

COMERCIO, BURGUESÍA Y ACUMULACIONES DE CAPITAL EN EL PAÍS VASCO (1700-1841)

MONTserrat GÁRATE OJANGUREN

Universidad del País Vasco
Euskal Herriko Unibertsitatea

Palabras clave: Acumulación de capital, comercio, burguesía, industrialización.
Nº de clasificación JEL: E65, F1, F16, O12

0. INTRODUCCIÓN

«Se ha reputado (Álava) por provincia separada del reino y no le han comprendido las concesiones que ha hecho de servicios el reino junto en Cortes, ni ninguno de los tributos y cargas que generalmente se han impuesto en los reinos de la corona de Castilla de propio motu, ni en otra forma porque de todo ha sido y es libre y exenta así como lo son el señorío de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa y se han reputado las dos provincias y aquel señorío por de una misma calidad y condición, sin que haya habido ni pueda haber razón para que la dicha dexe de gozar de ninguna exención, libertad y prerrogativa e inmunidad que goce y tenga la de Guipúzcoa y el dicho señorío»(*).

El tema del comercio durante los siglos XVIII-XIX, por sí mismo interesante, posee en el País Vasco una serie de circunstancias que lo hacen peculiar. Por un lado las *Provincias exentas* mantuvieron unos flujos mercantiles con el extranjero y con el interior peninsular, bajo un régimen fiscal muy característico. Por otro, alrededor de los intercambios comerciales se forjaría

una clase social que, en el caso de los puertos más importantes del período elegido, sin duda Bilbao y San Sebastián, dieron carácter al comportamiento y actitudes económicas ciudadanas.

El período que se pretende abarcar, 1700-1841, a caballo entre una sociedad tradicional y el inicio de las primeras factorías modernas, tras ser establecidas las aduanas en la frontera, resulta fundamental porque con la actividad mercantil se fueron acumulando no pocos capitales que impulsaron en buena medida, las primeras manifestaciones industriales.

Y tanto más interesante se nos presenta el comercio vasco por cuanto que los intercambios, a través sobre todo de los puertos bilbaíno y donostiarra, tienen un ritmo propio muy dinámico, pero no al unísono. Y si tras los puertos, centros de donde salen y a donde arriban mercancías por vía marítima, hay una economía mayormente vinculada a la tierra (1), en el caso vasco esta circunstancia adquiere una dimensión especial por el particular régimen aduanero de las *Provincias Exentas*. Tal

(*) Real Cédula dada por el Rey D. Felipe IV, de 2 de abril de 1644. FABIE, Antonio M. *Estudio sobre la organización y costumbres del País Vascongado*. Madrid, establecimiento tipográfico de Fortanet, 1896, pp. 179-80.

(1) FONTANA, J. «La dinámica del mercado interior (algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander)» en *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Edición T. MARTINEZ VARA, siglo XXI, 1986, p. 87.

situación favorecería los intercambios con el exterior, intercambios necesarios para la subsistencia del País. No obstante estas y otras circunstancias hacen más complicado el entramado mercantil del País Vasco. Respecto del tráfico a larga distancia, las mercancías que llegaban del extranjero para el consumo de los naturales, incluían partidas semejantes a las de algunos excedentes peninsulares, pero que adquiridas en el exterior resultaban más baratas. Por otra parte, algunos puertos vascos eran receptores de productos castellanos, con destino al exterior, fundamentalmente a Europa; tal es el caso de la lana. Y pocos eran los excedentes del País que se comercializaban: en este capítulo se incluía el hierro, producto de las numerosas ferrerías que trabajaban el mineral de Somorrostro. Otros artículos como maderas para navíos, y las propias construcciones navales también engrosaron las partidas de géneros enviados a otros lugares. A todo este conjunto de artículos habría que sumar los coloniales que, bien desde Sevilla o Cádiz, o bien vía Europa, llegaban, cuando menos hasta principios del XVIII, para satisfacer la demanda de tales géneros en las vascongadas.

1. EL MARCO ADUANERO DE LAS PROVINCIAS EXENTAS

La franquicia de la que gozaban estas provincias, respecto del extranjero, facilitaba lógicamente la entrada de productos europeos. En relación con la introducción de géneros en el interior peninsular la existencia de aduanas interiores—en los pasos límites de las provincias exentas—pretendían evitar que desde el País Vasco se introdujeran en Castilla y Navarra mercancías libres de gravámenes. Los motivos tanto de la franquicia como de la existencia de estas aduanas interiores quedaban claramente reflejados en un discurso sobre el comercio pronunciado por el Marqués de Narros en octubre de 1780, al referirse al caso concreto de Guipúzcoa.

«La originaria libertad del solar guipuzcoano religiosamente observada por los señores de España, desde que la Provincia se unió voluntariamente a la Corona de Castilla en el reinado del Rey D. Alfonso Octavo, conserba con la franqueza de proveerse libre

de todos derechos y de donde más le convenga de todo lo que conduce a la subsistencia de sus naturales, numerosamente poblado este fragoso, y estéril terreno para acudir a la defensa de [su] importante frontera, y servir a sus soberanos a la gloria celebrada en las historias; mas como es tránsito para otras Provincias del Reyno se juzgaron convenientes algunas providencias, afín de que no pasen por su distrito los contrabandistas del tabaco, ni los que llevan otros géneros sugetos a Reales derechos a la salida de esta Provincia, entren en otras sin satisfacerlos. Para cuio único fin están establecidas las tres aduanillas de Tolosa, Segura y Atáun, donde se exigen los derechos de los géneros que deven pagar al salir de Guipúzcoa para el Reyno de Navarra» (2).

Indudablemente todas estas circunstancias condicionaban los flujos mercantiles, y si las relaciones con centros comerciales europeos eran habituales, la existencia de aduanas interiores entorpecían los intercambios con la mesetas, y en buena medida, también animaban al contrabando.

Sin embargo, la política hispánica durante los siglos XVIII-XIX, iba a introducir novedades substanciales en este campo, algunas de ellas definitivas, de tal manera que modificarían el marco aduanero del País, provocando con ello alteraciones en la propia actividad mercantil.

Desde los primeros años del XVIII ya se iniciaban una serie de negociaciones para modificar el esquema aduanero hispánico, afectando de forma directa a las llamadas Provincias exentas. En 1717, una Real Orden obligaba al traslado de las aduanas al litoral. La aplicación de la normativa tuvo sus reacciones más violentas en Vizcaya que en Guipúzcoa (3). Mientras que en la provincia guipuzcoana se habían establecido las nuevas aduanas en San Sebastián, Pasajes y Fuenterrabía, para finales de 1717, en el Señorío

(2) *Discurso de D. Joaquín M.º de Eguía, Marqués de Narros, socio de Núm.º y Secretario perpetuo de la Rl. Sdad. Bascongada de los Amigos del País, A. P. G. Sec. 1, Neg. 13, leg. 44.*

(3) LARREA, M. A. y MIEZA, R. *Introducción a la Historia del País Vasco*, Salamanca 1981; también ZABALA, A. *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Haranburu Edit, San Sebastián 1983, pp. 60-61.

se retrasaba la aplicación de la normativa, argumentando numerosos perjuicios y dificultades. A pesar de ello, también en Vizcaya se tuvieron que establecer las aduanas en el litoral, en Marzo de 1718 (4).

Sin embargo, como el resultado económico de esta operación no fue todo lo bueno que se esperaba, puesto que los ingresos aduaneros con el nuevo sistema no fueron mayores, además de que el contrabando había aumentado considerablemente, los territorios afectados solicitaron el retorno de las aduanas al interior. Un decreto de 26 de diciembre de 1722 ordenaba la vuelta de aquéllas a su antiguo emplazamiento, circunstancia que tenía lugar al comienzo del año siguiente. Así, el mapa aduanero quedaba de la siguiente forma: aduanas en Orduña, Valmaseda y Vitoria (también en Logroño como punto de control); aduanillas guipuzcoanas en Ataún, Tolosa y Segura, a las que se sumaban las alavesas de Salvatierra, Santa cruz de Campezo, Bernedo y Zaldueño (5).

Sin embargo, la *originaria libertad* de la que gozaban las provincias exentas, no se extendía al comercio de las Indias. Por una parte, todos los registros que se despachaban a las Américas debían contribuir a la Real Hacienda en los puertos habilitados, «tanto a la ida como a la vuelta, los correspondientes derechos Rs. o su equivalente por vía de servicio» (6). No obstante, el derecho a introducir francamente desde el extranjero todos los efectos que fueran menester para el consumo de sus habitantes, planteó un problema respecto de los géneros coloniales que podían llegar, no solamente vía Sevilla o Cádiz, sino a través de dominios extranjeros. Era evidente que los géneros arribados a la bahía gaditana, tras pagar los derechos reales podían ser trasladados «libremente» a las provincias exentas. Pero los géneros americanos procedentes del extranjero eran más baratos, ya que los derechos que debían soportar en otros países eran inferiores a los establecidos en Cádiz. Para evitar la competencia se prohibió, también a principios del XVIII, la entrada al País

Vasco de los coloniales procedentes de Europa; tal prohibición originó, como era de preveer una fuerte reacción, por lo que la corona tuvo que arbitrar una salida al conflicto; así en 1727 se estipulaba que se podrían introducir «todos los efectos de Indias que sean menester para el consumo de sus habitantes, así de lo que estos géneros viniere de la América a Cádiz, como trayéndolos de cualesquiera dominios extranjeros» (7).

Además de estos problemas, y por lo que respecta al comercio con América, también durante el XVIII se dictaron una serie de normas como fueron las habilitaciones de diversos puertos de la Península para el comercio directo con las colonias, tanto en 1765 y 1778, quedando abiertos al tráfico directo con las colonias un total de 13 puertos; sin embargo los puertos vascos quedaron por entonces al margen de toda habilitación, a pesar de las peticiones formuladas en este sentido por las burguesías bilbaína y donostiarra. La razón fundamental radicaba en que una habilitación requería el establecimiento de aduanas en el puerto respectivo, cosa que era rechazada por las autoridades provinciales que defendían la integridad de los fueros.

En pleno siglo XIX, en vísperas de la primera guerra carlista, el tema aduanero volvería a estar presente en las reivindicaciones de la burguesía mercantil, en contra de los planteamientos foralistas de las instituciones provinciales. La solución, por vía expeditiva vino dada por un decreto de 20 de octubre de 1841, por el que se establecían las aduanas en las costas y fronteras. La restauración posterior de los fueros, no alteró sin embargo el sistema aduanero impuesto en 1841.

2. EL TRÁFICO MERCANTIL

Sorprende al historiador la dicotomía que se da durante el siglo XVIII, entre el comercio del interior del País y el realizado en los puertos vascos más activos, esto es: Bilbao y San Sebastián. Bien es verdad que algunas operaciones que se llevan a cabo por los citados puertos, tienen su origen y destino el interior del País Vasco, pero también es

(4) ZABALA, A. *Obra cit.* pp. 58-59.

(5) ZABALA, A. *Obra cit.* p. 62.

(6) *Discurso de D. Joaquín M. de Eguía...*, Memorial cit.

(7) *Discurso de D. Joaquín M. de Eguía...*, Memorial cit.

verdad que los auténticos protagonistas de los intercambios son grupos que se sitúan en aquellas plazas, empleándose como intermediarios de flujos comerciales de larga distancia. Ya en su día señalaba P. Fernández Albadalejo, refiriéndose al caso guipuzcoano que el gran comercio de San Sebastián y el pequeño comercio del interior se había ignorado el uno al otro (8). Y si para Guipúzcoa esto es evidente, el comercio a través del puerto de Bilbao presenta unos signos, si no tan evidentes, sí bastante similares. Aunque el tipo de intercambios realizados desde el puerto vizcaíno tiene diferentes características que el donostiarra, las directrices del mismo las marcaba también un grupo, más o menos numeroso afincado en la Villa, cuyos intereses estaban paralizados sobre un comercio de más largo alcance que el meramente regional.

La economía del interior del País Vasco era una economía enraizada en la tierra, en donde los intercambios estaban orientados fundamentalmente a satisfacer las necesidades de una población rural sin gran diversificación en su demanda. Gran parte de esa demanda era satisfecha por excedentes originados en la misma zona o colindantes, como era el caso de las sidras, aguardientes navarros, algunas partidas de granos castellanos, etc., o maderas de los montes circundantes que servían para proporcionar el carbón vegetal a las tradicionales ferrerías vascas (9), o a lo más, algunas cantidades de granos y otros géneros que por vía marítima llegaban a la costa vasca distribuyéndose posteriormente en el interior del País, para satisfacer un consumo local. Quizá, la excepción en este limitado mundo de los intercambios locales sea la del mineral de hierro que desde la costa vizcaína, no sólo se hacía llegar a la vecina Guipúzcoa, sino que también se surtían las provincias cántabras, además de completarse el circuito por tierra, mediante el acarrero del mineral, con el fin de abastecer

(8) FERNÁNDEZ ALBADALEJO, P. *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa 1766-1833: cambio económico e historia*. Akal Edit. Madrid 1975, p. 250.

(9) GARATE, M. «Peñaflorida y su tiempo. La economía guipuzcoana: 1765-1785» en *Seminario de la R. S. B. A. R.*, San Sebastián 1986, pp. 45-50.

también a las ferrerías navarras, alavesas, amén de las situadas en el Valle de Mena u otras localidades (10).

«De prerrogativa goza llenamente el País Bascongado en cujos montes parece que depositó la divina providencia las ricas minas de la propagación; pero no le tuvo la naturaleza igualmente presente en el repartimiento de las demás riquezas territoriales. Su terreno sumamente estéril y limitado niega todo género de subsistencia a excepción de los granos; pero ni este fruto con dura fatiga y nimia diligencia del casero basta para medio año de consumición interior.

La comida, la bebida y el vestuario, son artículos de importación que forman el cargo del País Bascongado, cuya data consiste en un ramo considerable, que es el fierro: con este púnico producto neto apenas se puede satisfacer el artículo de cargo que forman los Binos, Mistelas y aguardientes» (11).

Frente a este panorama de corto alcance mercantil se alzaba un tráfico más amplio. A los pocos excedentes de la economía vasca, como era principalmente el hierro, bien elaborado en distintas piezas o bien como primera materia, se unía la lana castellana o navarra, además de importantes cantidades de madera para la construcción naval (12), por

(10) URIARTE AYO, R. «El tráfico marítimo del mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)» en *Historia de la economía marítima del País Vasco*, Edit. Txertoa, San Sebastián 1983, pp. 152-3. Respecto de la tipología de los navíos, cantidades transportadas, lugares de embarque, propietarios de los navíos, etc. el autor del artículo recoge de forma ordenada todos estos aspectos, ofreciendo al lector una visión clara de lo que este tráfico suponía.

(11) *Discurso sobre el Comercio 1779*. A. R. S. B. A. P., Vergara, 2 8 1.

(12) Entre los años 1766-1776 estuvo vigente un asiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas con la Hacienda Real, por el que la primera se comprometía a dar salida por los puertos guipuzcoanos, fundamentalmente por Fuenterrabía, cantidades de madera para los arsenales reales. Además en los libros de actas del Ayuntamiento del Baztán hay numerosas referencias a ventas de madera para la construcción de remos y navíos y que se enviaban a Fuenterrabía o a Francia: en Diciembre de 1701, Abril de 1702 al igual que el 2 de Abril de 1709 se solicitaba la venta de hayas y robles para remos; las peticiones se volvían a producir en años sucesivos. Debo agradecer a Alejandro ARIZCUN quien amablemente me ha proporcionado numerosos datos al respecto.

citar las partidas más significativas, cuyos destinos eran algunos puertos situados más allá de los límites regionales.

El tráfico hacia Europa. Tanto la situación geográfica como la franquicia de que gozaban las provincias exentas para los artículos destinados al consumo propio, habían orientado parte del comercio vasco hacia el interior *peninsular* (como era el caso de las maderas para la construcción de navíos o artículos y mineral de hierro), a puertos *Europeos* (a donde se enviaban partidas de lana y hierro) o *Americanos* (receptores de cantidades de hierro en forma de clavazón, rejas, hachas, etc., elaborado en las ferrerías vascas). Sobre este movimiento mercantil se superponía otro entre Europa y América en el que los puertos vascos, y sobre todo San Sebastián, actuaban de meros intermediarios y redistribuidores de los más diversos géneros.

EL HIERRO. Sin lugar a dudas el hierro en sus diferentes formas era el artículo excedentario del País Vasco, que secularmente había encontrado una demanda en el mercado europeo.

Mas, respecto de los flujos comerciales que se originaron alrededor del mismo debemos tener en cuenta algunas circunstancias. En primer lugar, el mineral vizcaíno estuvo protegido por distintas disposiciones; existía la prohibición de sacar vena del Señorío con destino a «reinos extraños». Según la Ley XVII de Fuero de Vizcaya «ningún Natural, ni extraño, así del dicho Señorío de Vizcaya como de todo Reyno de España, ni de fuera de ellos, no pueden sacar a fuera de este Señorío para Reynos extraños Vena, ni otro metal alguno para labrar Fierro, o Azero» (13).

Las medidas restrictivas tenían como objetivo evitar que otros países pudieran utilizar la primera materia vizcaína, de gran calidad, en la elaboración de artículos siderúrgicos que hicieran la competencia a los fabricados en el País Vasco y que eran exportados a Europa. Sin embargo, a pesar de la prohibición, son numerosos los testimonios de la

(13) URIARTE AYO, R. art. cit. p. 138, tomada la referencia de *Fuero Nuevo de Vizcaya*, según la edición de Leopoldo Zugaza, Durango 1970.

salida del mineral a Francia. Aquellas medidas se siguieron manteniendo hasta mediados del siglo XIX, a pesar de los deseos e intereses siderúrgicos, sobre todo franceses; los motivos eran evidentes: tanto más grave sería la exportación de mineral al extranjero por cuanto que «la maquinaria ha hecho progresos a que jamás podríamos llegar si en vez de fomentar este ramo de nuestra industria nacional tan susceptible de mejora, se le condenase desde ahora a la muerte prestando nuestros propios materiales a los extraños para perfeccionar la suya» (14).

No obstante, en 1849 se produjo un cambio en la política económica (15) con la entrada en vigor del arancel que en adelante legalizaría las exportaciones del mineral iniciándose así otra etapa en las que las exportaciones de la primera materia vizcaína fueron en aumento (a pesar de algunas bajas coyunturales) lo que provocaría importantes acumulaciones de capital.

Pero volviendo al marco cronológico del XVIII y primera mitad del XIX, y por lo que respecta a las cantidades de hierro que desde el País Vasco salieron hacia Europa, resulta difícil su cuantificación global. Si respecto de la extracción minera y del producto de las ferrerías se conocen algunos cifras que nos ponen de manifiesto el movimiento de dicha actividad para el período que consideramos (16), así como también

(14) URIARTE AYO, R. art. cit. p. 141.

(15) En Vizcaya, hasta los años 40 estuvo vigente una doble legislación: la foral y la estatal. Además del confusiónismo que ello creaba, se originaban auténticas contradicciones en cuanto al régimen de explotación del mineral. Tras la guerra carlista y la aplicación de una reglamentación estatal en los territorios vascos en la década de los 40 se dará un cambio significativo en este campo; además la posterior desamortización de bienes municipales, originará trasvases de las propiedades mineras hacia una burguesía cada vez más poderosa. GONZÁLEZ PORTILLA, M. *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)* Haranburu Editor. San Sebastián 1981, Vol. 1, pp. 23-26.

(16) BILBAO, L. M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. «Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)» en *La economía española al final del Antiguo Régimen, II, Manufacturas*, Edic. e introducción de Pedro TEDDÉ, Alianza Universidad, Madrid 1982; pp. 135-228; según fuentes de T. GUIARD; M. GONZÁLEZ PORTILLA y P. MADÓZ; sobre todas las cantidades propuestas quedaría en pie la pregunta de si algunas partidas de hierro comercializadas por Bilbao procedían en parte de las ferrerías guipuzcoanas...

las exportaciones de hierro por el puerto de Bilbao con destino a Europa (Portugal, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Italia, etc.) y España (Cádiz, Sevilla y otros) (17), apenas podemos elaborar un cuadro semejante para San Sebastián, la plaza mercantil guipuzcoana más importante del período. Sabemos de algunas partidas de hierro (bien como primera materia o bien en forma de clavazón, anclas, etc.) que desde el puerto easonense tuvieron como destino puertos franceses y portugueses, además de los españoles, sobre todo Cádiz, pero la intermitencia de la información no nos permite establecer series continuas. La falta de documentación para San Sebastián durante el XVIII es el principal obstáculo para ello. En el caso de laserrerías guipuzcoanas (y quizá también en las vizcaínas) hay que distinguir la comercialización del producto en dos sentidos: a) laserrerías del interior, sin acceso fácil a la costa, dirigían el hierro hacia Álava mayormente, en forma de rejas para arado, carretil, etc., b) laserrerías más cercanas a la costa o con posibilidad de salida por vía fluvial —tal es el caso de Lasao en Iraeta— destinaban gran parte de su producción, bajo muy diversas formas (barras, clavazón, rejas, anclas, etc.) al mercado exterior. La línea divisoria entre ambos grupos deerrerías estaría a lo largo de Azpeitia-Azcoitia, alterándose posiblemente, en función de las oportunidades comerciales, a lo largo del XVIII (18).

Al tiempo que estas exportaciones tenían lugar, hay que indicar algunos «progresos técnicos», que se intentaron

(17) BASURTO LARRAÑAGA, R. *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Servicio Editorial U. P. V. / E. H. U., Bilbao 1983, pp. 101-115.

(18) Aunque en el Archivo Provincial de Guipúzcoa, en los últimos meses se han podido localizar algunas cuentas referentes al municipio donostiarra, ello no resuelve el problema. La presentación reciente de una tesis doctoral «¿a siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII?» de Ignacio CARRION en la que se recogen numerosos datos sobre este ramo de la industria guipuzcoana, fruto de largas horas de trabajo en los diferentes archivos de la Provincia, confirman el mismo hecho; quiero agradecer al autor de la tesis la información que me ha proporcionado, facilitándome todo el material a su alcance, y cuyo trabajo esperamos sea pronto publicado.

durante el XVIII, para hacer más competitivos los productos, y de cuyos resultados tenemos referencias en la *MEMORIA sobre las fábricas de ANCLAS, de palanquetas, de batería de fierro, la fandería y otros establecimientos en la Provincia de Guipúzcoa* (19). En efecto, el guipuzcoano Juan Fermín de Guilisasti había estado en Holanda para aprender las técnicas utilizadas en la manipulación del hierro para la fabricación de anclas.

«Para ello, estuvo ocultamente en Olanda aprendiendo el mecanismo de esta Fábrica y sin concluirlo, tubo que escapar, quando se penetró su designio, porque corría riesgo su vida; pero de allá trajo, y estableció en su Obrador el Pescante mayor, con que se manejan las de magnitud... A este famoso Guipuzcoano desde su Provincia, y el Reyno todo la introducción en España de una Fábrica tan precisa y las ventajas de que tengan los Baxeles del REY, y del Comercio excelentes Anclas, y a cómodos precios, quando antes se traían de Olanda a grandes costos; de forma que no sólo ha cesado el lucro que sacaban de España los Olandeses con este motivo, sino que se ha trasladado a ella la ganancia de las crecidas porciones de Anclas, que se llevan continuamente para Portugal, Francia y aún Inglaterra... Desde aquella Época ha continuado en esta Provincia la Fábrica de quantas Anclas grandes y pequeñas ha necesitado la Armada, y su remesa a los Departamentos de Cádiz, Ferrol, y Cartajena, a Guarnizo, a la Havana, y a los demás parages, en que se han construido, y habilitado los Baxeles de S. M... En estas Oficinas [guipuzcoanas] se trabajan continuamente Anclas para la Armada y particulares... y habiendo año en que los particulares hacen fabricar mayor número de quintales, expendiendo por consecuencia mayor caudal las Casas de Comercio Españoles de Echagüe, Zavala, Carrera, o otras, y las Francesas de Betveder, Francine, Busiñac, Du Baignac, Larralde y Araneder; pues sólo este último ha comprado muy crecidas partidas, por quenta del Rey de Francia para su Armada».

Mas, a pesar de los adelantos, que no sólo afectaban a la fabricación de anclas

(19) El autor, D. Juan Antonio ENRIQUEZ, publicaba la citada Memoria en San Sebastián, en 1787.

una cosa era evidente: si las exportaciones de hierro por el puerto de Bilbao, hacia Europa, se mantienen hasta la década de los años 70 (20), a partir de aquellas fechas, el descenso es espectacular. Las razones de esta caída obedecen a una serie de factores que determinaron la decadencia de este sector a finales del XVIII. Por un lado, la subida del precio del carbón acusada en la segunda mitad de la centuria (21), incidió directamente en la elevación de los costos; por otro, la obtención de hierro en las ferrerías vascas por los métodos tradicionales —métodos bajo los cuales se trabajaban bien el mineral de Somorrostro— distaba mucho del obtenido en los nuevos hornos que se estaban levantando en el extranjero. Además de varios ensayos escritos en el XVIII, en los que los hombres instruidos manifestaban su preocupación por los métodos para la obtención del hierro, (L'Art de convertir la Fer forgé en Acier, obra publicada en 1722 por Réamur; en 1734 Regnum subterraneum, de Sweedenborg; las obras de Bergmann y Rigmann, etc.) también se iniciarían en Europa numerosas transformaciones técnicas en el sector. La adopción de altos hornos y de hornos de refinado, proporcionarían una gran expansión a la fabricación del hierro en Suecia, Inglaterra, Alemania y Francia. En Suecia, el progreso de esta industria databa de principios del XVII. Durante el XVIII, el empleo del carbón mineral en Inglaterra y Escocia llevaría a la existencia, en 1788, de 55 altos hornos al coque; en 1796, el trabajo con carbón vegetal se había abandonado totalmente. La introducción de nuevas técnicas salvaron además los problemas de maleabilidad —circunstancia por la que el hierro vizcaíno era tan apreciado— y otras características que debía tener el hierro para ser trabajado. En 1784 y 1787 Corty Partnell respectivamente, obtuvieron la patente para el empleo del horno de reverbero («puddling-furnaces»), y si al principio no conoció el éxito total, posteriormente,

utilizando la fundición para descarburar el hierro antes de someterlo al pudelaje, los resultados fueron muy positivos (22). Todo ello no haría sino aumentar las dificultades de exportación del hierro vasco. La pérdida del mercado europeo para la siderurgia del País era difícil de superar; las fábricas de *palanquetas de fierro batido* de Tolosa tenían como destino el arsenal del Ferrol; las *baterías de hierro, de cocina* también de Tolosa experimentaron, a partir de los 70 un resurgimiento gracias a los encargos para el Real Servicio (baterías de cocina para la tropa y arsenales); todo el hierro que se beneficiaba en la *Fanderia de Rentería*, propiedad del Marqués de Iranda (23) era vendido «a los particulares que lo necesitan»... En definitiva, las dificultades de colocación de los productos siderúrgicos en el mercado europeo eran compensadas en parte con la demanda del mercado americano y la demanda del mercado interior, aunque en este último caso se sumarían los inconvenientes de las aduanas interiores. Todas estas circunstancias además de los problemas políticos que se sucedieron desde finales del XVIII y principios del XIX, llevaron a la crisis del sector, difícil de ser superada en años posteriores:

«Labrábase en el Señorío y negociaba Bilbao, como va dicho, toda manufactura de hierro y acero: era esta riqueza el asiento de la prosperidad de la Villa, sostén de su fortaleza mercantil y principal granjería en todos los tiempos.

Sufrió fuertemente aquella industria el contragolpe de las convulsiones políticas y vicisitudes de guerra que se sucedieron en estas partes y corrió en el largo de las judicaturas desde 1800 a 1830 señaladamente que lo había sido durante el final tercio de la anterior centuria. La relevación de los obstáculos que se oponían a su progreso era ahora

(20) ZABALA, A. *Obra cit.* pp. 239-240.

(21) En el caso de las ferrerías guipuzcoanas son numerosos los testimonios en los que el incremento de los precios del carbón es elevado, dada la relativa escasez de madera que se venía padeciendo. A. P. O. Legs. 1.136, 676, 1.434, por referimos a algunos ejemplos correspondientes a distintos lugares de la Provincia.

(22) FLCHAT, E. BARRAULT, A. y PETIET, J. *Traité de la fabrication de la fonte et du fer*, Librairie Scientifique-Industrielle, Paris 1842, pp. 11-25.

(23) Las operaciones que se realizaban eran: «cortar el Fierro bronco... reduciéndolo a las medidas que se quieren para clavazón y otros husos...», para lo cual se había introducido una máquina «conocida con el nombre de Fanderia» MEMORIA... *obra cit.*

empresa de muy difícil resolución» (24).

LA LANA. Otro género que se comercializaría a través de los puertos con destino a Europa sería la lana de las ovejas merinas. Este artículo tenía, aún en el siglo XVIII, al igual que en épocas pasadas una demanda asegurada en Holanda, Francia e Inglaterra principalmente.

La lana, principal género que podía ofrecer Castilla al mercado internacional (25), encontraba en Burgos el lugar a donde llegaban importantes cantidades que luego debían buscar su salida por los puertos del Norte peninsular. El binomio Santander-Bilbao que desde Burgos se contemplaba como posibles alternativas, se había resuelto desde el comienzo del gran tráfico lanero en favor de Bilbao, a pesar de la rivalidad entre la ciudad castellana y el puerto vasco (26). No obstante, durante el siglo XVI, Burgos también había orientado parte de sus exportaciones hacia otros puertos como Santander, San Vicente de la Barquera, Castro Urdiales, Laredo y San Sebastián (27).

Mas, la decadencia burgalesa iniciada en la segunda mitad del XVI, prolongándose a lo largo de mil seiscientos, arrastraría también a los de Santander y Laredo, no así al de Bilbao, cuya organización comercial se mantuvo en pie en base a otros intercambios (28). Bilbao, durante el siglo XVII, suplantó de alguna manera a Burgos asumiendo las funciones de contratador y exportador, aunque desde mediados de siglo, serían

los mercaderes holandeses e ingleses los que se harían con el control práctico del comercio lanero de la Villa (29).

Iniciado el siglo de las luces, la nueva dinastía hispánica se proponía remodelar el marco mercantil. Y dentro de él, junto con el comercio americano se contemplaba también el importante capítulo del tráfico de la lana (30). Y de nuevo resurgirían las rivalidades entre los diferentes centros mercantiles implicados en aquel comercio. Si por su parte Burgos pretendía contar con un enclave marítimo que estuviera supeditado a sus propios intereses mercantiles—en este sentido Santander presentaba como lugar más idóneo que Bilbao, puesto que así la ciudad burgalesa escapaba de la tutela de los armadores y comerciantes bilbaínos— la propia política fiscal de la segunda mitad del XVIII inclinaría la balanza en favor del puerto de Santander. Pero, el traslado al puerto cántabro del comercio lanero, ya desde finales del XVII, no sólo era bien visto por los burgaleses, deseosos de imponer sus intereses, en competencia secular con los bilbaínos, sino que también estaba alentado por el grupo de comerciantes británicos, establecidos en Bilbao: «se prometían en Santander partidas más ventajosas para su comercio que los que les mostraban en la Villa, por lo que los extranjeros negociaron reservadamente el traslado a Santander» (31). Pero la falta de capacidad financiera de Burgos limitaba sus aspiraciones de erigirse en protagonista de aquel tráfico; por otra parte, las prácticas de los ingleses a

(24) GUIARD, T. *Historia del Consulado de Bilbao*, Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao 1972, p. 847.

(25) PALACIO ATARD, V. *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, C. S. I. C, Madrid 1960, p. 21.

(26) PALACIO ATARD, *obra cit.* Los bilbaínos se oponían a ser absorbidos por Burgos que contaba, desde 1494 con un Consulado. Tras el establecimiento del Consulado de Bilbao, en 1511, tampoco se resolvieron las disputas. Tras varias concordias entre ambos centros económicos, en 1513, 1533, «la Concordia de Briviesca» en 1553, los burgaleses se comprometieron a embarcar la mitad de sus lanas por el puerto de Bilbao.

(27) BASAS FERNANDEZ, M. *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, C. S. I. C, Madrid 1963, p. 253.

(28) PALACIO ATARD, V, *obra cit.* -p. 33.

(29) CÁCERES Y BLANCO, F. I. «Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV» en *Rev. Altamira*, Santander, 1964.

(30) A. G. G. Neg. 22, leg. 58. Pérez de Isaba, miembro relevante del Consulado donostiarra, y ante las noticias recibidas desde la Corte de habilitar algunos otros puertos, además del sevillano para el comercio con Indias, tema por el que el Consulado de San Sebastián tenía gran interés, además de impulsar el tráfico lanero, solicitaba a la Provincia apoyara sus peticiones en el tema mercantil.

(31) GUIARD, T. *Obra cit.*, Vol. II, pp. 39-41. Como también ha aclarado PALACIO ATARD, V., la publicación de las Ordenanzas municipales en 1699 tuvieron como réplica por parte de las firmas mercantiles británicas establecidas en Bilbao, la firma de otro convenio con Santander, rubricado en 1700, con el fin de que aquéllos trasladaran la negociación de lanas al puerto montañés, *obra cit.*, p. 37.

comienzos del XVIII en la capital santanderina, tampoco convencieron a la Administración central como para apoyar el tráfico de su puerto. Sin embargo todas estas circunstancias, además del traslado de las aduanas a la costa y su vuelta al interior tras el fracaso económico—tal como hemos indicado al comienzo del trabajo— no sólo alteraron algunos circuitos comerciales sino que además crearon mayores perturbaciones, si cabe, al comercio bilbaíno.

Por añadidura, el sistema de *Provincia Exenta* con todo lo que ello significaba inclinó a la postre a la Administración, a favorecer a Santander, puesto que compartía el mismo régimen fiscal castellano, en detrimento de Bilbao. Si la prevención contra los ingleses detuvo por algunos años el ascenso del puerto santanderino por parte del poder central, la situación cambió totalmente a mediados del XVIII; entre 1748-53 se constituía, a expensas del Real Erario, el camino de Reinosa que uniría la meseta con la costa cántabra. A partir de aquellas fechas el comercio de las lanas se efectuaría fundamentalmente por Santander; además, una Orden de marzo de 1763 potenciaría más aún a este puerto, puesto que las partidas de lana que salieran por Santander quedaban primadas con una baja de un 4 % en los derechos que debían satisfacer (32).

En 16 de Marzo de 1763, resolvió S. M. que el adeudo de las lanas se practicase en la ciudad de Burgos, y conjuntamente publicó la gracia de cuatro por ciento a las sacas de aquel fruto que se exportasen por Santander. Era este «el golpe más pesado» que podía recibir el comercio de Bilbao.

En tales circunstancias se puede explicar las quiebras de algunas casas mercantiles situadas en Bilbao, a partir de los años 50, hecho que cobra mayor intensidad entre 1763-1774 (33). Ante esta situación, Bilbao, su Consulado y el propio Señorío fueron coincidentes en el deseo de abrir la vía Orduña-Pancorbo, para también enlazar con la meseta. En 1775 quedaba terminado el camino, aunque en este caso sin el concurso público. A pesar de ello, la suerte del tráfico lanero parecía haber quedado

marcada en 1763 (34). A finales de aquel siglo Eugenio Larruga puntualizaba lo siguiente: «antes todas [las lanas] iban por Bilbao pero desde que se hace en Burgos el descuento del 4 por 100 a las que se extraen por Santander, la mayor parte salen del Reino por esta vía» (35). Sin embargo, y de acuerdo con las referencias que Teófilo Guiard recoge en su obra *Historia del Consulado de Bilbao*, entre 1733 y 1797, el promedio del número de sacas de lana exportadas a través del puerto vizcaíno se mantuvo entre 20.000-23.000 hasta 1763, para caer en años sucesivos a 12.000-13.000; pero, la recuperación parece evidente en los últimos años de la centuria, puesto que la cifra se eleva a 24.079 sacas en 1796, y a 31.084 el año siguiente. La explicación de este fenómeno puede deberse a la habilitación del puerto santanderino para el comercio con América en 1765, y que orientó su actividad hacia el tráfico colonial, quedando postergado su interés mercantil lanero (36). El caso del puerto de San Sebastián, en el que también la salida de lana había tenido cierta importancia años atrás, es similar a Santander; la constitución en el puerto donostiarra de una compañía mercantil privilegiada para el comercio con América eclipsó todo intercambio ajeno al colonial.

3. EL PAÍS VASCO Y AMÉRICA. RELACIONES COMERCIALES

La presencia vasca en el comercio indiano había sido manifiesta desde sus comienzos.

(34) También en Guipúzcoa entre 1756-1790 se realizaron las obras del camino real Salinas-Irún, con un ramal Tolosa-Navarra. Para su financiación, las Juntas Generales de 1752 acordaron que cada pueblo debía costear el tramo dentro de su jurisdicción. La magnitud de la obra hizo que la Provincia también aportara cantidades, como los dividendos que cobraba de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. En 1780 quedaba concluida la obra; el tramo Tolosa-Navarra, por el que San Sebastián tenía un gran interés y solicitaba su prolongación hasta el puerto donostiarra, dado su carácter estratégico desde el punto de vista comercial, fue abierto 10 años más tarde. La ejecución de las obras puede seguirse a través de los protocolos notariales de cada lugar, siendo abundantes las noticias al respecto.

(35) Cita que recoge PALACIO ATARD, V. en la *obra cit.* p. 138.

(36) FONTANA, J. art. cit. p. 89; MARTÍNEZ VARA, T. «Santander y el comercio colonial», en *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824* Fundación Banco Exterior, Madrid 1987, p. 187.

(32) GUIARD, T. *Obra cit.* Vol. II, p. 36.

(33) BASURTO LARRAÑAGA, R. *Obra cit.*

Siendo Sevilla el único puerto desde donde podían salir navíos para las Indias y a donde debían arribar las naves, una vez de vuelta a la metrópoli, la ciudad se convirtió en el gran centro del comercio atlántico. Numerosos vascongados se habían trasladado a Sevilla y Cádiz para participar de diversas formas en el tráfico colonial. Los vizcaínos, como genéricamente se llamaba a todos los vascos, formaban en Sevilla «un grupo compacto e individualizado que contaba con su capilla catedralicia, su cofradía del Cristo de la Humildad, su conjunto de instituciones benéficas y su compañía de milicias» (37). A finales del XVII, vizcaínos y guipuzcoanos, y en menor medida navarros y alaveses, ocupaban cargos en los cabildos; eran agentes de la administración, tanto local como central, lo que les proporcionaba una influencia grande en la vida de la ciudad. Las estadísticas aportadas para un período del XVIII —entre 1732-1778— por García Baquero en su día, eran significativas: el País Vasco participaba con un 14,9 % de los matriculados en el registro gaditano de cargadores de Indias (38), cifra en la que no se incluye a los navarros, cuya participación era del 6,7 %. Por lo que respecta a los capitanes, maestros y dueños de navíos de la carrera de Indias matriculados durante el XVIII, en la Universidad de Mareantes y Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla, sobre un total de 93 expedientes (39) en los que se indica la naturaleza de los matriculados, 24 de ellos eran vascongados. Nuevas aportaciones sobre el tema no hacen sino ratificar esta presencia vasca en la carrera de indias, abundando incluso en su participación. En un reciente artículo (40), las cifras que se han establecido resultan elocuentes: en 1730, de 24 matriculados en la Universidad de Mareantes, 11 son

vascos; en el período comprendido entre 1735-1742, de 58, 23 son vascos; entre 1742-1749, de un total de 73 matriculados, los vascos se elevan a 22; entre 1749-1753, 35 son vascos de un total de 95 matriculados; entre 1753-1764, los vascos ascienden a 33, de los 70 matriculados, y, por último, entre 1772-1776 de los 105 matriculados, 45 son vascos.

Además, la importancia de la participación vascongada en el comercio indiano había llevado a que el Consulado de Cádiz manifestara, a mediados del XVIII, con motivo de las habilitaciones de algunos puertos entre los que no figuraban los puertos vascongados, que el manejo del comercio indiano, tanto en la metrópoli como en las colonias, había estado desde hacía muchos años en manos de montañeses y vascos, y que mal podía hablarse de exclusión de vascos en el comercio directo con América, cuando a lo largo de décadas habían gozado de una parte importante de aquel tráfico «bien por su mayor número o por la pasión nacional en la que en tanto grado se particularizan los vizcaínos que les hace preferir a sus paisanos en las consignaciones y en todo lo demás» (41).

Pero además de aquella presencia tan evidente, guipuzcoanos y vizcaínos, habían intentado comerciar más allá de los puertos andaluces. La Real Cédula de 1529 potenciando el comercio colonial, posiblemente tuvo su origen en las gestiones previas de las ciudades agraciadas entre las que se encontraban tanto Bilbao como San Sebastián. Años más tarde, una Real Cédula de marzo de 1606, ponía de manifiesto la existencia de navíos extranjeros que cargaban en Guipúzcoa, además del hierro, tejidos y otras mercancías, para transportarlas, a través de Buenos Aires, al Perú, regresando sin tocar el único puerto habilitado por entonces, Sevilla, lo que constituía un «gran inconveniente» (42). Hacia 1630, Guipúzcoa seguía muy de cerca las conversaciones que tenían lugar en la Corte, en las que se trataba sobre la posibilidad de crear compañías mercantiles al estilo de las que venían

(37) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*. Universidad de Buenos Aires, 1981, p. 37, según cita que recoge de SÁNCHEZ DE SO-PRANIS, H. «Las naciones extranjeras en Cádiz durante el siglo XVII» en *Estudios de Historia social de España*, t. 4, vol. 2, Madrid 1960.

(38) GARCÍA BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico 1717-1778*, Sevilla 1976, p. 466-7, Esc. de Estudios Hispanoamericanos.

(39) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 39.

(40) GARMENDIA ARRUEBARRENA, J. «Dueños de navíos y pilotos vascos en la carrera de Indias» B. R. S. B. A. P., San Sebastián 1987, pp. 313-344.

(41) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 41.

(42) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 63.

operando en Europa (43). El Consulado de Bilbao por su parte en 1646, enviaba dos comisionados a las Juntas del Señorío en Guernica, para proponer que se autorizara enviar 2 navíos desde el puerto de Bilbao a Buenos Aires. Los argumentos que esgrimían los comerciantes bilbaínos eran que, como consecuencia del levantamiento de Portugal, habían disminuido las salidas de hierro que antes se colocaban en Lisboa, para desde allí embarcarlas con destino al Río de la Plata (44). La respuesta de las Juntas fue positiva, siempre y cuando en aquella empresa no se violaran los principios forales.

Sin embargo, sería durante el siglo XVIII, cuando la política económica de los borbones introduciría cambios importantes en materia de tráfico colonial: desde la habilitación de nuevos puertos para el intercambio con las colonias, en 1765, hasta la publicación del *Reglamento para el comercio libre*, así como la concesión de permisos para la creación de compañías privilegiadas, cuyo contenido podía ir desde aquéllas encaminadas exclusivamente al provecho particular y que solamente merecían el nombre de sociedad particular «hasta las auténticas compañías que se componen de un cuerpo de muchos individuos de toda la generalidad del Estado que quieran interesarse... porque no se podría juntar en otra forma los crecidos fondos que piden sus giros... gobiérganse en ellas con método y reglas fijas y seguras para el acierto y caminan bajo la Real protección y con honores, en virtud de Patente Real» (45). No obstante, los cambios llevados a cabo en el régimen del comercio colonial, más que atribuibles a un deseo de mejorar la eficiencia del sistema dentro de un auténtico *programa económico* para España, en donde los

intercambios constituirían la base para un crecimiento económico, fueron más bien disposiciones encaminadas a resolver la escasez secular de medios de la Real Hacienda hispánica (46), agravada por los gastos bélicos del siglo.

Para el País Vasco los cambios introducidos tuvieron unas repercusiones concretas. Por un lado, la normativa de 1765, por la que se habilitaba, entre otros, el puerto de Santander, supuso en parte la dependencia bilbaína del puerto cántabro para las operaciones con América. Además, el malestar de los bilbaínos —y en menor medida de los donostiarras— ante la no habilitación de su puerto en 1778, por la falta de aduanas en la frontera, condujo a una polémica entre las autoridades provinciales y burguesía mercantil que anhelaba ver a su puerto abierto al tráfico colonial. Por otra parte, las compañías privilegiadas permitieron a Guipúzcoa, y particularmente a San Sebastián, mantener durante más de 50 años de la centuria, intercambios regulares con Venezuela; mientras, los bilbaínos veían desvanecerse sus intentos de crear una compañía de comercio con Buenos Aires.

3.1. Guipúzcoa enlaza con Venezuela

El comercio donostiarra buscaba desde los comienzos del XVIII un espacio mercantil en donde pudiera actuar con gran provecho. Su Consulado, creado en 1682, apoyaba cualquier iniciativa que sirviera para el fomento mercantil de la ciudad. Ya en 1705-6, cuando en la Corte se estudiaba la posibilidad de introducir algunos cambios en el esquema tradicional del tráfico mercantil, especialmente en el ámbito colonial, el Consulado donostiarra había defendido la apertura de su puerto para el intercambio *directo* con Indias, por medio de su representante en las reuniones cortesanas que por entonces tenían lugar, Juan de Olazábal. Sin embargo, estas y otras aspiraciones de la clase mercantil vasca quedarían en suspenso por los acontecimientos políticos que tuvieron lugar, incluso más allá del Tratado de Utrecht. Por añadidura, el

(43) Carta de Domingo de Echeverría, en Abril de 1630. Diputación permanente, en San Sebastián.

(44) MARILUZ URQUIJO, J. M., p. 46.

(45) MARILUZ URQUIJO, J. M., *Obra cit.* pp. 52-53, según recogía D. Joseph de Zavala y Miranda en *Memorial al Rey Nuestro. Señor D. Felipe V (que Dios guarde) en que satisface a los que han presentado a S. M. el diputado del comercio del Perú de Lima (sic). Consulado de Cádiz y el agente de la Ciudad de Buenos Aires, contradiciendo la pretensión de Compañía de comercio que pretende para esta carrera*; Madrid 20 Dic. 1745.

(46) BERNAL, A.M., «Libre comercio (1778): un primer ensayo de modelo general» en *El comercio libre entre España... obra cit.* p. 17.

traslado de las aduanas a la frontera entre 1717-22 ocasionó, tal como se ha indicado, una reacción especialmente violenta en algunos lugares del País Vasco. Pero todo ello no hizo olvidar a los donostiarros su deseo de participar de forma directa en el comercio colonial. Y si la habilitación de un puerto vasco encontraba serios obstáculos en las autoridades forales —puesto que tal situación conllevaba el establecimiento de aduanas—, la solución podía estar en la constitución de una compañía privilegiada. Tras diversas gestiones en la Corte llevadas a cabo por D. Felipe de Aguirre, antiguo Secretario de las Juntas Generales de Guipúzcoa, el 28 de Septiembre se dictaba una Real Cédula por la que se creaba la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. En la citada Real Cédula se había conseguido salvar el punto quizás más conflictivo cual era: el pago de los derechos de salida y entrada de géneros sin establecer aduanas en San Sebastián; los derechos de salida se pagarían *por vía de servicio en la ciudad de Cádiz*; también en la ciudad andaluza serían pagados los correspondientes a los géneros coloniales. Quedaban así satisfechas la Real Hacienda y la Provincia de Guipúzcoa que evitaba el establecimiento de un control aduanero, como territorio exento que era.

A finales de aquel mismo año, se abría la suscripción de acciones cuyo nominal era de 500 pesos cada una, y cuyo importe total ascendía a 1.500.000 pesos. Sin embargo, la consecución del capital fue una de las grandes dificultades con las que tropezó la sociedad mercantil en sus comienzos. A duras penas, al cabo de cinco años —en diciembre de 1733— se alcanzó la cifra de 706.300 pesos (47), repartidos entre 60 grandes accionistas (con 8 o más acciones) que representaban casi el 75 % del capital, y un accionariado menudo —el 25 % del capital—, sin voz ni voto en las juntas generales de la sociedad.

El primer grupo de accionistas estaba formado por instituciones y personas de distinta procedencia social, pero con un predominio de los comerciantes donostiarros. El rey, accionista de excepción —con 200 acciones— había querido participar en la empresa que

(47) En algunos balances de la compañía el capital inicial figura como 706.400 pesos.

muchos o casi todos, ajenos a los círculos guipuzcoanos, habían dudado de su posible éxito económico, puesto que apenas hay inversiones ajenas a Guipúzcoa. La participación del monarca se realizaba sin desembolso inicial alguno, pero con cargo a los derechos que los géneros embarcados en Pasajes, con destino a la colonia caraqueña debían satisfacer en Cádiz. La institución provincial, con 100 acciones, era la segunda gran accionista de la Guipuzcoana. Consulado, Ayuntamiento donostiarra y Universidad de Oñate fueron otras tantas instituciones que participaron y se mantuvieron en la lista de accionistas hasta el final de la sociedad mercantil. Algunos conocidos títulos mobiliarios —Narros, Balmediano, etc.— también se sumaron a la lista de los 60 accionistas más importantes, en donde la presencia de miembros del Consulado donostiarra —que coparon los 5 puestos de directores— era la más numerosa. Es de destacar también la participación del Ministro Patino y de D. José Campillo y Cossío (48).

Desde sus comienzos, la Compañía de la mano de sus cinco directores: Vildósola, Lopeola, Aierdi, Cleassens y Yun Ibarbia, se convirtió en la receptora de productos europeos principalmente, que llegados a Pasajes eran embarcados en grandes navíos para la provincia de Caracas. Aguardientes, vinos, harinas (49) de Francia, textiles de Francia, Holanda, Inglaterra, etc., quincallería, droguería, etc. completaban una larga lista de los géneros enviados por la Guipuzcoana hacia Venezuela; a estas partidas, en las que los comerciantes donostiarros y especialmente los directores actuaban de intermediarios en un comercio de tránsito entre Europa y América, se sumaban algunos géneros del País: hierro labrado, y productos del agro español, como vinos, aceites, alcaparras, etc.

A lo largo de la historia de la Compañía —desde 1728 a 1785— la composición de los géneros cargados en la metrópoli

(48) D. José Campillo fue miembro del cuerpo de contadores de la Armada, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, y en 1741 fue nombrado Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, Guerra e Indias.

(49) CAVIGNAC, J. *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772*, S. E. V. P. E. N., París 1967, pp. 235 y ss.

con destino a la colonia americana apenas se alteró, aunque es de destacar que la participación de artículos europeos en los envíos era mayor en las embarcaciones que salían de Pasajes, respecto de las que partían de Cádiz. Mas, el carácter de *comercio de tránsito* que se originó a través del puerto donostiarra fue una realidad que se prolongó más allá de la existencia de la Compañía; esta circunstancia nos pone de manifiesto un aspecto importante a la hora de querer interpretar procesos de industrialización: la burguesía mercantil donostiarra apenas estaba interesada en los procesos productivos del País; el intercambio de productos era su objetivo económico, y la situación geográfica de su puerto, junto con las franquicias de que gozaban, alentaron aún más esta postura.

Los asientos en los que estuvo implicada la Guipuzcoana con la Corona, no alteraron la imagen que hemos destacado. En efecto, a la Compañía le fueron asignadas distintas contratas como son: el asiento de armas de las Fábricas Reales de Guipúzcoa; el abastecimiento de anclas para la Real Armada, así como de maderas con igual destino; la explotación de «fábricas de aguardientes en Navarra y harinas en los confines de Castilla», la pesca y salazón en las costas de Cumaná, etc. En todas estas operaciones la Compañía Guipuzcoana actuó como intermediaria entre productores y Real Hacienda, y en los casos en los que se comprometió en la explotación, como ocurrió con las fábricas de aguardientes navarros, abandonó este papel en un plazo no superior a dos años.

Los resultados económicos de la sociedad mercantil pueden considerarse satisfactorios, a la vista de los dividendos que repartió: un 20% fue aprobado al final de 1733, repitiéndose el mismo porcentaje en años sucesivos, hasta 1739; en 1741 se resolvía asignar a los accionistas un $26 \frac{2}{3}$ %; un año más tarde, en 1742, el reparto ascendió a $33 \frac{7}{3}$ %; y tras unos años de interrupción por los problemas bélicos y bloqueos coloniales, en 1749 era de nuevo aprobado un dividendo del 25 %, efectuándose su pago en 1751. A partir de esta fecha, a los accionistas se les garantizó un dividendo mínimo del 5 % anual. Pero, no solamente eran importantes los beneficios repartidos sino que además, las reservas acumuladas

por la sociedad pasaron a engrosar el capital social realizándose para ello la duplicación del mismo en 1752, repartiéndose entre los accionistas un número igual de acciones al que ya poseían, sin desembolso alguno. Esta operación se repitió en 1766, poniéndose de manifiesto una vez más la eficacia mercantil de la Compañía.

Y no conformes con estas ampliaciones, la Guipuzcoana acudió al crédito para disponer de un mayor capital. La razón podía estar en el menor interés que tenía que satisfacer a sus acreedores por las cantidades recibidas —generalmente un 3 %— que el dividendo que debía repartir a los accionistas, a quienes, como ya se ha indicado, les había asegurado el 5 %.

Si se pretendiera hacer un balance de la Compañía Guipuzcoana, los resultados quizás serían contradictorios. Con la sociedad mercantil vasca se movilizaron capitales, hombres, navíos y géneros, pasando a un segundo plano otro tipo de actividades, cuando menos en la ciudad easonense. Sus principales protagonistas fueron los comerciantes afincados en San Sebastián, quienes alimentaron el crecimiento de una burguesía netamente mercantil y que buscaba una rápida realización de beneficios, sin correr los riesgos de la producción manufacturera. La Guipuzcoana proporcionó además trabajo a numerosos vascos que se enrolaron en sus navíos como capitanes, maestros o simples marineros. No debe olvidarse los buenos servicios proporcionados a la Real Hacienda, no sólo en las operaciones que aquélla realizó, sino por los elevados derechos que aportó a los fondos públicos.

3.2. La Compañía de la Habana, ¿una empresa guipuzcoana?

Apenas tenemos conocimiento de esta sociedad mercantil que quedó constituida en 1740. Sin embargo, son significativos algunos de los datos de índole económica que la relacionan con el tráfico donostiarra y algunos personajes guipuzcoanos. Además, aunque la sede principal de la Compañía se había establecido en la ciudad cubana, sin embargo se poseen noticias sobre la celebración de Juntas Particulares de la misma en la Corte, en donde sabemos que varios de sus miembros,

eran accionistas destacados de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. La Compañía de la Habana tenía su apoderado en San Sebastián, siendo en 1761 D. Juan Bautista de Zuaznabar; el factor de la Compañía en Cádiz,

también por las mismas fechas era D. Joseph de Iturriaga, siendo contador de la sociedad D. Antonio de Lubelza, etc. Se dispone además de datos puntuales sobre navíos de la Compañía de la Habana, de gran porte,

Cuadro n.º 1. Relación de acreedores de la compañía de La Habana (*)

ACREEDORES	Lugar de resid.	Cantidad ptas.	Fecha redención
Convento Carmelitas	San Sebastián	2.100	3-III -1750
» »	»	1.900	8-VII-1750
Juan B. Aierdi	»	2.000	1-XI -1750
Manuel de Alquizaleta	»	1.500	16-II -1750
Vizente M. de Mendizábal (heredero de Dña. Agustina Vildósola)	»	2.000	7-V -1749
Gabriela de Irurtia	»	800	13-IX -1750
Convento de Lasarte	Lasarte	2.200	9-XII-1745
» »	»	900	1-V -1749
M.ª de Echeveste y Juan José de Garagorri	San Sebastián	1.000	10-III -1750
Catalina de Echarte, Vda. de Antonio Domínguez	»	1.000	5-VI -1749
M.ª Bernarda de Bengoechea	»	1.700	3-III -1747
Bernarda de Bengoechea	»	300	8-VI -1748
Ana Francisca de Villanueva, Vda. de Antonio de Eguino	»	56.097rs.21mrs.	1-IX -1744
Convento de San Bartolomé	»	1.500	2-II -1750
» »	»	700	27-II -1750
» »	»	1.160	10-IV -1752
Antonio de Mendiburu, administrador de M.ª Madgalena de Goizueta	»	49.314rs.5mrs.	—
Comunidad de San Bartolomé	»	5.900	16-X -1752
» »	»	750	10-V -1752
J. Nicolás de Guilisasti y Fco. I. de Goycochea	»	2.100	10-V -1746
Ana M.ª de Berrotarán	»	1.100	9-XII-1745
» »	»	1.600	20-I -1746
» »	»	2.297	21-VI -1747
» »	»	4.000	5-VII-1746
» »	»	900	12-VII-1746
» »	»	3.244	6-II -1749
» »	»	1.388	13-V -1749
» »	»	2.500	20-III -1751
Ignacio de Zuaznabar y Ana Bautista de Aróstegui	»	2.000	28-III -1745
» »	»	2.000	9-VII-1745
» »	»	1.000	11-VII-1752

(*) A esta relación se podrían añadir otras, con distintos personajes, mayoritariamente guipuzcoanos, que también fueron acreedores o «colocaron» capitales en la citada compañía.

Fuente: A.G.I., Ultramar 981

que eran cargados en Pasajes, transportando a la colonia géneros procedentes de Europa, y en cuya adquisición, al igual que ocurría con la Guipuzcoana, intervenían los comerciantes de San Sebastián.

Pero sobre estas noticias, cuyo estudio más pormenorizado nos proporcionará una visión más completa de una parte de nuestra historia, destaca un hecho realmente llamativo: las elevadas cantidades que la Compañía de la Habana tomó a préstamo de gentes mayoritariamente guipuzcoanas (véase cuadro n.º 1). Estas cantidades proporcionaban a sus propietarios desde un 6 % a un 4 % (50). Cabe señalar además que las cantidades fueron prestadas a la sociedad desde sus primeros años de funcionamiento; en fecha tan temprana como 1744, la Vda. de D. Antonio de Eguino, accionista que había sido de la Compañía de Caracas, había prestado importantes sumas a la nueva Compañía, al igual que lo hicieron el convento de Lasarte, Ana de Berrotarán (Vda. de Vildósola, primer director de la Compañía Guipuzcoana de Caracas), María Theresa de Mendinueta, etc. Todo ello nos induce a pensar que la Compañía de la Habana adquirió gran parte de sus fondos con cantidades que le prestaron gentes guipuzcoanas, y a medida que su actividad se lo permitió fue redimiendo las partidas tomadas a interés, o en numerosos casos eran de nuevo colocadas en la misma. No por ello faltaron accionistas que adquirieron títulos de la Compañía (51), aunque parece que esta participación no fue suficiente (52). Estas relaciones con

Cuba en pleno siglo XVIII desde el puerto donostiarra, quizás constituyan la explicación del mantenimiento de un comercio importante, durante el XIX, entre San Sebastián y la colonia, y que permitió el que algunas casas mercantiles siguieran con sus negocios tradicionales de ultramarinos, más allá de los procesos independentistas de otros espacios coloniales, permitiéndoles nuevas acumulaciones de capital (53).

3.3. El intento de Bilbao de formar una compañía

También Bilbao intentó promover una compañía, al estilo de la Guipuzcoana, para realizar el tráfico con Buenos Aires. Más, los diversos proyectos que fueron planteados al respecto no tuvieron éxito.

Tras los buenos resultados alcanzados por la Guipuzcoana durante los primeros años de su andadura, la región del Río de la Plata ofrecía a la vista de los bilbaínos, al igual que Venezuela, grandes posibilidades económicas, y tal como había ocurrido en la provincia caraqueña, el contrabando anglo-portugués privaba a la Real Hacienda hispánica de unos ingresos que resultarían seguros en el caso de establecer un sistema de explotación eficiente en aquel espacio colonial. El incremento demográfico experimentado en Buenos Aires, Paraguay y Tucumán durante las últimas décadas era otro argumento más como para pensar en un abastecimiento regular desde la metrópoli. Pero, la idea de establecer una compañía mercantil que trasladara géneros a la zona del Plata, tropezaba con la oposición más o menos abierta, de Lima por un lado y de Cádiz por otro.

A falta de competencias sobre el comercio de Buenos Aires, el Consulado de Lima había conseguido no obstante, el establecimiento de una aduana interior con el fin decidido de evitar que la plata peruana se desviara hacia Buenos Aires.

(50) Algunos capitales colocados al 6 % fueron rebajados al 5 % y posteriormente al 4 %; otros, los menos, fueron colocados al 3 %. A. G. I. Ultramar, 981.

(51) Conocidos accionistas de la Guipuzcoana lo fueron también de la Habana, tal es el caso de Juan Bautista de Goizueta, los Zuaznabar de Hernani, etc. El convento de San Agustín de Hernani poseía 17 acciones que le correspondieron por Francisca Javiera y Matilde de Zuaznabar, hijas de Miguel Antonio de Zuaznabar; debo agradecer a Luis Díaz de Salazar este último dato que me ha proporcionado amablemente y corresponden a las cuentas del convento de San Agustín de Hernani para el período de 1780-83; también el citado convento poseía acciones de la Guipuzcoana. Además la Compañía de la Habana como institución también participó como accionista en la Guipuzcoana.

(52) A. G. I., Ultramar 981.

(53) GARATE OJANGUREN, M. «La familia Brunet, San Sebastián y América. Presencia catalana en el puerto donostiarra, siglos XVIII-XX», Comunicación presentada en las *Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Abril 1988.

Al mismo tiempo, los intereses mercantiles limeños abogaban por la limitación del tonelaje de las embarcaciones que, desde la metrópoli transportaban géneros al puerto argentino; de esta forma se evitaría que los géneros sobrantes se introdujeran en otros espacios coloniales —en este caso la zona del Perú— Las diligencias del Consulado de Lima llevaron a nombrar un representante en la Corte, Juan de Verría, para que se opusiera a cualquier intento de formar compañía dirigida al comercio con el Mar de la Plata (54).

También el Consulado de Cádiz manifestó su rechazo a cualquier intento de formación de compañía privilegiada, puesto que la constitución de tales sociedades suponía una pérdida de parte del monopolio gaditano. El Consulado de la ciudad andaluza ya había expresado su rechazo a las compañías mercantiles, cuando Manuel de Arriaga, destacado cargador de Indias y muy relacionado con el tráfico de Buenos Aires (55), había solicitado la creación de la Real Compañía de Filipinas (56). Mas, al no tener por entonces operatividad la Compañía de Filipinas, el propio Arriaga, en 1735, presentó otro proyecto solicitando la formación de compañía para introducir 3.000 toneladas de ropa y frutos, durante 10 años, en Buenos Aires, Paraguay y Tucumán (57). La reacción ante esta solicitud no se hizo esperar: el Consulado de Cádiz y especialmente Francisco de Alzaybar, que contaba por entonces con un permiso para realizar el tráfico con Río de la Plata, se opusieron frontalmente al proyecto, basándose en que lo que realmente quería Arriaga era participar en el tráfico del Potosí y Chile.

(54) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* pp. 63-67; Juan de Verría como diputado del Consulado de Lima mantuvo conversaciones en la Corte con el fin de entorpecer cualquier proyecto de tráfico regular con el Río de la Plata; en Nov. de 1747 fue sustituido por José de Rueda, y posteriormente por su hermano Miguel de Verría, en 1753.

(55) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 66.

(56) DIAZTRECHUELO, M. L. *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla 1965, pp. 5-6. Aunque el funcionamiento de la sociedad no tendría lugar hasta 1785, la petición de la misma es anterior; Manuel de Arriaga, tras obtener, en 1732, permiso para comerciar con Manila junto con otros socios solicitó al año siguiente la formación de una compañía.

(57) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 67 y ss.

A pesar del fracaso de Arriaga, serían los bilbaínos los que años más tarde solicitarían una sociedad mercantil con igual destino. Para ello, y por parte de su Consulado, designaron una comisión que estudiara el tema. La institución consular además pretendía que su proyecto fuera apoyado por el Señorío. Reunidos sus representantes en julio de 1737, y decididos a prestar su apoyo al deseo de los comerciantes, «resolvieron solicitar al Rey el permiso para establecer una Compañía en Bilbao», para que anualmente pudiera enviarse navíos «desde el puerto de esta Villa... en derechura al puerto de la Santísima Trinidad de Buenos Aires y otros de América». Al mismo tiempo, y para que gestionara el permiso en la Corte, se daban plenos poderes a José de Zavala y Miranda.

Sin embargo, los primeros problemas surgieron cuando alguno de los diputados del Señorío, para evitar que se pudiera llegar a un acuerdo en el que se vulneraran los Fueros, manifestaron que el Consejo de Indias no tendría competencias para resolver los problemas que surgieran entre los individuos y dependientes de la futura compañía; sería en todo caso la institución consular bilbaína la que intervendría en los posibles conflictos. Por otro lado, la presentación del proyecto en la Corte por parte de Zavala, fue retrasándose sin que en Bilbao se comprendieran los motivos de tal demora. Además, la pretendida compañía había despertado recelos por parte de quienes defendían los intereses mercantiles limeños. En este sentido Zavala, a finales de 1740, introducía algunos cambios en el proyecto original de los bilbaínos: la compañía que se creara en Bilbao *únicamente* transportaría géneros para satisfacer las necesidades de las provincias del Río de la Plata, Tucumán y Paraguay; así quedaban zanjados los recelos de Lima. Y también para evitar la oposición de Cádiz al proyecto vasco, se aclaraba que Buenos Aires era «el punto de América que menos frutos andaluces consumía».

No contento con los cambios anteriores, Zavala introducía otra novedad: el comercio con Honduras, a lo que la Corona parecía más proclive, pero a condición de que la compañía que se formara utilizara el puerto de Castro Urdiales como lugar de carga y descarga de géneros. Lógicamente esta

Cuadro n.º 2. **Origen de los comerciantes porteños (1778-1785) en Buenos Aires**

Castilla, Galicia, Asturias y Santander	49
Andalucía	12
Cataluña	2
Vizcaya	30
Navarra	9
Guipúzcoa	10
Europa	9
Buenos Aires	18
América	3

Fuente: Susan M. SOCOLOW.

condición originó el rechazo de los bilbaínos, a pesar de que Zavala esgrimía el argumento de que, de no aceptarse esa alternativa «era probable que se autorizase alguna compañía en alguna provincia cercana» (58). La respuesta del Señorío fue la de retirar la representación a Zavala, nombrando un nuevo embajador para que gestionara la consecución de la sociedad mercantil. Al mismo tiempo se elaboraba un proyecto diferente y algo más breve que el primitivo. Dicho proyecto, presentado en 1745 al Marqués de la Ensenada contenía 59 capítulos en los que se recogían las normas de funcionamiento de la compañía, y que por supuesto se incluía que la carga y descarga de las mercancías se realizara en Bilbao. El inicio de las operaciones tendría lugar cuando se hubieran extinguido todos los permisos ya concedidos. Se consideraba necesario un capital de 2.000.000 de pesos; se contemplaba la capacidad de los navíos, las operaciones de corso, etc. Y si en un principio, los navíos que partiendo de Bilbao debían retornar primero a Cádiz y luego a la villa bilbaína, se recordaba lo acaecido con la Guipuzcoana que había sido liberada de ese requisito... Sin embargo, el proyecto volvió a fracasar, puesto que eran varios los intereses que se oponían; al rechazo de Lima y Cádiz, se unió en esta ocasión el de Buenos Aires.

(58) MARILUZ URQUIJO, J. M. *Obra cit.* p. 85.

Mas, a pesar del fracaso, debieron ser importantes y cualificadas las relaciones mercantiles de vascos en general y vizcaínos en particular en la ciudad de Buenos Aires, en pleno siglo XVIII (59).

4. EL REGLAMENTO DE LIBRE COMERCIO DE 1778 Y SU REPERCUSIÓN EN EL PAÍS VASCO

Los deseos de la burguesía mercantil vasca de que sus puertos quedaran incluidos en la lista de los habilitados en el *Reglamento para el comercio libre*, de Octubre de 1778, habían sido manifiestos a la vista de las numerosas gestiones que tanto donostiarros y sobre todo bilbaínos, venían realizando meses anteriores. Por lo que respecta a estos últimos, la apertura del puerto de Santander en 1765, junto con el hecho de que no prosperara su proyecto de compañía mercantil con Buenos Aires, había agudizado más la crisis mercantil que venían padeciendo.

(59) Varios de los comerciantes afincados en Buenos Aires habían sido previamente maestros de navíos, como es el caso de Ángel Lazcano, Francisco Seguro, Narciso Iranzuaga, Francisco Ignacio de Ugarte, etc. SOCOLOW, S. *The Merchants of Buenos Aires 1778-1810. Family and Commerce*. Cambridge Latin American Studies, 1978, pp. 18-23.

Los donostiarras por el contrario se habían defendido con habilidad gracias al funcionamiento de la Compañía Guipuzcoana y la participación que parece tuvieron en la Compañía de la Habana. Una y otra entidad permitieron un intenso tráfico, que aunque de espaldas a la economía del interior del País, mantuvo enhiesta la actividad del puerto de San Sebastián. Mas, también los donostiarras eran conscientes de que la aplicación del *Reglamento* suponía el final de todo comercio monopolístico y por tanto el de las campañas privilegiadas. De ahí que los comerciantes donostiarras, al igual que los de Bilbao fueran coincidentes en solicitar para sus plazas respectivas la apertura al tráfico directo con Indias. Pero tales aspiraciones tropezaban, al igual que ocurriera en décadas anteriores, con la condición que para aquellos casos se formulaba desde la Administración central: el establecimiento de controles aduaneros en los puertos habilitados, condición a la que no estaban dispuestas a aceptar las instituciones de las *Provincias Exentas*.

Los planteamientos sobre el tema mercantil, que ya venían siendo motivo de interés y controversia, por las implicaciones que podía tener, provocaron por aquellas fechas diferentes reacciones. En el plano teórico Valentín de Foronda, defensor a ultranza de la actividad mercantil tal y como indica su artículo: «lo honroso que es la profesión del comercio», accionista de la Compañía de Caracas, gran propagandista de la de Filipinas (60), «proyecto sublime que no sólo va a comunicar un nuevo impulso a nuestra navegación, agricultura y comercio...» redactó numerosos artículos sobre el tema comercial, ensalzando su ejercicio puesto que pensaba que «si no hay

comercio, no puede haber agricultura e industria pujante» (61). Arriquirar, en 1779, daba a conocer su trabajo *Recreación política de Nicolás de Arriquirar del uso de la Aritmética Política de Charles Davenet*, en donde las aduanas, remesas de géneros, comercio clandestino, etc. tenían un tratamiento específico (62). También, en 1779, el Marqués de Narros, Secretario de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, y posiblemente por las controversias suscitadas en torno a la habilitación de los puertos vasco para el comercio con América, escribía un ensayo que lo titulaba *Utilidad y Necesidad del Comercio* (63). Asimismo la propia Real Sociedad Bascongada haciéndose eco de un tema tan controvertido, presentaba en sus Juntas un *Discurso sobre el Comercio*, en 1779, en donde se trataba del «comercio y su objeto con aplicación al País Bascongado», señalándose que «es útil y ventajoso... porque disipa todas las preocupaciones destructoras e influye poderosamente en la dulzura de las costumbres» (64).

Pero, mientras que las manifestaciones de unos y otros tenían lugar, la realidad era otra; en una Real Orden de Mayo de 1779, firmada por D. Miguel de Muzquiz y comunicada al Señorío de Vizcaya, se dictaminaba sobre «el medio que sea practicable en las tres Provincias para la observancia del Reglamento de doce de octubre de mil setecientos setenta y ocho, sin que queden aventurados los Reales intereses, y los medios de que sus fábricas por la ventaja de las esenciones del País no ocasionen perjuicio a las que se hallan establecidas y se establezcan en las demás Provincias del Reyno contribuyentes a los dros. R^s». Su aplicación era tanto como considerar extranjeros a los géneros procedentes de las *Provincias Exentas*. La Real Orden, compuesta por 5 artículos, contenía en el apartado 2.º que los cueros al pelo beneficiados en las provincias exentas debían pagar en las aduanas de Castilla los derechos señalados en el arancel, al igual que otros efectos elaborados en aquéllas; en su artículo 5.º se especificaba «que

(60) La Compañía de Filipinas sería propuesta por la de Caracas y quedaría formalmente constituida, en Marzo de 1785, al mismo tiempo que desaparecía la Guipuzcoana de Caracas; el cuerpo directivo de ésta pasó, a ocupar la primera dirección de la de Filipinas. En 1784 escribía un artículo dedicado a esta empresa mercantil «Utilidad de la Compañía de Filipinas» BARRENECHEA, J. M. *Valentín de Foronda reformador y economista ilustrado*, Public. Diputación Foral de Álava, 1984, pp. 60-62.

(61) BARRENECHEA, J. M. *Obra cit.*, pp. 15 y 114.

(62) Estudio preliminar de J. ASTIGARRAGA, J. M. BARRENECHEA, Universidad de Deusto, Bilbao 1987.

(63) Arch. R. S. B. A. P., Vergara, 2-D-1.

(64) Arch. R. S. B. A. P., Vergara, 2-B-1.

en las Aduanas de los Puertos habilitados para el libre comercio de América se exijan del fierro y demás frutos y manufacturas de las Provincias esentas, que se conduzcan a ellos por mar los correspondientes derechos de entrada y que se practique lo propio con los frutos y géneros de las demás Provincias de estos reinos que se transportaren por mar desde los puertos de las Provincias esentas a los habilitados para el comercio de América, cobrándose además a su salida para América, los derechos señalados en el Reglamento de doce de Octubre de mil setecientos setenta y ocho». El perjuicio que ello suponía para algunas mercancías que se introducían en Castilla, llevó a la celebración de una *Conferencia de los comisionados de Vizcaya, Álava y Guipúzcoa* en la villa de Mondragón, en octubre de 1780. En dicha conferencia también se solicitó el informe elaborado por la Real Sociedad Bascongada para conocer su opinión sobre la normativa de 1779.

La crisis del sector siderúrgico dadas las dificultades de colocar sus productos en el mercado europeo, se veía ahora agudizada por nuevos obstáculos, afectando con ello al comercio bilbaíno.

Sin embargo, la otra cara de la moneda la ofrecía San Sebastián, menos ligada al sector siderúrgico que la provincia vecina, a través de cuyo puerto y quizá por la declaración de guerra contra Inglaterra también en 1779, se estaba desarrollando un magnífico *comercio de tránsito* en su más estricto sentido. Este intercambio tenía diferentes puntos de destino: Ostende, Cádiz, Málaga, Burdeos, Nantes, Amsterdam, Hamburgo, Copenhague, Bilbao, Bayona, Lisboa, Londres... y en menor medida Vitoria, Pamplona, Logroño, Palencia, Azpeitia y Vergara, siendo además Madrid, París y Londres los lugares en donde se liquidaban las numerosas letras que se extendían por las operaciones realizadas.

Las direcciones y los géneros que se incluían en ese tráfico, en el que algunas casas mercantiles donostiaras se interesaban, resulta difícil de tipificar por los constantes cruces que se daban. Se compraba allá donde el artículo era barato y se vendía en el lugar donde escaseaba. El conocimiento de la

oferta y la demanda en las distintas plazas era fundamental. No obstante, se pueden apreciar algunas tendencias de estos intercambios. Por ejemplo, desde San Sebastián salían hacia Lisboa brea procedentes de puertos europeos, a las que se unían anclas de fabricación vasca, remos y tablas. Al puerto donostiarra llegaban partidas de cacao procedentes tanto de puertos franceses y holandeses como de Lisboa, para ser vendido en otros puertos, en función de la demanda, y para atender las solicitudes del interior, como es el caso de Vitoria, a donde, además de cacao se enviaban distintas cantidades de azúcar y algunas piezas de textiles europeos; Pamplona, con envíos semejantes; Palencia, a donde se enviaron diversas cantidades de cacao, azúcar, canela, pimienta y clavo; Burgos a donde se hicieron llegar algunas fanegas de cacao; Azpeitia, Vergara, etc. Mas, es de destacar que las remesas que fueron dirigidas al interior eran muy inferiores a las compras y ventas realizadas en los diferentes puertos.

Para el pago de aquellos géneros fue frecuente el envío, desde Vitoria o Pamplona a San Sebastián, de «billetes del Estado» que a su vez, los comerciantes de San Sebastián los remitían a un banquero situado en Madrid (65) y encargado de satisfacer las letras de cambio a cargo de los donostiaras.

Hay además otras partidas que de forma regular figuran en los movimientos comerciales de aquellos años: tal es el caso del bacalao (66) que desde Londres generalmente, se hacía llegar a Burdeos con destino al puerto easonense, o también desde Lisboa era conducido a San Sebastián y Bayona.

Los navíos que salían de Amsterdam con destino al puerto donostiarra completaban regularmente su carga con habichuelas, quesos, cerveza, etc. Y también embarcaban, por cuenta de

(65) Fue frecuente el envío a la casa de Celestino Berroeta, banquero en Madrid, con el que los donostiaras mantuvieron este tipo de relaciones.

(66) Partida que se hacía imprescindible, y que desde principios del XVIII se perdió la posibilidad de su pesca en Terranova, actividad que tanta tradición había tenido en el País Vasco, y de la que se poseen numerosas referencias. *Itsasoa*, 3, «Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI-XVII» Edit. Etor, San Sebastián 1987.

comerciantes de San Sebastián: bacalao de Noruega, tablas y jarcias, lino, y en ocasiones pimienta y canela procedente de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.

No faltó además en aquel tráfico partidas de lana, procedentes de Vitoria y que los comerciantes donostiarros daban salida por el puerto de Bilbao con destino a Londres y Bristol, aunque por causa de la guerra contra Inglaterra, el «destino aparente» en algún caso fuera Ostende.

Más por encima de estos intercambios estaba la participación de los donostiarros en las expediciones a las Américas que salían desde Cádiz con destino a colonias españolas; desde Burdeos hacía «indias o américas francesas»; desde Portugal con destino a posesiones portuguesas en Asia, aunque con destino aparente a Goa...

Como contrapartida, los intercambios con el interior peninsular fueron relativamente escasos y de poco volumen, si se comparan con las operaciones realizadas por vía marítima. Esta tendencia distinguió al comercio donostiarro incluso en años sucesivos. Las partidas que entraban o salían por la puerta de tierra de la ciudad representaban, a comienzos del XIX, algo menos del 3 % del valor total del tráfico de San Sebastián (67).

5. ACUMULACIONES DE CAPITAL E INDUSTRIALIZACIÓN

A lo largo de las páginas anteriores se ha pretendido analizar algunos aspectos del comercio vasco durante el XVIII y principios del XIX. Dentro de la complejidad que le fue propia, el comercio originó unas acumulaciones de capital, en algunos casos considerables. Las distintas trayectorias seguidas por los núcleos más dinámicos de aquel tráfico se fueron ahondando en el siglo

(67) En 1805, tanto los artículos que entraban o salían de la ciudad debían pagar unos derechos para el mantenimiento de los gastos de guerra. Respecto de los derechos satisfechos por la introducción de géneros por vía marítima suponían algo más del 97 %; respecto de las extracciones el tanto % era aún mayor. A. G. I. Consulados 1417.

XIX. En Bilbao, durante el primer cuarto de siglo, tanto el comercio de la lana como el del hierro sufrieron en términos generales, un deterioro (68) por distintas razones; la guerra de la Independencia provocó daños en la cabaña nacional (69); la competencia de Europa y la pérdida de los mercados coloniales serían otras razones para explicar la crisis del sector ferretero, que no era nueva. No obstante, el tráfico que se desarrollaría años más tarde alrededor del mineral de hierro procuraría nuevas acumulaciones de capital potenciando el despegue económico de Bilbao y sus alrededores (70).

El tráfico por el puerto de San Sebastián sufrió su paralización casi total con la destrucción de la ciudad por el incendio de 1813. Serían varios los años que la ciudad easonense tardaría en recuperar su pulso económico. Mientras, la adquisición de propiedades rústicas y urbanas —al igual que lo hizo parte de la burguesía bilbaína—, así como los préstamos hipotecarios aseguraron unos beneficios a un grupo burgués, menos numeroso pero en todo caso más «selecto» que durante el XVIII. Tras la primera guerra carlista, y el posterior traslado de las aduanas a la frontera, en 1841, aquel grupo iniciaría un proceso de industrialización, aunque sin abandonar del todo las operaciones mercantiles que siguieron caracterizando a la élite económica donostiarra hasta finales del siglo XIX. Distintos derroteros de unas burguesías antaño mercantiles, que definirían unos perfiles empresariales también diferentes en el campo industrial.

(68) NAJERA, M. «El comercio a través del puerto de Bilbao (1800-1825)» en *Historia de la economía marítima del País Vasco*, obra cit. pp. 187-201.

(69) Aunque tal como indica A. GARCÍA SANZ durante la primera década del siglo se produjo la mayor importación de lana española por parte de Inglaterra; NAJERA, art. cit. p. 199.

(70) Aspectos que han sido tratados ampliamente por GONZÁLEZ PORTILLA, M. «Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya» en *Saioak*, n.º 1, San Sebastián 1977; *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haranburu, San Sebastián 1981. También SHAW, V. J. «Exportaciones y despegue económico; el mineral de hierro de Vizcaya, la región de la ría de Bilbao y algunas de sus implicaciones para España» en *Moneda y Crédito*, n.º 142, septiembre 1977, pp. 87-114.