --

del navío.

"La Minerva" tenía que ser transportada a Cádiz por el mismo capitán Caponi, aunque si éste no pudiera hacerlo se encargaría de ello su antiguo propietario el señor Eyrier, pues era - un viaje que ya había hecho en otras ocasiones, y por esta vez, - y como parte del acuerdo de venta lo repetiría al tiempo que, de cualquier forma, se encargaba de buscar flete para el viaje que desde El Havre debía de emprender en navío por su cuenta hasta - Cádiz.

El planteamiento no podía ser mejor, el navío se com--praba en Francia, por un español representado para más seguridad por el mismo cónsul, al que además quedaba la garantía de una letra personal aceptada, prueba de un solo propietario y español, - garantías con lo que muy bien podía conceder la correspondiente=bandera y patente de navegación, así los paños que por valor de 900.000 francos fueron cargados en El Havre en un navío español, propiedad ya del mismo armador estaban definitivamente a salvo - del corso británico.

Sin embargo la realidad era bien distinta, y se encar--gó de ponerla al descubierto el apresamiento por unos corsarios=ingleses del navío en que el capitán Caponi debía de llegar a El Havre a hacerse cargo de "La Minerva". Enterados los corsarios - de la falsedad de la documentación que se preparaba para la "Mi-nerva" pues en realidad continuaba siendo en sus dos tercios de dicho D.B.E. Eyrier y el tercio restante de un tal señor Salif, - así como del elevadísimo importe de su cargamento, se propusie--

ron apresarlos cuando retenido Caponi, se hiciera a la mar al mando de su verdadero dueño, al tiempo que previsoriamente enviaban= al Almirantazgo, la documentación justificativa.

El navío salió de El Havre mandado por D. Agustín Do-- nian y la mala mar y su buena fortuna le obligaron a entrar de arribada en Saint Malo, donde el capitán recibió carta del cónsul español en El Havre comunicándole todo lo que al respecto conocían los ingleses, información que había obtenido de un amigo. Al mismo tiempo le obligaba a restituirle todos los documentos acreditativos de la falsa españolidad del navío.

D. Agustín Sanchez Cobello, escribió a Madrid contando lo sucedido y enviando copias de las cartas cruzadas con De La - Rosa, con el capitán del navío D. Agustín Damian y de los docu-- mentos que obraban en el Almirantazgo británico, pidiendo un cas-- tigo ejemplar para dicho comerciante gaditano y comunicando que "si fuera del agrado de V.E. quitaría la bandera del Rey de to-- dos los bajeles que me consta ser verdaderamente franceses y vienen a mi departamento". Ante los hechos el dictamen interno del= gobierno no puede ser más elocuente e ilustrativo de los que ve-- nimos señalando (101).

"Si el cónsul de El Havre de Gracia hubiera -- desde luego hecho, como pudiera, el reparo que ahora - hace para sospechar la legitimidad de la compra de es-- ta embarcación por D. Fco. de la Rosa, tal vez no die-- ra lugar al fraude de que se queja, por haber admitido la comisión que le dió a este intento; y sería muy de-- cente que en cualquier caso rehusase semejantes comi-- siones, para pretender con más fundamento que se auto-- rice la inspección rigurosa de esta clase de asuntos, - no pudiendo ser buen juez en aquellos en que cabe te-- ner algún interés.

Esta negociación de compras simuladas de embar

caciones en un tiempo turbulento como el presente, no es tan criminal como de ordinario se figura: No puede autorizarse por el Estado a causa de estar prohibida - con atención a las resultas, que en ocasiones de guerra pudieran ser tales que los mismos enemigos se valiesen de esta libertad para adelantar en su comercio. Hoy que esta corona no tiene enemigos, no hay por donde se recele semejante riesgo, ni otro que directa o indirectamente le pueda interesar, mientras formalmente no autorice tales tratos, que es lo que no ha hecho ni lo que conviene hacer; ni se sabe que se hayan quedado las potencias entre sí guerreantes, porque en este disimulo y proceder de buena fé, sobre no haber cosa opuesta a los tratados o reglas de la neutralidad - puede respectivamente hacer recíproca conveniencia suya; y porque semejantes tratos los miran como clandestinas negociaciones particulares, de que són sólo responsables los que se mezclan en ellas, a su privada cuenta y riesgo; pues verificándose no ser la propiedad de la embarcación según se suponía para el uso de la bandera neutral, queda sujeta a complicación, sin agravio del Estado cuya bandera usaba, respecto de que no concurrió a autorizar la simulación, y sin perjuicio del vasallo que prestó su nombre para ella, respecto de averiguarse no ser suyo sino del extranjero enemigo lo que se llega a confiscar.

En este concepto noticioso el cónsul del fraude con que procedía en la supuesta compra a nombre de D. Francisco de La Rosa, hizo bien en quitar a la embarcación la bandera que le había concedido en diversa inteligencia de su propiedad; pero si tuvo arbitrio para disimular de suerte que no se verificase real adquisición suya al fraude, no sería culpado en que dejase que las embarcaciones corriesen con su riesgo, en el cual no se aventuraba otro interés español que el supuesto nombre de D. Francisco de La Rosa.

En sujetar las sucesivas compras de embarcaciones, a las rigurosas pesquisas que el cónsul indica no puede comprenderse otro beneficio que el de poner de mala fé el nombre español con todo el comercio extranjero y privar que su trato se extendiese como pudiera, en un tiempo en que las naciones guerreantes lo hacen a tanto riesgo.

Si estos recursos parecen fundados, no se hallará motivo para autorizar al cónsul a que vaya quitando banderas españolas sin motivo muy público, que no dé lugar a un bien visto disimulo; ni para sujetar a D. Francisco de La Rosa a la mortificación que insinúa, no siendo poca la que le resulta de la ruinosa publicación de su trato confidencial."

Un último factor de cierta consideración complica el tinglado de las transacciones comerciales de navíos, los impues-

tos sobre compraventas, impuestos de los que estaban exentos los territorios forales y que originaban no pocos arreglos en el mundo del comercio marítimo.

En 1.756 el navío inglés "La Ninfa del Mar", capitaneado por Guillermo Doliber, y con carga de bacalao para Gardoqui de Bilbao, entró el 21 de Junio en Santander acosado por dos corsarios franceses que no abandonaron los alrededores del puerto en la esperanza de apresarlos cuando tuvieran que abandonar la bahía. En tal circunstancia Nangle, vecino y comerciante de Santander, por orden de D. Domingo Recacoechea de Bilbao, convenció al capitán para que le vendiera navío y carga como en efecto hizo. Se llamó a Santander a tripulación vizcaina, concretamente transportada en dos lanchas al mando de Manuel Tellaeche y Pablo de Igareda y salieron rumbo a Bilbao donde amarraron el día 27.

Hasta aquí la situación es normal pero la cuestión llegó a su punto peculiar cuando el recaudador de alcabalas de Santander reclamó 4.000 reales por su parte en la venta. Ante tal reclamación Nangle alega que la venta no fué real pues él supuso erróneamente tener tal orden de compra y que el documento diferido de pago no había sido cumplido, hasta el extremo de que en Bilbao se había hecho venta real de tal navío a nombre de Gardoqui sin que el supuesto comprador D. Domingo Recacoechea protestara tal venta, y se puntualizaba hasta el punto de señalar que Gardoqui previa tasación del mismo Manuel Tellaeche, constructor de navíos había pagado 3.200 escudos de a 15 reales, mas 50 pesos por los bastimentos. Por este procedimiento el navío podría salir de Bilbao sin miedo a los corsarios franceses, al tiempo -

que se evitaban pagar el impuesto de aquella, como efectivamente sucedió pues el corregidor dictó sentencia favorable a la exención.

Dadas estas ventajas fácilmente se puede aceptar que gran número de transacciones se efectuaran en las provincias exentas; al respecto en Bilbao, entre 1.700 y 1.710 se realizaron un mínimo de 53 compraventas interviniendo en la mayoría de --- ellos bayoneses. Si bien no conocemos el comportamiento de estas transacciones con precisión pues las investigaciones notariales son aún muy incompletas, podemos aproximarnos a su evolución general en la medida en que el caso bayonés sea representativo, --- pues Jaupart proporciona, basado en la peculiaridad de sus fuentes, una idea de la evolución de las relaciones entre Bayona y --- España en el siglo XVIII, en materia de transacciones mercantiles que afectaban a navíos.

Los armadores de Bayona trabajaron, a su vez, fundamentalmente en puertos españoles: Pasajes, San Sebastián, Bilbao, --- La Coruña, Cádiz. En estas relaciones se pueden distinguir varios períodos, en una primera época entre 1.700 y 1.736, las compras son de una importancia relativa y se referían a navíos, tanto de construcción española como de bajeles ingleses, estas compras se realizaban sobre todo en Santoña, con un máximo en 1.730 año en que se negociaron 9 navíos con un tonelaje total de 1.200 toneladas. En una segunda época entre 1.740-42, las compras se intensificaron aplicándose preferentemente a presas de corso: a partir de estos años los bayoneses se dedicarían fundamentalmente a la venta de navíos en España, y no a su compra (102).

C) La matrícula y las patentes

Está claro que poco podemos informar sobre los factores incidentes en la evolución de la matrícula; por una parte la --- construcción nacional se nos escapa en parte, quizás como razón= fundamental, porque los contratos de construcción no se escritu= raban públicamente hasta el punto de funcionar, a veces, por sim= ple acuerdo verbal (103; las compraventas o por lo ilegal, o por su carácter de acciones interpuestas para evitar localizaciones= como presas de corso, o por simple contrabando de pabellón, tam= poco nos ilustran adecuadamente, de forma que no queda más alter= nativa que el recurso a la matrícula como tal y a las patentes - de navegación.

La matrícula, como numeración de las embarcaciones úti= les de una jurisdicción plantea dos problemas, ya que ni fué a-- plicada en toda la costa cantábrica ni incluye una diferencia--- ción funcional en sus registros, lo que significa, por una parte que no es fácil encontrar registros para las Provincias Exentas, y que donde hay registros, las anotaciones que permiten diferen= ciar embarcaciones de pesca de las de comercio, sea mayor o de - simple cabotaje, son mínimas y de utilización cuestionable.

En cuanto a las patentes de navegación hay que recono-- cer que aún cuando en Simancas hay noticias del número de paten= tes extendidas a cada Juez de marina, estos informes son intermi= tentes y nada significativos. Sin embargo hay una fuente vincula= da a las patentes de navegación cuyo interés y utilidad son indu= dables; son los documentos de fianza formalizados al percibir la patente.

En el momento de entregar la patente de navegación al capitán éste debía, junto con un fiador residente en tierra, otorgar un documento de fianza en el que se garantizaba que dicha patente o permiso de navegar en comercio más allá de los límites de su propia jurisdicción marítima, sería restituida en fechas inmediatas a su pérdida de vigor -uno o dos años- que no sería transferido a nadie mas y que su propietario cumpliría con la legislación vigente no comerciando en aguas prohibidas ni atacando a navíos amigos. El valor en que se afianzaba la patente fué diverso, comenzó siendo una cifra fija, pasó a ser una tarifa de tonelaje para terminar siendo proporcional al valor de la embarcación.

* La ventaja de estas fianzas estriba en que, como todo documento de tales características, se formalizaba ante notario, y concretamente ante los correspondientes escribanos de marina (104), lo que facilita notablemente su localización. Lo lamentable es que el incendio de San Sebastián nos haya sustraído tal información para Guipuzcoa -al menos por el momento tal parece-, que el estado de los protocolos asturianos no me haya permitido localizar tales patentes y que por razones personales, no haya intentado una consulta de las escribanías gallegas. Así pues, sólo contamos con la información referente a Vizcaya y a las 4 Villas, gracias a que en el caso bilbaino la familia Bolivar monopoliza a lo largo del XVIII una escribanía vinculada a asuntos de contrabando, y a que en Santander se conserva un registro minucioso de los escribanos de marina de la Villa.

Estas patentes de navegación, y por tanto sus fianzas -

afectaban a toda embarcación que comerciara mas allá de la jurisdicción ordinaria de cada escribanía, esto es a aquella que superara los límites provinciales; no consta si todas las embarcaciones lo utilizaban, aunque es muy posible que sí, pues en los --- puertos de atraque tenían obligación de presentarla. Tampoco conocemos el rigor conque se aplicaban las normas al respecto, si bien pudiera ser relativo ya que los límites cronológicos de vigencia de la patente eran frecuentemente sobrepasados sin que esto supusiera, pérdida de la fianza, sino una multa proporcional, a los días demorados; cuando se percibía, que no siempre. En --- cuanto al valor de la fianza cuando éste no fué fijo se plantean dos épocas; fianza proporcional al tonelaje o proporcional al valor ¿cual es la exactitud que se puede esperar de estas informaciones? (105). Por último se estipulan una serie de condiciones - cuyo incumplimiento pudiera considerarse como grave y que en la medida en que es posible afirmarlo creemos que se cumplían.

En 1.761 Antonio Orbeta declaró que su navío el "Nuestra Señora de Begoña" de 60Tm, estaba en el canal de la ría con el propósito de ir a Francia, para lo cual necesitaba patente, - que se le concedió; pero casi inmediatamente fué reducido a prisión pues se descubrió que dicho navío, que había sido una presa de corso francesa a los ingleses, no estaba en la ría sino en Bayona, donde había sido subastado; que su tripulación no era matriculada pues si bien Orbeta era su capitán y de sus cuatro marineros dos eran del Señorío, de Gorliz y Lequeitio, los otros dos eran bayoneses, y además que el capitán Orbeta no era dueño sino de 1/4 de navío, siendo el resto de Rafael Ibarra de Gorliz. La preocupación del comisario ordenador de marina por cumplir --

con las normas está claramente demostrado en este caso pero ¿Cumplieron todos los demás, a lo largo del tiempo y en los distintos lugares con una exigencia similar? ciertamente no sabemos -- con certeza que sucedió, lo que sí conocemos es que había cierta elasticidad en un aspecto ¿Las patentes se concedían a los navíos matriculados o a los armadores?. En Santander, a finales de siglo parece claro que se refiere a los armadores; pero está de cualquier forma claro que nadie afianzaba dos veces el mismo navío y que muy pocos se atreverían a navegar sin patente por lo que esta fuente, con todas sus limitaciones tiene una significación considerable.

La evolución de la matrícula.

Poseemos poca información sobre el total de la flota -- mercanté española; hacia 1.778 se estima ésta en los 400 ó 500 navíos (106) cifra que a finales de siglo se precisa diciendo que llegó a 943 navíos con un tonelaje total de 151.490Tn. aunque 11 de ellos estaban inútiles.

Se podía recoger más información estimativa sobre la flota mercante, y no cabe duda que debe de intentarse, pero si el esfuerzo continuado desde Felipe V, que había recibido una flota prácticamente inexistente, hasta 1.802 condujo a unos valores como los que señala Canga Arguelles, con todas las reservas que pueden hacerse (107), la potencia y significación del comercio marítimo español, quedan patentes en una simple comparación=

; hacia 1.689 la flota mercante inglesa se aproximaba a los 350.000 Tn, y en 1.788 sus cifras de arqueó se elevaban a ----- 1.055.000Tn. (108) con la particularidad de que por tales fechas, cuando la totalidad de la flota española no se había incrementa-

do en quinientas unidades, sólo en navíos de menos de 250Tn. los ingleses contaban con 7.756, de un total de 9.355; contruidos - en su mayor parte en los magníficos astilleros londinenses cuya= producción a pesar de ser la más cara, por ser la mejor, era la más estimada (109). En estas condiciones pretender competir en el mercado internacional de fletes era utópico, y si se pretendieran - relaciones comerciales rigurosas tenía que pensarse, automática= mente, en contratar a transportistas, fueran de la nacionalidad= que fueran.

Respecto a la zona cantábrica, la única información glo= bal es la ya citada, que dividida según la geografía que nos ocu= pa resulta ser (110).

	n°	en buen estado	en mal estado	toneladas útiles	toneladas inútiles	TOTAL	Índice
SAN SEBASTIAN	13	33		7.364		7.364	223,1
BILBAO	17	55	2	10.172	240	10.412	182,6
SANTANDER	60	59	1	11.298	180	11.478	191,3
GIXON	22	22		2.566		2.566	116,6
VIVERO	7	7		1.185		1.185	169,3
PONTEVEDRA	41	40	1	4.157	60	4.217	102,8
LA CORUÑA	35	35		5.286		5.286	151,3
EL FERROL	7	7		921		921	131,5
TOTAL	262	258	4	42.959	480	43.429	165,6

La posibilidad de contrastar esta información es muy li= mitada, tanto que se circunscribe a Bilbao, y los resultados ob= tenibles no són muy alentadores aunque no hay que olvidar que -- Vizcaya carecía de matrícula por lo que el informe puede ser inu= sualmente deficiente en tal jurisdicción y será por el contratio= útil, más a Oeste. El caso vizcaino permite decir, que el impor= te considera sólo los puertos mayores, es decir las capitales, y olvida los demás, pero eso, ya lo hemos señalado es imposible de generalizar (111).

BILBAO

Según oficial

19 fragatas
 33 bergantines
 2 goletas
 1 balandra
2 cachemarines
 57 embarcaciones

Según informe Señorío

7 fragatas
 17 bergantines
 1 balandra
 1 diate
 23 cachemarines
1 patache
 50 embarcaciones

Resto Señorío

PLENCIA: 1 bergantín
 1 patache
 1 paquebote
 8 cachemarines
 otros. 17 cachemarines
3 pataches
 31 embarcaciones

lo que significa que, en número, los datos de ambos informes discrepan bastante. 57 frente a 81, pero caben pocas conclusiones - más allá.

Atendiendo a los valores tal cual se proporcionan resulta que la media de tonelaje es sensiblemente igual a la nacional (160.6 Tn/nav), y que en la zona cantábrica se concentraba el -- 27,6% de las embarcaciones comerciales españolas con el 28,3% -- del tonelaje total de la flota mercante. En cuanto a las naves - en mal uso, el 36,3% que suponen hay que considerarlo forzosamente elevado, aunque su tonelaje medio 120 Tn/n resulte algo bajo, lo que reduce la significación del porcentaje inicial.

Ahora bien, estas cifras que presentan una ocultación - indudable, en primer lugar dado su caracter, fueron el resultado de una evolución ya señalada en términos generales, pero que a - nivel local quizá podamos esclarecer y detallar con más preci--- sión, si no en todas las zonas, sí en algunas de ellas, con el - ánimo de obtener del cómputo una visión lo más larga y generali- zable posible.

En la Galicia cantábrica se registran a lo largo del siglo los siguientes mercantes (112)

GALICIA CANTABRICA	1738	1758	1759	1772	1780	1802
RIBADEO	7	9		12	9	
FOZ	2	1				
BURELA		1				
SAN CIPRIAN	1	1		4	10	
CINERO				1	2	
VIVERO		1		3	4	
EL BARQUERO		3		3	2	
TOTAL	10	16	11	23	27	7

La situación asturiana tampoco está muy informada, pero ya contamos con algunos datos aunque las distinciones entre Rivadesella y Avilés compliquen los esquemas interpretativos (113).

	1.753	1.759	1.781	1.802
RIVADESELLA		23		
AVILES	86	95	110	
	86	118	110	22

Para las 4 Villas la información es por el momento (114) aún más limitada, pues sólo se señala que en 1.759 contaban con= 18 embarcaciones de comercio y 12 de tráfico lo que hace un to-- tal de 30 mayores, con 165 de pesca, 30 en 1.759 para pasar a -- ser 60 en 1.802.

Respecto de las Provincias Exentas contamos con la muy reducida información guipuzcoana según la cual, hacia 1.779 habí a unas 38 embarcaciones mayores como mínimo, que serían 20 hacia 1.796, para llegar a 33 en 1.802 (115). La información vizcaina - plantea una serie de problemas de interpretación, dado que está= obtenida de las numeraciones que a requerimiento de la corte ha- cia el Señorío, numeración que originan ciertas confusiones debi das al lenguaje, ya que si bien está claro, que no se deben de - contabilizar como navíos de comercio las embarcaciones venaque-- ras destinadas al transporte de mineral, resulta que en ciertas= ocasiones, tal es el caso de Mundaca, estas mismas embarcaciones

transportaban madera a El Ferrol, en un tipo de labor que pide - se les incluya como navíos de cabotaje; por otra parte está clara la exclusión en la contabilización de comercio de las gabarras de la ría, de las lanchas, tanto de pesca como las de pasaje, o las de ataje, y de las chalupas; lo que no está claro es que hacer con los barcos, dado que no cabe excluir ni pinazas ni pataches de los registros vizcainos pues en terminología náutica, vizcaina y del siglo XVIII se trata ciertamente de embarcaciones de comercio (116); y así la duda se centra en los barcos por la ambigüedad misma del término que se aplicaba indistintamente a cualquier nave menor, sin tipificar con ellos ni su forma ni su función.

Por tanto, aunque en estos recuentos la distinción funcional es importante, no cabe hacerse objetivamente y sólo puede lograrse una aproximación a través de distintos indicios de muy prólija puntualización, pequeñas noticias marginales sobre número de hombres en las tripulaciones, dedicaciones a transportes de vena o madera, referencias a estadias largas o a estancias en puertos más o menos lejanos así como algunos extremos relativos al tonelaje y a la tipología.

	1739	1749	1771	1776	1791	1797	1798	1799	1800	1802	1804
BILBAO	29	22	49	52	22	15	23	22	57	50	83
PLENCIA		37	68	58	56	59 (II)	54 (II)	44	64	11	4
RESTO		14	18	17	37	34	32	40	39	20	14
TOTAL		73	135	127	121	108	109	105	160	81	119

Como ya he señalado se incluyen, a veces, informaciones detalladas sobre el tonelaje, pero las cifras señaladas, no sólo por razones técnicas, de dificultad de arqueo, sino que probablemente también por motivos fiscales, son de poco fiar, hasta el=

punto de que varían de una declaración a otra y así, confrontados los nombres de las embarcaciones bermeanas que coincidían en las listas de los años 1.771 y 76, se observa una tendencia a aumentar de 2 a 5 toneladas en cada embarcación; con tonelajes comprendidos entre los 20 y 25 toneladas se pasa, cinco años des---pués a los de 22 a 48 toneladas. Lo que convierte a la informa---ción en poco útil, tanto como medida comparativa, más útil que - el simple número de navíos, como en cuanto valor significativo - para diferenciar a los buques comerciales de los venaqueros o -- pesqueros (117).

Una visión de los valores tal como se presentan indica un alza del número de navíos hasta 1.791 y luego una fuerte disminución provocada, a no dudar por la guerra (se señalan y cuentan, cuanto menos 11 embarcaciones de Plencia presas en Inglate---rra) para luego tras un tirón brusco en 1.800 retornar a cifras similares a los previos a la crisis. Ahora bien, la parte más importante de esta flota, si no en número, sí en toneladas es la - bilbaina.

	1776		1791		1802	
	N°N	Tn	N°N	Tn	N°N	Tn
BILBAO	52	5328	28	2818	50	4436
TOTAL	127	6841	127	6236	81	5118

La evolución en número, tipo y tonelaje de esta flota= bilbaina, a través de los registros comparables a la matrícula,- y atendiendo a las fechas concretas de consulta se resume así:

AÑOS	XII-1791	III-1797	I-1798	I-1799	V-1799	VII-1800	IX-1800	XI-00	XII-01	V-02	7-02	7-04
FRAGATA	2	1	2	2	2	13	13	12	12	7	19	22
PAQUEBOTE	2											
BERGANTIN	17	8	14	13	12	35	35	30	32	17	33	52
GOLETA						1	1	1	3		2	2
DIATE						1	1	1	1	1		
BALANDRA						1	1	1	1	1	1	1
LAUGRES												2
CACHEMARIN	6	6	7	7	7				6	23	2	5
PINAZA									2			
PATACHE	1									1		
TOTAL	28	15	23	22	21	51	51	45	57	50	57	84
TONELADAS	2818	1419	2733	2603	2513	8583	8583	7808	—	4436	10505	14681

* 1.771 49 embarcaciones con 4.754 Tn.

** 1.776 52 embarcaciones con 5.328 Tn.

Estas cifras son poco representativas de la realidad - de la flota comercial bilbaina porque desconocen un factor muy - importante, la circunstancia de que muchos propietarios de navíos los matriculaban con banderas de otras naciones para proteger sus mercancías del corso. Por otra parte algunos comerciantes extranjeros, para beneficiarse de ciertos privilegios de carga, como ya hemos visto, podían matricular sus navíos en Bilbao; además de las consabidas prácticas de contrabando de pabellón y --- cuantos sistemas, con fines fiscales o no, pudieran alterar la - significación de una propiedad. Además la consulta en si, como - hecha por un organismo oficial, el Gobierno General del Señorío, tendía a generar ocultación, preventiva de presiones fiscales o requisas militares.

La coyuntura de las patentes.

Con las limitaciones que se quiera, éste es un dato, - el número de navíos matriculados en la villa, aunque no quepa, - en propiedad, hablar de matrícula. Sin embargo estos datos no se refieren al armamento y el desajuste entre estos valores y los - de las fianzas de patente es suficiente como para intentar una - clarificación. Los datos bilbainos junto con la villa de Santan-

der y los registros del Señorío de Vizcaya, muestran coincidencias que inducen a una explicación; los registros de fianzas de patentes son registros que podemos considerar de armamento.

FIANZAS DE PATENTES DE NAVEGACION (117)

AÑO	BILBAO				SANTANDER			
	VALORES REALES		M.M.3.		VALORES REALES		M.M.3.	
	NºPAT	Tn.	PAT	Tn.	NºPAT	Tn.	NºPAT	Tn.
1764	131	9596						
1765	166	11640	141,6	9759				
66	128	8043	136,3	9063				
67	115	7507	123,3	8413				
68	127	9691	126,3					
69	137		103,3		6			
1770	46		91,6		10		7,3	
71	92		64		6		8,6	
72	54		73,6		10		7	
73	75		58,6		5		9	
74	47		70,6		12		10,3	
1775	90		68		14		15,3	
76	67		82,3		20		18,3	
77	90		78,3		21		20,6	
78	78		82,6		21		22	
79	80		52,6		24		15	
1780	—		82,3		—		8,6	
81	18		6		2		3	
82	—		24,3		4		6,3	
83	55		27,3		13		13	
84	27		48,3		22		22,6	
1785	63		62,3		33		27,6	
86	67		68,3		28		32,3	
87	75	5415	74		36	6626	37	
88	80	6237	76,3	5545	47	9473	38,3	7576
89	74	4984	81,3	5580	32	6630	41,6	8196
1790	90	5519	80,6	4789	44	8485	41,3	7982
91	78	3865	87,3	4823	48	8833	55,6	10695
92	94	5085	76	4501	75	14765	48,6	9341
93	56	4554	63,6	4087	23	4426	43,6	8425
94	41	2622	51,3	3245	33	6084	34,6	5770
1795	57	2559	39	3807	38	6800	36	
96	119	6242	74,6	3550	37		27,6	
97	48	1851	78	3288	8		17,3	
98	67	1771	53,6	1661	7		11,6	
99	46	981	38,6	967	20		15,1	
1800	3	151	23,3	1151	19			

Por otra parte dadas las características de las fianzas hay que compararlas, no con los valores bilbainos sino con los provinciales, lo que lleva a una doble consideración derivada del hecho de que siempre los valores de "registro" sean supe-

riores a los de armamento, ésto es, que parte de las embarcaciones consideradas capaces de comerciar no lo hacían, o se limitaban, al menos aparentemente, a un comercio provincial, sin salirse de la jurisdicción bilbaina por lo que no necesitaba patente, y por otra parte, que alguno de los navíos capaces, se armaba en otros lugares, respecto a lo cual, y a finales de siglo, no caben dudas. Algunas embarcaciones vizcainas se armaban en Santander.

Los comportamientos son claros, al igual que las incidencias. Para Bilbao, el año 1.770 fué fatal ¿qué más podía esperarse?. Si para Santander lo fué o no, no lo sabemos, pero me temo que lo exiguo de su flota por esas fechas, y las condiciones de su puerto, no fueran tales que le hicieran sentir mucho los efectos de la situación.

Recuperada una cierta normalidad la situación vizcaina se estabiliza muy por debajo de sus anteriores niveles, al tiempo que se inicia el auge de Santander, auge y armamento del que no puede ser ajeno el comercio americano. Esta recuperación se vé cortada por los problemas del inicio de los 80; el puerto vizcaino tarda en recuperarse al tiempo que en Santander y en sus armamentos se nota cada vez con más fuerza el impulso renovador, América, camino, Consulado, Puerto. La gran caída de los años 80 fué más general de lo que los datos aquí mostrados manifiestan, y su geografía amplísima. En Nantes se dejó sentir antes y con mayor fuerza, y en otros puertos europeos su incidencia no fué menor, como en los años 80 y 81 en el Sund

En esta línea expansiva del puerto montañés, al igual= que en la lenta recuperación bilbaina, la década finisecular, -- con sus múltiples problemas de honda repercusión marítima, van a suponer un duro golpe; cuando la villa Bilbaina había recuperado los niveles de armamento de diez años atrás, en una lenta y peno= sa recuperación, justo cuando Santander daba su más fuerte impul= so. - el número máximo de patentes 75, se produce en 1.792-la si= tuación se vuelve todo lo adversa que quepa imaginarse. La apa-- rente euforia del armamento bilbaino en los años 1.795 a 1.798 - es eso, más aparente que real, en número los armamentos aumentan pero el tonelaje fletado es regresivo, la situación parece no te= ner remedio y los principios del XIX, aunque menos penosos, no - fueron mejores.

A lo largo del tiempo ni una sola vez el armamento mon= tañés superó en número al vizcaino pero éste es un planteamiento falaz desde que se conserva información, aunque sea dudoso el -- que fuera así desde siempre. El tonelaje fletado en Santander -- era mayor, notablemente superior, y ésto debido a un hecho evi-- dente, el comercio que en el atlántico europeo realizaban los co= merciantes bilbainos no les exigía grandes arqueos, no así el -- tráfico que a través de Santander se hacía con el Atlántico Sur. Esta diferencia de destinos acompañada de la lógica peculiaridad de los arqueos derivados de ellos explica porqué se dió un com-- portamiento diferente entre el número de armamentos y el arqueo= total de los fletes armados.

En resumen, y acompañado de la plasticidad del gráfico que adjunto pienso que por el momento, la mejor y más completa -

información que podemos recoger sobre la capacidad comercial de la flota civil del norte se encierra en estas fianzas de patentes de navegación, pues suponen una información lo suficientemente indicativa y continúa como para decirnos algo al respecto.

Mientras no se encuentren nuevas fuentes, informes de los comandantes de marina, donde los haya, o documentos de otra índole, que por el momento se me escapan; mientras que no se haga un análisis serio de las matrículas en los puertos a los que estas afectaban distinguiendo pesca de comercio, poco sabemos de la flota comercial.

Además la práctica, muy generalizada, de contratar verbalmente las construcciones de los navíos no ha sustraído una información importante. Hasta tal punto era ésta una costumbre extendida que los poco frecuentes contratos que podemos consultar resultan por término medio muy parcos en noticias. La búsqueda se complica por la falta de rigor en el cumplimiento de la ley ya que estaba reglamentado que toda transacción de navíos se hiciera ante el correspondiente escribano de marina, y esto si -- bien se cumplía, en gran parte, en Santander, no se tenía en absoluto en cuenta en Bilbao, complicándose así notablemente la investigación. Por su parte para Asturias, en Simancas se encuentran al referencias a escribanos de marina afincados en Gijón; pero vista la documentación, o no se refiere a tales protocolos, o los escribanos de marina de tales territorios son diferentes a los demás. En San Sebastián un incendio destruyó los protocolos y, los gallegos no se como estarán pues no los he visto.

LAS TRIPULACIONES

Ciertamente no es posible pensar en un tráfico marítimo sin los navíos transportistas de los objetos de comercio, pero el conocimiento de estos navíos implica conocer su construcción y también sus tripulaciones, las reales y las posibles. Son pues estos los aspectos que intento señalar en las líneas que siguen. No está demostrado que exista una relación directa entre número de navegantes y número de embarcaciones y comercio, sobre todo porque las embarcaciones se dedicaban, según sus tipos a distintos menesteres, y algunas a varios; y así las había de pesca, de transporte de vena de cabotaje, y de gran comercio. Y cada tipo de embarcación utilizaba un número determinado de hombres, y no siempre, ni en todas las estaciones del año, el mismo. Ni tan siquiera la composición regional de las flotas era uniforme. Por todo lo cual se impone una aproximación lo más detallada posible a la cuestión.

A) El número de hombres de mar.

El conocimiento del número de los hombres de mar es una cuestión tan expuesta como la fiscal; cabe decir que incluso más, pues en ella se ventilaba, no un asunto de economía, que en los límites de subsistencia del Antiguo Régimen era esencial, sino algo máspreciado, una cuestión de vida o muerte, y si de vida, de vida productiva o improductiva.

El origen de todo el problema residía en las levas de marinería, esto es en las reclutas que para el servicio de la marina -- real, sea en tiempo ordinario o en el extraordinario, se hacía de --

los habitantes hábiles de los pueblos de la costa, de los pescadores y marineros que en ellos había. Recluta que dada la frecuencia con que se hizo originó muchas protestas en los pueblos interiores pues: "Los alcaldes de las villas marítimas para eximir a los marineros de ellas del alistamiento en las flotas reales sacan de otros pueblos hombres, que ni son del oficio ni jamás han explotado las industrias marineras". (118)

La matrícula.

Lo que indujo en 1.607 a que se ordenara la formación de una matrícula de todos los marineros de la costa y que no pudiese salir a pescar quien no estuviere matriculado, numeración que debía de hacerse empezando por Guipúzcoa; sin embargo, el decreto generó tal oposición que el mismo año (del 5-X al 10-XII) se anuló. Pero la imperiosa necesidad de una adecuada normativa al respecto, obligó a replantearse la matrícula en 1.625, ordenando el Rey "que se haga una matrícula general en las costas de estas regiones de toda la gente que usa en ellas el arte y oficio de la marinería". (119)

Tal matrícula debía hacerse con la correspondiente clasificación de los numerados en pilotos, oficiales, marineros, grumetes, calafates, carpinteros y toneleros, así como una numeración de los que ya habían sido artilleros. El planteamiento de esta matrícula, en el Cantábrico, se encargó a Martín de Aróstegui, el cual pudo recoger con prontitud las numeraciones de las Cuatro Villas y las de Vizcaya, no así las de Guipúzcoa pues los guipuzcoanos se opusieron alegando que la matrícula afectaba a sus derechos --y no menos a sus intereses-. La situación continuó con manifiesta desigualdad hasta pasada la Guerra de Sucesión en que por 1.726 --prácticamente se renovó, con la aceptación de Guipúzcoa la ordenanza que rechazara en 1.607.

Pero esta ordenanza, cuyo carácter fundamental - estribaba en la necesidad de la matrícula, asientó en lista gremial, como requisito a todo embarque, sólo tuvo aplicación por un tiempo - en Guipúzcoa, hasta que la ordenanza del Infante Almirante, ordenanza de 1.737, reglamentara la matrícula basada en los siguientes conceptos: dado que todo español debía de servir, sea por tierra o mar, y que este último servicio era más penoso, se debía pagar más y, además, debía de hacerse de forma voluntaria, voluntad que se entendía= manifestada en la práctica marítima ordinaria, a lo que podían dedicarse todos los españoles libremente, estableciendo como el reglamento guipuzcoano de 1.726, una relación cerrada entre navegación particular y real servicio, y fijando éste en 30 años, en cuatro campañas alternas de cerca de un año cada una, generalmente distribuída cada= campaña en las distintas clases de marinería: paje, marinero, artillero, ... Este reglamento fue completado en 1.748 por Ensenada. (120)

En Vizcaya el fuero no sólo estipula claramente que los poseedores de tierras son los que debían de prestar una forma de servicio de armas al señor, sino que en la ley novena del fuero de 1.526, se establece expresamente que los marinos no tenían obligación de -- servir por mar al señor.

Esto que se había practicado con escrupulosidad fue modificado en 1.544 cuando la corona planteó la necesidad de una prestación a cambio del libre derecho de pesca en sus mares, lo que en la práctica se extendía a todos cuantos extendieran cualquier actividad marítima más allá de las fronteras del señorío.

A lo que parece, la primera leva se produjo en 1.582 y los

conflictos que acarreó dejaron claramente establecido que las ordenanzas de mar eran un contrato bilateral que afectaba exclusivamente a quien deseara navegar libremente. (121)

La situación finalmente acordada en 1.748, respetuosa con la legalidad foral establecía una diferencia entre las Provincias Exentas y el resto de la costa, diferencia basada en una igualdad sustancial; no podían practicar la pesca ni dedicarse como marino al comercio marítimo quienes no estuvieran matriculados. La diferencia consistía en que salvo en las provincias vascas el reparto se hacía concretamente de los matriculados, mientras que en Vizcaya y Guipúzcoa la práctica suponía pedir al Señorío y a la provincia un número determinado de hombres, que bajo ciertas condiciones se debían de poner en El Ferrol. Los gobiernos de ambos lugares, vistas las numeraciones de los puertos, hacían el correspondiente repartimiento y cubrían sus obligaciones como convenía; fuera con sus propios hombres o con "voluntarios" del resto de la provincia. Este planteamiento lógicamente fomentaba los acuerdos internos, con lo que algunas numeraciones son muy poco representativas del número de gente de mar. (122). Un único elemento alteraba la posibilidad de las numeraciones, el gran comercio, al que solían dedicarse muchos hombres cuya lista era muy difícil, pues pasaban años en América y en los mares del norte.

Y, no se olvide que, concretamente, si un marino cualquiera navegara exclusivamente en mares que se dedicaran al comercio internacional de las Provincias Exentas, su rol no tenía porqué participar de la matrícula.

Con la matrícula pretendía la administración ofrecer una compensación a los hombres de mar, pero tal compensación se convertía prácticamente en una exclusiva de pesca que tenía poco aliciente para los matriculados de comercio, pues a éstos en lo único que afectaba era en la precisión de presentar resguardo de matrícula en el momento de enrolarse, lo que frente a los pescadores tenía la ventaja de ser provisional. La contrapartida de esta exclusiva fue, como señala Meijide, el empobrecimiento progresivo de los pueblos de la costa por la abundancia de levass y, por consiguiente disminución de la práctica pesquera que no podía intentarse como antaño suplir con terrestres, pues si éstos aceptaran, aunque sólo fuera temporalmente, se verían insertos en la temida matrícula, todo lo cual redundaba en detrimento de la misma numeración.

Su evolución.

La evolución oficial del número de hombres de mar en la costa que nos ocupa es difícil de seguir pues ni siquiera disponemos de datos completos para dos años, sin embargo, podemos intentar una aproximación. (123)

	<u>1.759</u>	<u>1.786</u>	<u>dif.</u>
GUIPUZCOA	1.482*	1.007	*
VIZCAYA	1.784**	1.212	-572
SANTANDER	938	1.074	+136
RIBADESELLA	461	504	+43
AVILES	1.557	1.596	+39
VIVERO	771	938	+167
EL FERROL	982	2.118	+1.136
LA CORUÑA	1.636	2.098	+462
PONTEVEDRA	6.387	7.139	+752
TOTAL***	15.998	17.686	+1.688

* La cifra de Guipúzcoa es estimada en relación con la de Vizcaya el mismo año, teniendo en cuenta la relación del 86.

** El dato vizcaíno corresponde a 1.760.

*** Sin contar maestranza.

Como puede apreciarse la estabilidad de la matrícula es - muy considerable pues en el período de 23 años la zona pasó de 15.998 a 17.684 hombres, lo que suponía un incremento de 1.688, incremento - global que encubre situaciones dispares, como son la regresión de -- cerca de 1.000 hombres en las Provincias Exentas, esto es, que en el resto de la costa se vino a producir un aumento de más de 2.500 hombres de mar de los cuales 1.136 correspondían a El Ferrol, cuya población pasó en el mismo período de 1.208 vecinos el año 52 a los -- 3.229 del 84, lo que supone según un autor el paso a unos (124) 15.500 habitantes, pobladores vinculados en su mayor parte al mar.

Por otra parte, los 752 que se anotan en Pontevedra cabe - que fueran consecuencia de la presencia catalana en las costas de Galicia Atlántica.

Todo esto no es más que una aproximación muy general, y -- quizás, un análisis más detallado sea más explícito; la elección de los casos de Vizcaya y Vivero, se debe a que son aquellos de los que dispongo de más información. (125)

AÑO	1727	33	39	49-50	54	59-60	68	70-71	80	81	86	87	90	91	96	1801
VIZCAYA	1125	1369	1274			1784	1095	1088	1561	1340	1212	1527	1319	1005	1108	755
VIVERO	257		432	328	370	500		661	837		938					

Si de ambas informaciones seleccionamos los años comunes,

se puede notar con mayor claridad la desigualdad de los comportamientos, lo que, por el momento no se sabe es el nivel de representatividad de ambas tendencias.

AÑO	39	40	59	70	80	86
VIZCAYA	100	93,1	130,3	79,5	114	88,53
GALICIA	100	75,9	115,7	153	193,7	217,1

Si lo son, significa que el siglo fue, para la mayor parte de la costa, de Portugal a Castro, positivo, llegando a superar la duplicación de la gente de mar, a pesar del período crítico --- 1.739-1.754, pues la matrícula inmediata a la ordenanza de Enseñada es la más baja de Vivero.

Por el contrario, en las Provincias Exentas, ¿las representaba Vizcaya? (en 1.786 eran más del 50% de los matriculados), -- se producen una serie de irregularidades difíciles de explicar, -- pues en los seis primeros años aumentan en 244 los hombres para en los 10 siguientes disminuir en 85, aumentar en 515 la siguiente década, mantenerse en los 15 años siguientes en los más bajos valores, entre 1.050 y 1.100 para en 4 años aumentar en 500 ... todo ello -- muy difícil de aceptar pues en 6 años (33 al 39) aumentaron en 244 a razón de 40 incorporados por año, en 4 (76 al 80) en 505, a razón de 125 cada año, en 1 (86-87) en 315, o a la inversa en 4 ---- (80-84) disminuir en 219, en 2 (84-86) en 128, o sea, 347 en 6 años y así sucesivamente. Lo que viene a significar su poca fiabilidad.

Las cifras manejadas son la suma de la marinería y la -- maestranza, es decir, de los hombres de mar y los carpinteros de=

ribera, sumándose entre los primeros a pescadores y marineros, además de, en algunos casos, pescadores de ríos y gabarreros, distinción muy difícil de hacer, si se desea segregar conceptos, pues salvo contadas ocasiones ni tan siquiera se señala cuantos son los pescadores y los gabarreros, con lo que los datos que venimos manejando resultan de duosa aplicación en el análisis de la evolución de la marinería comercial y de pesca. (126)

1.759	TOTAL DE HOMB.	CARP.	CALAF.	ARMER.	TON.	APREND.
SANTANDER	938	12	2	3Ar.		
RIBADESELLA	461	19				
AVILES	1.557	104		1Fr.		29
VIVERO	771	28	1	1Ar.1Fr.		2
EL FERROL	982	170	122	2Ar.	1	43
LA CORUÑA	1.636	16	2			2
PONTEVEDRA	6.387	23	58	1Ar.		30
TOTAL	12.732	372	185	9		106

Ahora bien, con estos datos, y con las dudas surgidas en el caso vizcaíno, más las noticias que sobre la situación gallega -- proporciona Meijide, tenemos que intentar una valoración lo más adecuada posible de la realidad. Y lo cierto es, que esta fue superior a lo que se indica; de ello hay pocas dudas.

Retornemos a las numeraciones de Vizcaya, ya que en tanto no se estudien las matrículas de la montaña, es la zona mejor documentada. Según los datos disponibles la evolución sería la siguiente:

MARINERIA EN VIZCAYA EN EL SIGLO XVIII (127)

AÑOS	1733	1739	1749-50	1759-60	1768	1770	1775	1780	1784	1787	1790	1794	1801
3 CONCEJOS	39	60	55	68	42	46	27	30	24	106	67	118	48
4 CONCEJOS	52	139	130	104	76	62	135	169	135	136	74		11
PORTUGALETE	50	77	41	40	34	36	37	61	55	61	58	40	18
DEUSTO		69	69	42	29	28	44	84	57	73	69	57	40
BILBAO		35	35	33	92	98	51	78	68	93	120	52	
GUECHO	102	140	84	109	60	48	60	58	64	62	60	58	53
PLENCIA	236	195	147	150	171	162	152	144	102	133	191	128	128
BERMEO-S	250	278	295	700	191	196	204	366	349	253	196	174	123
MUNDACA	88	126	178	105	108	118	104	77	106	155	127	116	150
IBARRANGELU	90			155	20		32	49	21	35	42	48	48
EA	41	41	25	26	32	28	33	34	22	27	23	43	24
LEQUEITIO	105	147	122	171	141	201	133	207	222	218	154	113	98
ONDARROA	72	62	93	91	56	45	43	139	122	125	128	60	18

El fraude.

Las primeras sospechas de fraude, que confirman lo irregular de la tendencia general se hacen notar en una protesta de Sopuerta, ante las numeraciones de Bilbao en 1.733.(128) En ella se alega -- que la numeración de la Villa y de las anteiglesias ribereñas del Nervión era muy baja porque "Bilbao, que siendo donde únicamente hay marineros por mucho comercio, quieren librarse por ser los que gobiernan dicho Señorío vecinos de aquella villa, comerciantes y dueños de casas y caseríos, así en ella como en las anteiglesias que están situadas a las orillas de la Ría, donde hay el mayor número de marineros". Ante la protesta se consiguió que Bilbao y los demás pueblos se numeraran, pero los resultados fueron ciertamente cortos.

Para valorar ligeramente el fraude Bilbaíno tendríamos que partir de un estudio detallado de los roles de las embarcaciones de comercio ya que si bien existía una legislación que prohibía embarcar en navíos de bandera española a extranjeros, esto no se cumplía, y -- aún menos la limitación a la propia matrícula, como lo demuestra el hecho de que de los 309 hombres que se reseñan en 36 embarcaciones de

San Sebastián, 107 fueran guipuzcoanos y 134 vizcaínos, amén de 2 montañeses, 2 holandeses y 1 marsellés (los tres últimos eran pilotos). (129)

Lógicamente esta práctica no era exclusiva de las Provincias Exentas. Por poner ejemplos de los mismos años, en el Ntra. Sra. del Rosario, propiedad de José Ferreira de Lisboa, de su rol de 13 hombres, uno, Juan Algarbe de 15 años era natural de Faro, como lo era Manuel Alfonso de 14, ambos embarcados como muchachos. En 1.748 con destino también a Lisboa navegaban en un navío portugués, un piloto de Ribadesella, dos marineros, uno de Llanes y otro de Jerez de la Frontera y un paje de cámara de 12 años de Galdácano: Antonio Bautista de Zuazo. Referencias como éstas pueden encontrarse en cualquier rol, lo que explica la complejidad del seguimiento. (130)

Como puede apreciarse más arriba la media por embarcación era de ocho y medio, que si lo aplicamos a la flota vizcaína resultarían solo para el comercio y aceptando cifras oficiales (131) un mínimo de cifras a todas luces inaceptables con los niveles de pesca que se conocen.

AÑOS	1749	1770-71	1775-76	1790-91	1800-01
NºNAVIOS DE COMERCIO	73	135	127	121	160
NºDE HOM (x8,5)	620	1.147	1.079	1.028	1.360
NºDE HOM en MAT TOTAL	1.274	1.088	1.055	1.162	755

Puede alegarse que en dichas embarcaciones navegarían, como en el caso guipuzcoano, citado más arriba, marinos procedentes de otro puerto, pero esto no eliminaría la evidencia del de--

fecto, importante, en estos recuentos vizcaínos.

Tomemos el mismo caso guipuzcoano, de los 134 vizcaínos, este año 1.779, 46 eran de Plencia; pues bien, un año después, en la numeración vizcaína del 80, la villa misma da una cifra de 144 hombres, con lo que sus efectivos propios, supuesto que nadie más navegara fuera, se reducían a 98, lo que resulta difícil de aceptar si tenemos en cuenta que el número de las embarcaciones de su matrícula por tal fecha era, como mínimo de 47; así pues, sólo los maestros de ellas llegaban casi a la mitad de la gente de mar. ¿Y= el resto?

La importancia y frecuencia del fraude no es de extrañar cuando en Sopuerta, desde 1.717 a 1.733, una comunidad de 513 vecinos, con una población marinera de 191 hombres, tuvo que aprestar 150 servicios de mareantes. Así, ¿quién puede extrañarse de que en la numeración del 33, los 191 pescadores, se reduzcan, en la declaración a 91?(132).

Casos semejantes son muy abundantes, y un buen ejemplo es Pasajes, donde según Iturrioz, de una población ciertamente pesquera, los fallecidos en el mar por guerras y empresas ultramarinas llegaron a ser 520 hombres.(133)

Merece la pena intentar una doble aproximación esclarecedora al tema; por una parte evaluar el posible fraude y por otra determinar el costo económico y humano de tal sangría, con el fin de comprender y valorar mejor lo que significaba la matrícula y -- porqué las Provincias Exentas intentaron siempre librarse de ella.

Como sea que se ha podido localizar suficiente documentación alternativa en Bermeo, tal caso puede servir de modelo de análisis, con la innegable ventaja de que, incluso en las numeraciones oficiales supone ya más del 20% de la matrícula total de Vizcaya.

Al margen de la información hasta ahora manejada podemos elaborar otras listas del número de hombres que se dedicaban a la pesca en Bermeo a lo largo del siglo XVIII. Por una parte, hay datos sobre embarcaciones, tanto en la cofradía de pescadores, como en el libro de cuentas de la Capellanía de la Cofradía de San Pedro y por otra caben, con limitaciones, ciertas aproximaciones al número de hombres por navío.

Como se aportaba, por embarcación, una limosna a la cofradía de San Pedro, para el mantenimiento del altar, tenemos una lista de embarcaciones, lista, en todo caso mínima. Por otra parte en la cofradía de mareantes y pescadores sólo aportaban aquellos que habían salido a faenar, valor también mínimo, lo que nos conduce a utilizar de ambas cifras la máxima, cada año, como valor mínimo. Además, según Iturriza, el número de pescadores por barco era de 17, lo que podemos aceptar con una salvedad y es que como dice el mismo autor, refiriéndose a Bermeo "existen al presente 37 chalupas o lanchones que llaman de altura ... y otros 37 menores para sardina", la cuestión estriba en que, por una parte desconocemos para otras fechas el número de los que se dedicaban a la sardina - pues es una pesca nada controlada - no se reseñaba ni aún en noticias muy detalladas-, y por otra parte cada lancha menor no sabemos cuantos hombres llevaba ni si eran los mismos que los de las mayores, lo cual es muy poco probable a la vista del caso munda---

qués, ya que en dicho lugar se enfrentaron las lanchas mayores - con las menores por razón de los puntos de atraque en el puerto.

Tomando solamente las lanchas mayores tendríamos que - a lo largo de los años que van desde 1.725 a 1.800, se producen coincidencias cronológicas de información con el Señorío a partir de los años sesenta; y en todo el período de doble información podemos decir que los datos obtenidos a través del producto del número de embarcaciones mayores por los 17 hombres de cada una es el doble de lo que se declara al Gobierno del Señorío.

Por último el censo de Floridablanca atribuye a Bermeo 290 marineros más 85 aprestados de pescadores lo que suponen 375 hombres para 1.787 cuando para tales tiempos se declararon oficialmente 253. (134)

		1733	1739	1749-50	1759-60	1770	1787	1790	1794	1801
BERMEO	MATRICULA	250	278	295	700	196	253	196	174	123
	EMBARCACIONES	425	459	493	646	493	646	646	408	612

Como puede observarse, el año en que ambas valoraciones se aproxima más es en 1.759-60, en que además, y excepcionalmente se numera a la villa por alto. Recurrió la villa contra esta numeración en la que habían incluido muchos labradores y de la que no se habían descontado unos 150 pescadores que estimaba se habían - muerto en una epidemia reciente, más no se le admitieron las rebajas pretendidas. Pero en los años siguientes numeró en el 68: 191 en el 70: 196; 205 en el 75; 198 en el 80 y así sucesivamente. Es decir, su protesta fue tenida en cuenta, en parte porque de dichos 700, 30 estaban ya en el Real Servicio. Por las mismas fechas, de la numeración de Ondárroa 9 estaban en servicio y 12 ausentes; en Lequeitio había 17 en el Real Servicio, 10 en la Compa

ña Guipuzcoana, 12 en Buenos Aires, 14 en Andalucía, 2 navegando en Francia, 19 en navíos mercantes y el resto, 64 eran pescadores sobre los que afectaba fundamentalmente la numeración.

En la misma numeración, Bedarona, Ibarrangelua, Busturia, Lexona y Algorta alegan que parte de su numeración eran gente que de ordinario se dedicaban a la agricultura, por lo que solicitaban su rebaja, rebaja que dio por hecha Mundaca declarando= 71 hombres en 16 embarcaciones (4,4 de media), cuando Algorta para justificar sus pocos hombres alegaba que en sus lanchas, se navegaba en número de seis hombres en cada.

Esta situación de recurso a los hombres del entorno rural no cambió con el tiempo así en 1.801 se vuelven a registrar prácticas similares con el consiguiente detrimento del rendimiento medio por hombre, en una práctica que fue general en toda la costa.

Teniendo en cuenta los datos bermeanos, que surgen a -- partir de 1.727, podemos observar los siguientes elementos: primero, que el nivel de ocultación en un principio es ligeramente inferior al 50% y que va aumentando a lo largo del siglo llegando a superar el 75%, y en segundo lugar, que en la evolución hay dos fases claras, la primera del 27 al 59, caracterizada por un aumento progresivo, y la segunda hasta finales de siglo, muy fluctuante.

En la primera fase hay que anotar la regresión del período 39-44, período en el que resulta difícil encontrar explicaciones endógenas, ya que si bien en el número de viviendas no se=

habían superado los efectos del incendio de 1.722, como lo demuestra la fogueración de 1.745(135), esto no pudo ser la causa ya que desde entonces hasta el 39 hemos visto como la población marinera crecía. Quizás un síntoma a considerar sea la regresión de la nupcialidad por los años 40 (136)-su sima se da precisamente en 1.745-- la justificación más evidente de todo el proceso puede estar en la situación internacional.

El año 39 se declaró la guerra a Inglaterra, y aunque -- los enfrentamientos siguieron hasta la paz de Aquisgrán del 48, parece que el Segundo Pacto de Familia del 43, tuvo sus efectos positivos.

La segunda fase ascendente se cortó en el año 59, en que se inicia un retroceso hasta los años 66-70. Téngase en cuenta que a finales del 58 la navegación, incluso en las mismas costas del Señorío estaba muy embarazada hasta el punto de que en cierto momento se llegó a prohibir la salida de embarcaciones del puerto de Bilbao. La recuperación fue, sin embargo, más lenta que el proceso político, y a ella no fue ajena la evolución demográfica con sus elevadas mortandades, que asolaron toda la década de los sesenta. Hasta tal punto fue grave el proceso que en el decenio siguiente -- el número de nacimientos, como consecuencia de la crisis precedente, estuvo en retroceso.

A partir de ese momento la recuperación parece continua -- y sólo se ve cortada por la falla de principios de los noventa, -- circunstancia que coincide con la evolución de la población general, como se deduce de la evolución de las ánimas de comunión y se puede apreciar en el gráfico adjunto, debida a "una epidemia que en 1795- llevó 357 almas a la eternidad".

Según esto los datos de matrícula de Vizcaya deberían, - no sólo multiplicarse por dos desde el principio, sino, lo que es más, incrementar paulatinamente tal multiplicador a lo largo de la centuria de modo que la imagen oficial en lugar de ser regresiva y discordante de la del resto de la costa oeste, coincida con ésta. Ahora bien, ésta es la interpretación derivada de la pesca, ¿fue= igual la del comercio? A todas luces parece que, con matices diferentes, en los que se incluye una fuerte regresión finisecular, la tendencia fue también creciente. Es decir, todos los indicios apun= tan hacia un número cada vez más elevado de hombres de mar en el - Señorío de Vizcaya.

Las razones de una actitud.

En segundo término nos hemos preguntado que significaba= la matrícula y las levas de marinería para estos pueblos. Pues --- bien, hay elementos de juicio evidentes. De Bermeo dicen sus pro-- pios habitantes que "se mantienen del tráfico de mercancía, de una poca labranza ... y de la pesca de la merluza, atún, besugo y sardina..." . La importancia del tráfico marítimo y la agricultura= nos la da el siguiente texto: "... se incluyen diferentes labrado= res que se dedican a la pesca desde el mes de noviembre hasta el - mes de marzo de cada año y en el resto del año se ocupan en labrar sus casas y caseríos y otros se emplean en el transporte de venas= y maderamen para los Reales Astilleros"(137). Una idea cuantitativa= nos la pueden dar los siguientes datos: durante el último cuarto de siglo el número de ánimas de comunión osciló entre 2.000 y 2.250; - supuesto -como planteamiento puramente especulativo- un reparto -- por sexos, por mitades, resultarían el número de varones mayores de 14 años entre 1.000 y 1.125. Pues bien, en tal período el número - de hombres que navegaban en embarcaciones mayores de pesca, sin -- contar las de comercio, ni las venaqueras, ni tan siquiera las me= nores oscilaba por los 500 hombres, más o menos la mitad de los --

hombres disponibles, sin contar enfermos, ...etc.

Es posible que este cálculo no tenga en cuenta el hecho de que frecuentemente navegaba a la pesca gente que era de la tierra llana y no exclusivamente los de la villa. Si tomamos los datos del censo de Floridablanca y agregamos los de la villa y Albóniga - resultan, ateniéndonos a la propia declaración del censo, un 38,44% de los hombres, y eso cuando a la encuesta responden como tales 375 hombres y se pueden calcular un número aproximado, vía Cofradía y Capellanía de 646.

La significación humana no queda reducida al mero aspecto laboral, la práctica de la pesca era muy arriesgada y la inclusión en la matrícula con las campañas correspondientes no resultaba mejor; guerras con su secuela de muertes y presos en presidios lejanos, como la cárcel de Plymouth, donde estuvieron y murieron muchos vizcaínos, naufragios menores o grandes calamidades como la galerna de Marzo de 1.800, que mató a 16 de los matriculados en Ea, 17 de Lequeitio, 51 de Bermeo, en total un mínimo de 84 hombres que explican junto con la situación política el retroceso finisecular. (138)

La matrícula se llevaba a cabo con fines claramente militares como lo deja ver claramente la orden de 23.04.1751 y otras muchas referencias en las Juntas Generales del Señorío, de donde se deduce que no se buscaba el fomento de la marina para el incremento de la pesca y prosperidad del comercio, sino para preparar los hombres adecuados a los intereses marítimos de la monarquía. (139)

En estas condiciones el fraude era obligado, pero aún así el costo resultante era esterilizador para la marina y la pesca, -- pues los terrestres se negaban a compartir el costo de tal servicio. (140)

Cuando en el ya citado reparto de 1.582 se pidió al Señorío de Vizcaya 300 marineros y éste estableció un reparto entre todos los habitantes para generar una ayuda de cincuenta reales por cada uno, varios pueblos protestaron, y esta protesta fue atendida como válida en la Chancillería de Valladolid. Este problema siguió vigente mientras duró el sistema de levas, generando innumerables conflictos pues los pueblos marineros no podían aceptar llanamente el peso de tal carga. (141)

A tanto llegó la cuestión que "el 13 de noviembre de 1728 hubo de pronunciar auto el Comisario de Marina, Manuel de Olarte, cerrando el puerto de Bermeo hasta tanto que aportasen el personal que debía", a lo cual se negaba por falta de ayuda del Señorío, ayuda que por fin se materializó en 44 reales por plaza y que una vez más hubo de reclamar, y ésta ante la corte porque no había otro camino, en 1.733.

Escatimado el aporte colectivo no quedaba sino los recursos propios, vía cofradía de pescadores y el recurso a las cajas de los respectivos municipios.

La Cofradía, lógicamente, tenía que hacer frente a tales necesidades, pero era tal su peso que malamente conseguía superar una embestida. En 1.753-54 los gastos por una leva supusieron el 49,61% del gasto total, y al año siguiente se sobrecargó la partida anterior con el 33,9% de gasto y en el complemento del 56-57, tuvieron que aportar el 18,3% de gasto; lo que hizo para un período 53-57 un 101,81%, un presupuesto completo. Sin que el proceso se frenara se llegó a 1769-70 en que los costos de las levas llegaron a ser el 82,04% del gasto total, con el agravante de que dicho gasto fue un 336,5% superior al del año precedente. (142)

Con estos números a la vista y otros semejantes, no es de extrañar que en 1.733 la Cofradía se encontrara debiendo crecidas cantidades en censos y préstamos "para pagar la sobrepaga de las levas", para lo cual no tuvo más remedio que imponer a los cofrades un nuevo arbitrio de forma que "de cada docena de besugo que se pescase desde dicho día (02.12) hasta las pascuas de resurrección", -- quedara en poder del mayordomo un real y un cuartillo. Por un problema similar en 1.735 se "impone de nuevo como impuesto interno de la Cofradía el pago de medio real de vellón en cada docena de besugo".

Era tal el problema que se originaba con las levas, tanto por los hombres que se restaban, como por los dineros que tenían -- que aprestarse para pertrecharlos, o para contratar a otros para -- que sirvieran por ellos, como por las deudas, créditos, que se contraían, que la Cofradía adoptó medidas realmente fuertes en defensa de sus intereses. Así en 20 de septiembre de 1.760, en vista de "los serios perjuicios ... (originados) por las levas y servicios de marineros con los que dicha cofradía suele ser cargada para los Bajesles de Su Majestad, decretan que dado que había individuos que se -- alistaban y tomaban plaza en otros puertos ... todos unánimes y con -- formes acordaron y decretaron que cualquier persona o pescador de -- barcos en este dicho puerto en caso a que se alistase para dicho -- servicio en otro puerto circunvecino en vuelta de su campaña y viaje ... no lo ha de tomar ninguno de los dueños de barcos bajo pena -- de 50 pesos".

En resumen, la carga económica se hacía difícilmente soportable por la Cofradía, de modo que los pescadores se veían obligados a recurrir a las arcas municipales para superar su gravísima=

situación económica.

El ayuntamiento, sin embargo, no aceptaba otro procedimiento que los préstamos con lo que la situación no alcanzaba sino soluciones puntuales, sin llegar nunca a la definitiva cancelación de la deuda como consecuencia de la reincidencia de las levass. A pesar de ello, la ayuda que tales créditos suponían era considerable, ya que la amortización no era inmediata.

Esta ayuda, que en términos bermeanos se ofrecía por vía de crédito, en otros lugares se aportaba a fondo perdido, tal es el caso de Gautegiz de Arteaga donde en 1.719 la anteiglesia gastó 9 reales en la formación de la lista, veinte años después 55 reales para lo mismo; cifras pequeñas, pero de consideración, si tenemos en cuenta que rara vez numeraba por pescadores, sino por venaqueros, y que estos no eran muchos. (143)

Así, en fin, los altos costos de los servicios de hombres a la armada, gravaban fuertemente las economías gremiales e incluso, aunque fuera provisionalmente, los recursos municipales, y llegaban según los casos, a ser origen de problemas en el Señorío, de modo que las numeraciones, basadas fundamentalmente en los pescadores, por una concesión, según interpretaba el monarca, del permiso de pesca, tendían a una elevada ocultación.

Si los datos bermeanos son representativos del Señorío, y la confluencia de problemas hace pensar que sí lo son, o al menos lo son de los motivos que pudieran tener el resto de los puertos para practicar una política similar, la ocultación fue, en Vizcaya muy considerable, y presumiblemente también en Guipúzcoa.

A lo que parece tal ocultación fue, a lo largo del siglo en aumento, pasando de un 50% a un 75%, con lo que la imagen regresiva de las Provincias Exentas, derivada de las estadísticas oficiales, se invierte, pasando a ser expansiva, al igual que en el resto de la costa. De este modo, la conclusión a sacar de dichos datos -- oficiales es diferente, no se trata de una leve expansión, geográficamente desigual, sino de un fuerte incremento generalizado, incremento que necesita una explicación por el momento difícil de formular pues parece ir más allá de la mera mecánica demográfica, dado el acoso a que estuvo sometido el sector pesquero, no así el comercial, para el que el XVIII fue un siglo ciertamente próspero. Si esta valoración del error puede darse por válida resultaría que a mediados de siglo (1.759) se contaría con cerca de veinte mil hombres y veintisiete años después con unos veintiseis mil en la costa cantábrica.

NOTAS AL CAPITULO IV

- 1) ESTORNES LASA José: La Compañía Guipuzcoana de Caracas (Buenos Aires Ekin).
- 2) CAVIGNAC Jean: Jean Pellet comercant de gros 1.694-1.772; contribution a l'étude du negoce bordelais du XVIII^e siècle. (Paris SEVPEN 1967). pag: 247 "Pellet se charge d'acheter un navire de 85 pieds de quille, Le Joseph-Louis, qu'il paie pour la compagnie" se trataba del año 1.755 - mirar al respecto también las páginas 343 y siguientes en las que figuran el contrato y el inventario de dicho navío.
- 3) GINER HERNANDEZ, Faustino: Los Correos Marítimos en la villa de Bilbao y el Arenal de Zorroza (1.774-1.815). Deusto 1.973. Memoria de licenciatura inédita.
- 4) GUIARD y LARRAURI Teófilo: Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y comercio de la villa (Bilbao 1.914. 2 vols)
- 5) MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: Crónica de Guarnizo y su Real astillero desde sus orígenes hasta el año 1.800 - (Santander 1.974): en la página 141 señala como de 69 navíos construidos en guarnizo entre 1.720 y 1.790, 21 eran para particulares.
- 6) Ministerio de Marina, Museo Naval. Manuscrito 2.319 Miscelania documental fólíos 33 y 34, según este documento se construyeron: el año 1.737, el "Marqués de Ferrí", el 39 el navío "El Triunfante"; entre los años 43 y 44 las fragatas "La Ninfa del Mar", "El negociante español" y "Los dos amigos", el año 49 los "S. J. Bta" "S. J. Evangelista", "S. Ant. de Padua", "S. Luis", "Sto. Domingo", "Nuestra Señora de Muslera" y "Santa Bárbara"; el 69 "Los Santos Mártires" y el 70 el "S. José" y el "S. Nicolás". Este documento discrepa cronológicamente un poco de los datos que da Mercapide Compains (op. cit.) pero no sustancialmente.
- 7) Merino José Patricio: "Los arsenales españoles en el XVIII" en Investigaciones históricas. Valladolid II-1.980.
- 8) Hay referencias bibliográficas suficientes en MERINO. J.P. op. cit.
- 9) UNDER Richard W. Dutch. Shipbuilding Before 1.800 (Amsterdam. Van Gorcum 1.978)
- 10) ZABALA A. "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII" Santander Anuario Juan de la Cosa. Vol II 1.978 pag. 25-57.
- 11) Archivo General de Simancas (A.G.S.) Guerra Moderna 3.537: Descripción de la costa Cantábrica desde Castro a Bayona 1.740
- 12) CASADO SOTÓ José Luis: Los pescadores de la villa de Santander entre los siglos XVI y XVII (Santander 1.978). Las características de estas embarcaciones de pesca cambiaron poco con el tiempo; las chalupas de pesca "tendrían de catorce a dieciseis co-

dos de quilla, siete u ocho bancos, tres piés de puntal y siete de manga, mientras el porte debía de oscilar entre 70 u 80 quintales" pag 47.

- 13) Archivo Diputación de Vizcaya (A.D.V.) Corregimiento C. 983 n°19 año 1.712. Domingo de Albizu, vecino de Fuenterrabia construyó allí, a su costa el "San Luis" de 100 toneladas, y la vendió, incluido todo el aparejo en 3.500 escudos de a diez reales de plata a Luis Van Richeguen de Bilbao.
- 14) Archivo Histórico de Vizcaya (A.H.V.) Goicoechea 17-V-1.710. José -- del Barco, vecino de Ciérvana vende la mitad de su navío, el "Francisco" de 50 toneladas, fabricado en la Ribera de Zumaya en 1.707 a José de Palacios= Orrantía y Marcos Andía de Varela, vecinos de Bilbao.
Se puede ver también: Goicoechea 1-5-1.713, contrato según el cual Miguel de Ordeñano, de Bilbao, dueño del navío "S. Agustín" de 100 toneladas -- construido por orden suya en Zumaya, -- la vende a dos comerciantes londinenses en 2.000 pesos.
- 15) A.H.V. Bolívar. 28-VI-1.742; Gregorio de la Torre, dueño del "Nuestra Señora de Begoña" de 50 toneladas, construido -- por su orden en Deva, lo vende a Francisco Lori de Nantes en 1.200 pesos.
- 16) JAUPART F. L'Activité Maritime du Port de Bayonne au XVIII° (Bayona= 1.974) pag: 289.
- 17) ITURRIOZ. Pasajes. Resumen Histórico (PYSBE 1.970)
- 18) Archivo de la Villa de Bilbao. Actas del Consulado y Casa de Contratación. 1.639. En tal año el Consulado adquirió una fragata de 48 cañones en Pasajes, nave que después se aparejó en Olaveaga.
- 19) Archivo Provincial de Guipuzcoa (A.P.G.) Sec. 2 Neg. 12 Leg. 133
- 20) Ib Idem. Figuran como de la Compañía y fabricados en Guipuzcoa el -- bergantín de 173 toneladas "S. Francisco Xavier" y la fragata de 666 toneladas "Santo Domingo" Mientras que la "Nuestra Señora de la Paz" de 850 toneladas era de construcción francesa
- 21) GUIARD y LARRAURI T. la industria naval vizcaina. (Bilbao 1.917) pag 128.
- 22) Ib Idem.: pag 130 nota.
- 23) A.H.V. Goicoechea 16-VII-1.707. Tomás Lopategui, vecino de Plencia -- propietario de la mitad del navío "Nuestra Señora= del Rosario", construido en los astilleros de Plencia a medias con Michel Morgan, vecino de Bilbao, -- tiene un arqueo de 30 toneladas, le vende su parte a Juan Bautista Poubert en 108 escudos de plata.
- 24) Archivo Histórico de la Universidad de Deusto: Navegación 1. para -- Bermeo: Contrato de construcción por J. Bau-

tista Anasagasti natural de Plencia, vecino de Bermeo, de un navío en el Arza a Puerto Mayor. Para Mundaca: Cuenta y Razón del coste de la lancha nombrada S. Antonio y Animas.

- 24 bis) A.H.V. Hostendi 17-XII-1.708 se habla de la fragata "Nuestra Señora de la Piedad" fabricado en Ondarroa.
- 25) A.H.V. Goicoechea 11-VIII-1.707: "Nuestra Señora de la Asunción y - Animas de 30 toneladas, poco más o menos, fabricado en Lequeitio - propiedad de Ignacio Bear y Larumbe de Bilbao.
- 26) ITURRIZA J.R. Historia General de Vizcaya. Bilbao 1.885
- 27) Ip. idem pag.
- 28) Archivo General del Señorío de Vizcaya (A.G.S.V.) Marinería. Registro 1.
- 29) (A.H.V.) Goicoechea 10-III-1.707 y 27-VIII de 1.707, se trata de navés de 33 y 30 toneladas respectivamente, es decir de pequeño arqueó.
- 30) Archivo histórico de Santander 145. Escribanos de Marina Ley 338. - 1.800 "La Cantábrica", construida en el astillero de este puerto.
- 31) PAREDES RODRIGUEZ Carmen: Análisis de la actividad marítima no mercantil en el área jurisdiccional de Villaviciosa 1.680-1.690. Oviedo. Memoria de licenciatura inédita. En 1.683 se vende en Tazones una pinaza de 20 codos de quilla de unos 100 quintales, la "Glorioso San José" y otra de unas 9 toneladas, ambas fabricadas en dicho lugar.
- 32) (A.H.V.) Goicoechea 22-VIII-1.710. Se trata del Nuestra Señora de Begoña valorado en 24.000 reales de plata.
- 33) (A.D.V.) Corregimiento copia: 545 n° 22 año 1.746. En Castropol se convirtió una balandra vieja en un bergantín de 54 Tn. el Nuestra Señora del Monte y Animas.
- 33 bis) Goicoechea 19-XII-1.707. El "San Buenaventura" que construido en Rivadeo por Domingo Lopez Nieves.
- 34) A.D.V. Corregimiento Corp. 983. n° 19 año 1.712. Constructor del S. Luis de 100 Tn.
- 35) Nacido en 1.710. Intentó de joven estudiar las técnicas de construcción británicas, en Londres, pero no pudo.
- 36) A.G.S. Marina. Ley 234.
- 37) A.D.V. Corregimiento Car. 474 n° 10, año 1.707. Lorenzo de Arsueta, vecino de Abando, construía en Olaveaga.
- 38) A.D.V. Corregimiento Car. 853 n° 2.
- 39) A.D.V. Corregimiento Car. 544 n° 9 año 1.734. Habla de una fragata de 240 toneladas, la "Nuestra Señora de Begoña" fabricada entre el 33 y 34 en Zorroza.
- 40) A.D.V. Corregimiento Car. 593 n° 20. 1.770.

- 41) Al respecto y para mayores precisiones ver el trabajo aún inconcluso de Ana ARES, acerca de los constructores de navíos vizcainos en el XVIII. Memoria de licenciatura a presentar en la Universidad de Deusto.
- 42) El A.D.V. corregimiento. Ley 6 n° 12, año 1.749 se dice Iruretagoyena aunque en otros documentos aparece como Irureta.
- 43) LABAYRU Historia General de Vizcaya. Vol VI. pag. 287-88.
- 44) A.D.V. Corregimiento cap.978. n°20.
- 45) A.D.V. Corregimiento cap.285. n°1 año 1.786.
- 46) A.D.V. Corregimiento Cap.430. n°24 año 1.758. Tenía su astillero en Olaveaga junto a la casa de Antonio Bengoechea, en donde construyó el "Nuestra Señora de Begoña" de 90 a 100 Tn. Casado con María Martín de Zubiria.
- 47) A.D.V. Corregimiento. cap. 216, n°3 1.762. También en MERCAPIDE COMPAINS. Nemesio Op. cit. pags. 131 y sig.
- 48) En el documento anteriormente citado, compiten ambos. Zubiria y Tellaeche por la misma construcción.
- 49) Antonio Real de Asua, vecino de Abando: A.D.V. Corregimiento. Ley 140 n°15, año 1.784. J. Angel Real de Asua. A.D.V. Corregimiento Cap. 949, n°16, año 1.790.
Respecto a Guarnizo, por ejemplo: Archivo Histórico de Santander, - AHS. Escribanos de Santander. Protocolos de Marina, ley 338, 1.800, dice como construyó en el Real el navío "Nuestra Señora del Carmen" alias "La Primavera" de 85 toneladas.
- 50) A.H.S. Escribanos de Marina Ley 338 1.800 dice que Fco. Claves construyó el navío "La buena fé", y cuando menos en tal año, una lancha de 200q^s y Sorpus construyó la nave de 20 Tn. "La Teresa".
- 52) Archivo del Viso del Marqués. Matrículas. Generalidades 1.785-88.
- 53) Hay planteamientos similares para todos los territorios:
Por Guipuzcoa SALAS: Historia de la matrícula del Mar (Madrid). Vizcaya: el menor exponente son las "Actas de las Juntas Generales del Señorío".
Santander: Estado de las Fábricas, Comercio, Industria y Agricultura. En las montañas de Santander (Siglo XVIII). Edición: Tomas. MARTINEZ VARA (Santander 1.979).
Galicia: MEIJIDE PARDO Antonio: La economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII (Valladolid - 1.971)
- 54) ADARO RUIZ, Luis: El puerto de Gixón y otros puertos asturianos vol I (Gixón 1.976) pag. 422
- 55) LABAYRU: Op. cit. pag. 287-88.
- 56) JOVELLANOS: Obras completas B.A.E. vol 50 pag. 20 y sig.
- 57) GUIARD: Op. cit.
- 58) A.H.S. Escribanos de Marina. leg. 239 1.758: Agustín Navarrete. Intendente de contaduría de Mar del Ferrol, fleta la Zumaca - "De vieco Ana".
Capitán el Holandés Retris Annes para que de cuenta de la Real Hacienda cargue en Suances madera de construcción de Bajos con destino a El Ferrol.

- 59) A.G.S. Secretario de Hacienda. Leg 879.
- 60) ARREGUI YARZA M^aI e AGUERO DIEZ M^aT. Los extranjeros en Bilbao en el S. XVIII. Deusto. 1.978. Memoria de licenciatura inédita.
- 61) Ver la Real Orden de 20 de Noviembre del 86, la instrucción a los intendentes de Marina y Ministros de Provincias de Aranjuez de 20 de Enero de 1.793 y la nueva instrucción de 1 de enero de 1.802.
- 62) A.G.S. Secretaría de Marina, leg 500, año 1.743.
- 63) A.H.V. Hostendi 7-II-1.702. Los compradores fueron Roberto Aide y D. Andrés March, mercaderes ingleses. Dado el arqueo y algún otro dato es muy posible que se tratase del mismo navío que en Marzo de 1.700 (A.H.V. Hostendi), compraran a Samuel Reyualda, Andrés Maray y Roberto Melhuech, mercaderes ingleses, residentes en Bilbao, por 1.500 ducados. Es decir, por 5.000 reales de plata de menos.
- 64) A.H.V. Alipazaga. 25-X-1.703, lo vende a Martín de OLABARAS, Juan -- PLACELIN y Bdo. FITZ, mercaderes franceses residentes en Bilbao. En realidad con anterioridad (A.H.V. Alipazaga 15-XI-1.702) había adquirido en Bayona, en un concurso de acreedores el navío "La Rochele-
ra", en 210 escudos, 140 de beneficio). Volviendo a lo anterior, dicho Bdo. Fitz, el 9-XI del mismo año 1.703, vende la mitad de su tercera= parte (1/6) a Stgo. Ransan en 41 escudos.
- 65) A.H.V. Hostendi 27-IV-1.702.
- 66) A.H.V. Goicoechea 16-VII-1.707
- 67) A.H.V. Goicoechea 4-VII-1.710, exactamente el 30-III de 1.709, pero= no aparece el correspondiente contrato.
- 68) A.H.V. Goicoechea. 5-XII-10.
- 69) A.H.S. Escribanos de marina. Leg 239. 1.758.
- 70) RICARD. M. "La flotte de commerce du Havre (1.751-1.816)" en Aires et structures du commerce francais au XVIII siecle. Lyon 1.975. En cuanto a la venta ver A.H.S. Escribanos de Marina Ley 247. 1.766. 18 de octubre.
- 71) A.H.S. Escribanos de Marina. Leg 247. 28-X-1.766.
- 72) A.H.S. Escribanos de Marina. Leg. 248.
- 73) A.H.S. Escribanos de Marina. Leg 260. 9-XII-1.779.
- 74) Así hemos planteado casos durante la guerra de Sucesión 1.700-1.704, pero podríamos haber prolongado los ejemplos hasta los años 40 en -- que como se vé mas adelante se practicaron muchas compras y ventas -- por razones de corso, casos como la venta del "San Agustín" (A.H.V. Goicoechea 1-V-1.713) a Rodrigo Slungar representante en Bilbao de dos comerciantes ingleses. En 1.721, Antonio de Loredó vende el "Sta. Ana" a Juan Michel (A.H.V. Urien, 4-IV-1.721) entregándolo en Nantes o el caso de la venta por José de Cotarro del navío "S. Mateo" de -- 170 Toneladas. incluidas seis piezas de artillería a Bernardo Margos, de Francia. (A.H.V. Urien 17-V-1.730). Por último en 1.742 Martín To mor e plaza y consorte vendieron a Nicolás Golieb Lutkens de Hamburgo, el "Ntra. Sra. de la Blanca" de 150 toneladas (A.H.V. Urien 15-IX-1.742). Es decir se trataba de una práctica que durante la primera mitad del siglo se realizaba frecuentemente. Por otra parte hemos

señalado durante el período 1.758-1.780 como no tenía una específica limitación geográfica, en las Provincias Exentas pues también se producía en Santander y siguió produciéndose hasta finales de siglo, -- tanto en unas zonas como en otras.

- 75) Ley 6 tit. 10, libro 7 de la recopilación.
- 76) A.G.S. Marina 520. Extractos de la consulta del Consejo de Guerra de 20-XII-1.781.
- 77) A.H.S. Escribanos de Marina 263, 1.782, de hecho la cuestión es más larga, pues J. Antonio Goicuría, que era su capitán, lo vendió por orden de J. Murphí y Compañía de Málaga a Aizcorve, - el cual pagó por ello 68.500r^s, los mismos que J.F. de Vildá solo cobró por orden de Aizcorve a los genoveses en una operación supuesta como se señala más adelante.
- 78) Estas ventas simuladas a veces se explicitaban, como en el caso de la venta del "Nuestra Señora del Carmen". Juan de Goría, vecino de -- Plencia acordó en mayo de 1.720 con Edmundo Shez y Eduardo Browne, - ambos vecinos de Bilbao, que construirían un navío de 90 toneladas, - cuya mitad sería para dicho J. de Goría, y la otra mitad para los - dos comerciantes de Bilbao. El primer viaje del navío era a Cádiz, y "para evitar los riesgos argelinos" nombraron capitán a un francés - Juanes de Larralde, y pusieron la nave bajo pabellón francés (A.H.V. 21-I-1.721).
- 79) GUINON, Lucien: "Andre Vanderhey courtier lorientais et ses opera--- rations (1.756-1.765)" en Anales de Bretagne XXXIII pag. 536-556
- 80) Todos los datos están sacados del entonces escribano de contrabando de Bilbao A.H.V. Bta. Bolívar.
- 81) También se hacían transacciones semejantes en San Sebastián V. JAUPART op. cit. pag. 362. No así en Santander y otros puertos donde existían cargas fiscales que lo complicaban (vid infra)
- 82) A.H.V. J.Bta. Bolívar 23-VIII-1.745. La cuestión no pasó de ser un intento y por eso figura en la lista porque todas las transacciones, incluso la de origen quedaron suspendidas.
- 83) A.H.V. J. Bta. Bolívar 20-V-1.747.
- 84) Concretamente sabemos, al menos del Sta. Bárbara y el S. J.Bta. de - Santander.
- 85) JAUPART. op. cit. pag. 289.
- 86) Ip. idem. pag. 447.
- 87) A.H.V. Carlos Achutegui 22-XI-1.749.
- 88) RICARD . op. cit.
- 89) Vid infra.
- 90) LABAYRU. Ob. cit. vol VI pag. 287-88.
- 91) Ip. idem. Vol VI pag 221.
- 91 bis) LA CROIX Thomas: "Les constructions et les ventes de navires --- dans les amirautes de Vennes et l'Orient au -- XVIII^{eme} en Memories de la société de Histoire de Bretagne T. 49 1.969 pag. 71 a 111.
- 92) JAUPART op. cit pag. 297
- 93) Ib. idem. pag. 305

- 94) De la misma forma los españoles adquirirían navío procedentes de corso en el exterior. Así en 1.761 el "Elisabeth" de Rotterdam, capturado por el "Ville-Melio" de Vannes, fué vendido a unos gallegos en LEPORTIER Alen; Lorient, porte des indes (Paris 1.970).
- 95) en A.H.V. J. Angel Bolivar. 1772 con ocasión de una protesta de mar se dice que el "escribano de Marina" de Castro Urdiales era D. Joaquín de Mioño.
- 96) Aunque no quepa dar una cifra completa para Bilbao, consultados en más de un 90% los protocolos Bilbainos entre 1.700 y 1.710, suponen para tal época un total de 53 contratos repartidos entre Hostend, Goicoechea y Alipazaga, más unos de Usparacha y Bolivar, sin que podamos valorar los que se hicieran en los demás pueblos de la costa. En el período 1.716-1.720, el nivel de consulta ha sido notablemente mas bajo; faltando incluso por completo algunos años. aún así superan el contrato anual, y en la década siguiente un sólo escribano, J. Vtra. Urien llegó a asentar 37 transacciones de navíos comerciales, son estos unos datos más que ilustrativos del nivel de intercambio a que se sometía a la flota comercial.
- 97) GUIARD T. La industria naval vizcaina pag.126
- 98) ib. idem.p123 y sig.
- 99) A.G.S.V. Marinería Registro 1 (1.749) y Embarcaciones registro (1771)
- 100) ROCA Pedro: "Presas hechas a los ingleses por armadores españoles en el año 1.740". Rev. Arch. Bilb. y Museos 1.898 t 2º pag 265.
- 101) A.G.S. Marina, Leg 506.
- 102) JAUPART. Op. cit.
- 103) A.D.V. Corregimiento, por ejemplo en 216 nº3 año 1.762, donde se reclama como consecuencia de un contrato verbal incumplido.
- 104) La necesidad de formalizar cuanta documentación afectaba al mundo náutico por medio de un escribano concreto era relativamente antigua, empezando por los escribanos de contrabando, pero ya en el siglo XVIII se pasó a denominar a algunos escribanos de marina. De hecho en 1.782 se insiste en que toda escritura de compraventa se haga ante ellos (A.G.S. Marina. ley 520) Pero en Bilbao siguen llamándose de contrabando.
- En el caso Guipuzcoano, sabemos de un escribano de Marina de principios de siglo, concretamente Sebastián Cardaberaz, quien ejerció entre 1.700 y 1.733, pero no como escribano de San Sebastián sino de Hernani (Archivo Protocolos de Oñate ley 1.315 a 1.328) sin que se aclare en que años ejerció como de Marina. El otro es de finales de siglo, se trata de José Echaniz, "escribano Público y de Marina por S.M. en esta provincia de Guipuzcoa y del número en esta ciudad de San Sebastián" (Archivo Histórico Universidad de Deusto, navegación 1 nº2 1.808), pero no es localizable entre los fondos existentes, lo que induce a pensar en su desaparición durante el incendio de San Sebastián.
- En Vizcaya, no existe una definición precisa de escribanos de Marina pero localizados en función de tales pueden considerarse Goicoechea que registró hasta 1.713. Juan Bta. Bolivar de 1.742 a 1.763, aunque a partir del 48 no se registran materiales de Marina, por tanto, es probable que algún otro realizara tal labor: J. Angel de Bolivar --- 1.764 a 1.789 y por último Zacarias de Bolívar del 90 a 1.813.
- En Santander los escribanos de Marina aparecen anotados como tales, pero con anterioridad hay que contar con José Antonio Ibañez Concha, que aparece entre 1.720 y 1.740, como escribano Real de Su Majestad,

de guerra, comercio y contrabando. A partir de entonces hay que hablar de escribanos propiamente de Marina, primero con Antonio Somonte desde 1.752, es decir inmediatamente después de la ordenanza de 1 de Enero de 1.751 que estipulaba su existencia, quien trabajó hasta 1.779, le sucedió Peredo Somonte, hasta 1.795. Después durante unos meses lo fué Jose Domingo de la Carcova y a partir de Julio del 97, Juan Santos Cabanço.

En Asturias, concretamente en Gixón, parece que fué escribano de Marina, Joaquín Alonso Viado, sin embarco, buscando tanto en el archivo histórico provincial como en el notarial, aunque si aparecen sus escribanías (1.776-1.785), no hay datos de Marina.

En Galicia consta como escribano de Marina de La Coruña, en 1.777 Lopez Saavedra.

- 105) Hay alguna muestra, pero tiene el inconveniente de que aporta el mismo dato en la misma fuente; el escribano de marina, lo que quizás la haga falaz.
- 106) ALCALA ZAMORA José: "La flota mercante española" Estudios, Zaragoza - 1.975 pag. 177 a 224.
- 107) CANGA. ARGÜELLES. Diccionario de Hacienda, se trata de unos datos -- que pueden encontrarse en el Museo Naval; Navíos y Parajes de su --- construcción desde 1.741 a 1.791 duración y carenas m. 471, que sin embargo hace referencia a un informe de 1.803 llamado "noticia de los buques del comercio y estado en que se hallan".
- 108) JOURNET Ch. et J.L. "L'Essor de la Marine marchande anglaise au XVII^e et XVIII^e siècles" Revue d'Histoire économique et sociale, L^o vol, année 1.972 n^o 3 Paris pag 426-427.
- 109) Para una nota más precisa de la evolución de las flotas inglesas y francesas.
- | Inglaterra | Año | Tn. | Francia | Año | Tn. |
|------------|------|-----------|---------|------|------------------------------|
| | 1656 | 190.533 | | | |
| | 1689 | 350.000 | | 1686 | 575 navíos de más de 100 Tn. |
| | 1700 | 273.693 | | | |
| | 1750 | 609.798 | | 1704 | 495 navíos de más de 100 Tn. |
| | 1774 | 1.598.728 | | | |
| | 1788 | 1.055.000 | | 1792 | 733.000 en 5.535 navíos. |
- Según datos que proporciona MEYER Jean: L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Paris SEVPEN 1.969 pag. 265.
- 110) El informe recoge el total de España, según lo cual son 943 navíos - de los cuales 11 estaban en mal estado, suponiendo 1.476 toneladas - de un total de 151.490.
- 111) A.G.S.V. Embarcaciones registro. 1.
- 112) MEIJIDE PARDO. La Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII. Valladolid
- 113) Los datos de 1.753 proceden del Museo Naval ms. 2271. Revista de matrículas del Departamento de El Ferrol, los del 59 ya hemos señalado junto con los del 81, donde pueden encontrarse también en ANES Gonzalo, Historia de Asturias, Edad Moderna II. AYALDA 1.977 pag. 134 y el de 1.802, es el que cita C. Argüelles.
- 114) Está pendiente un trabajo sobre la matrícula; en general, haciendo incapié en los aspectos de la pesca, de José Luis CASADO SOTO.
- 115) A.G.S. Marina ley 513 "Noticia de las embarcaciones pertenecientes - a este puerto de la M.N y M.L.. Ciudad de San Sebastián que se hallan fuera de él hoy día, 21 de Mayo de 1.779.

A.P.G. Sec. 2 Neg 12 Ley 117. Expediente relativo al número de embarcaciones que hay en esta provincia (1.796).

- 116) No así en la Montañesa donde frecuentemente las pinazas eran embarcaciones de pesca. Sin embargo cabe decir que no parece probable - que el concepto de pinaza como embarcación mayor, apta para el cabotaje, con cubiertas, etc, no supere tampoco en el País Vasco a la mitad del siglo XVIII, iniciándose tal uso a finales de la centuria precedente. ZABALA Op. cit.
- 117) Como consecuencia de la duración supra-anual de cada pasaporte, llegando en algunos casos a ser bianual; la representación gráfica de los pasaportes concedidos por año no refleja la evolución real del armamento en curso por lo que he recurrido a la utilización de medias móviles trienales que pienso reflejan con precisión dicha evolución.
- 118) SALAS J. Historia de la Matrícula del Mar. Madrid 1.879 pag. 100
- 119) Ib. idem. pag. 107
- 120) Ib. idem. pag. 182 y siguientes.
- 121) ZABALA OZAMIZ, Angel. Historia de Bermeo. Vol 2º pag. 360. Bermeo 1.931
- 122) MUNDACA: Confradía de Mareantes. Libro nº7. Acuerdo que en 1.794 tomaron los pueblos acerca de las gentes de mar que van a declarar.
- 123) MUSEO NAVAL. Ms. 2271 El Ferrol 1.759. Revista de Matrícula del Departamento de El Ferrol.
VISO DEL MARQUES: Matrícula, Generalidades 1.785-88.
A.G.S. DE Vizcaya. Marinería 1.760.
SALAS J. Ob. cit. pag. 211
- 124) MONTERO y AROSTEGUI: Historia de la Ciudad y Departamento Naval de El Ferrol. Madrid 1.859
- 125) MEIJIDE PARDO. Ob. cit. pag. 21 cuadro 2º y pag. 44 cuadro 2º
A.G.S.U Marinería y Matrícula.
A.G.S. Matrícula 251
- 126) MUSEO NAVAL ms. 2.271
- 127) A.G.S.U. Marinería años 1.739-49/50-59/60-1.801.
Marina. años 1.768-70-75-84-87-90 y 94.
- 128) A.G.S. Matrícula 251.
- 129) A.G.S. Marina 513, año 1.779
- 130) A.H.P. de Vizcaya. Se pueden encontrar muchos casos pero: J.Btm BOLLIVAR 1.745 leg. 3223. Los casos citados pueden encontrarse en 7 de enero y 12 de diciembre respectivamente.
- 131) A.G.S.V. Embarcaciones leg. 1
- 132) A.G.S. Matrícula 251
- 133) ITURRIOZ. Ob. cit. pag. 223 a 248, apéndice I
- 134) A.G.S.U. Marina
- 135) A.G.S.U. Estadística Ref. 1 Fogueración 1.745 (Bermeo)
- 136) HORMAECHEA, PEÑA, ZABALA "La comarca Bermeo Guernica en el s. XVIII Deusto 1.972. Memoria de licenciatura mecanografiada.
- 137) A.G.S.U. Marinería 1.801
- 138) Archivo Histórico Diocesano de Vizcaya. Ver los libros de finados de las correspondientes parroquias.

