

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD VASCONGADA DE AMIGOS DEL PAÍS

(Delegada del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Guipúzcoa)

AÑO IX

CUADERNO 1.º

Redacción y Administración: MUSEO DE SAN TELMO - San Sebastián

UN CURIOSO PROYECTO DE ORDEN MILITAR VASCONGADA

por

JOAQUIN ALMUNIA

Entre los papeles de la Colección Burriel que se custodian en la Biblioteca Nacional de Madrid, existe un manuscrito, fechado en 1750, que lleva por título: "Extracto del Proyecto de D. Juan de Hezeta Dudagoitia, Abogado de Reales Consejos, natural y vezino de Bilbao", el cual hemos visto reseñado en algunas bibliografías (1).

Va acompañado dicho extracto, de un escrito de impugnación, fechado en el mismo año, desgraciadamente sin firma, y de las tres ilustraciones a pluma que reproducimos.

Sobre el firmante del Proyecto, Ldo. Juan de Dudagoitia, hemos

(1) «Apuntes para una Biblioteca Española de libros, folletos y artículos, impresos y manuscritos, relativos al conocimiento y explotación de las riquezas minerales y a las ciencias auxiliares», por don Eugenio Mafrei y don Ramón Rúa-Figueroa.—Madrid, 1871.

«Manuscritos y documentos relativos a Vizcaya», por D. José Simón Díaz.—Madrid, 1947.

Vid. Allende de Salazar, *Biblioteca del Bascófilo*, núm. 785. Vid. también Federico de Belausteguigoitia, *Juan de Ezeta Dudagoitia*, *Yakintza*, 19-54.

podido averiguar ocupó el cargo de Síndico general del Señorío durante los bienios de 1740-42 y 1750-52, y entre los acuerdos tomados en la Junta de 30 de junio de 1741, figura uno que dice textualmente:

“Por haberse reconocido que las piezas de artillería de los puertos y calas, fortines y vaterías de este Señorío, se hallan por falta de uso cargadas de roña, y que no pueden servir sin que primero se limpien, dieron sus Señorías Comisión a dicho Síndico general, Don Juan de Dudagoitia, para que haciendo disponer el instrumento que con singular destreza le tiene comunicado y demostrado Don Juan Bta. de Larrina, pase con su asistencia a hazer limpiar y poner corrientes, y en el mejor estado para su uso, todos los cañones que necesitaren este beneficio, y se le despache libramiento sobre la Thesorería general de la cantidad que fuere necesaria, así para el coste de dicho instrumento, como para el gasto y sueldos de la gente que se ocupase, y demás operaciones que le están encargadas.”

En las Actas del siguiente año de 1742, se dice que en 21 de marzo, expuso el citado Síndico era llegado el caso de dar principio a la construcción de las nuevas obras de fortificaciones proyectadas por el técnico don Jaime Sycre, a cuyo objeto había ya franqueado el Rey, para artillarlas, veinte piezas de a diez y ocho, de las Fábricas de La Cabada.

Propuso Dudagoitia levantar un fortín en la punta de la Galea, para proteger mediante él la entrada de la ría de Bilbao, obra que efectivamente se llevó a cabo, y se artilló con algunas de las piezas traídas de La Cabada, adelantando el Síndico Dudagoitia, de su propio peculio, una parte de los fondos que fueron necesarios para efectuar las obras, pues figura también un acuerdo de la Junta para que la Tesorería general le reintegre los 79.531 reales que por dicho concepto se le adeudaban.

Vuelve a hacerse mención de él en otra acta de la Junta del 14 de abril de 1753, con motivo de un memorial que presentó al Señorío, en el cual pide que puesto que estaba supliendo en el cargo de Consultor Vitalicio a su suegro don Pedro de Fontecha Salazar, se le concediese el empleo en propiedad al fallecimiento de éste, que por lo visto estaba muy enfermo y achacoso, y la Junta acuerda conceder lo que solicita, con subordinación a lo que dispusiese en su día la Junta general. Efectivamente, fallecido aquél, la Junta, en se-

sión de 18 julio de 1754, le vota para suceder a su suegro en dicho cargo de Consultor vitalicio (2).

No parece realmente muy oportuna la idea de establecer, en pleno siglo XVIII, "una Orden Militar de Caballería Cantabria de San Ignacio, como la de Santiago", aunque fuera, "sin gastos del Rey, ni del Reyno", como se dice al principio de la propuesta, pues estas Corporaciones religioso-militares, que tuvieron su razón de ser y su actualidad en las épocas de lucha contra los infieles, sólo persistían ya, casi exclusivamente, como agrupaciones de carácter nobiliario y honorífico, y por ello tal vez pretende su promotor darle un carácter marcadamente económico e industrial, más de acuerdo con las tendencias imperantes en aquella época.

En consecuencia, comienza el escrito reseñando una serie de arbitrios que el autor propone establecer para recabar los fondos necesarios al sostenimiento de la Orden, y que son los siguientes:

"Arbitrio 1.º Que se carguen 5 rs. vellón por cada tonelada de navío extranjero que entre en Bilbao, a imitación de lo que se hace en otros puertos extranjeros, e incluso en algunos nacionales."

Se extiende a continuación en detalles interesantes sobre el impuesto que se cobraba y los gastos que acarrecaba la entrada de buques en el puerto de Londres, diciendo se hacía de modo semejante en los de Holanda, Francia, etc.

"Arbitrio 2.º Puede cargarse 1 rl. vellón por cada quintal de hierro, de 155 libras, que se extrae por mar, que serían 130.000 rs., porque se juzga extraerse 130.000 qq., y además se introduce mucho de Guipúzcoa y Montañas."

El mismo autor dice podría objetársele que esto supondría un gravamen para el ferrón, que sacaría menos beneficio en la venta de sus productos, o tendría que aumentar el precio de venta de sus hierros, con el peligro de que el mercado pudiera desplazarse a adquirirlos en la Montaña, Asturias, Galicia, Guipúzcoa y Urdax, y soluciona esta dificultad proponiendo se gravase en 17 mrs. cada quintal de vena que se sacase de Vizcaya con destino a estas regiones, con lo que como para producir un quintal de hierro se necesitaban

(2) «Acuerdos de Diputación y Juntas Generales del Señorío de Vizcaya». (Archivo de la Diputación de Vizcaya.)

dos de vena, resultaría en fin de cuentas gravado el producto en un real, e igualado su precio de venta al de Vizcaya.

Con respecto al retraimiento de compradores que tal medida pudiera ocasionar, dice textualmente:

“Además el Extranjero toma este fierro por precisión, porque ni el de Flandes, Alemania, y Suecia es tan ligoso, antes azerado y quebradizo, que no sirve para clavazón, cadenería, instrumentos para labrar tierras, etc. Luego igualando el gravamen, y el precio de todos los ferrones, el Extranjero lo ha de pagar. Aun quando recibe algún daño, es mayor el provecho del proyecto. Antes hai hoy daño en tener menos valor un fruto que todo Extranjero necesita.”

“Tomemos exemplo de los mismos extranjeros, con los frutos que nos venden. Si pudiera el Extranjero proveerse de otra parte, bien. Pero no puede.”

Se refiere el siguiente arbitrio también a los minerales de hierro, y dice así:

“Arbitrio 3.º En la cima del monte Triano, en las Encaraciones, hay grandes venas de hierro. Dista del puerto 3 cuartos de legua, pero fragosísimos; llévase a lomo y en carretería, perece mucho ganado, y cuesta cada barcada de vena, de 150 qq., 10 pesos de conducción. Puede costar 1 peso, con la máquina que costará 2.000 pesos. La saca de cada barcada es de 4 pesos, la conducción 10. Véndese a 17, 18, 19 y 20 pesos. La Orden militar pagará 14 pesos, con que será para los ferrones beneficio de 3, 4, 5 y 6 pesos.”

A la objeción que pudiera hacerse en el sentido de que ello supondría un monopolio de este comercio de venas, por parte de la Orden, responde:

“Aunque la Orden se alza con la conducción, mas no con las venas, antes facilita la saca, facilitada la conducción. Item., en esta hay más daño que provecho; perece el ganado; dejan de labrar las tierras, y aun tienen hechas a su placer Ordenanzas para impedirlo. El ganado de la conducción priva de pastos al del consumo.”

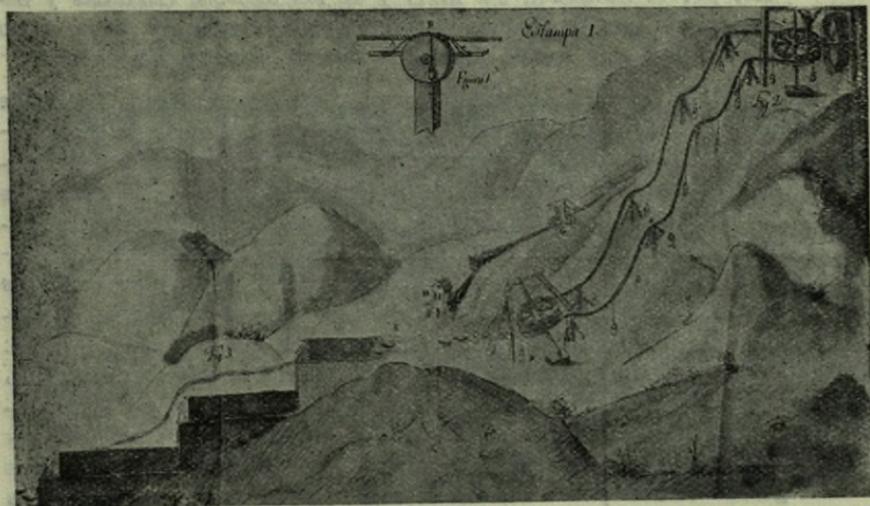
“Con la máquina quedan los pastos libres. No hay perjuicio legal, y más con el grande útil de la Orden, para sus

hijos, etc. Los ferrones, siendo 5.000 las barcadas, logran a solo tres, 15.000 pesos al año. Conque debe concederse dicha máquina a la Orden, con exclusión de todos otros.”

“Este arbitrio al Orden daría 40.000 pesos anuales.”

Con éste terminan los arbitrios referentes a la minería y a la industria ferrona. Los siguientes se refieren a la agricultura, navegación, colonización, etc.

“Arbitrio 4.º En el Señorío hay muchas vegas marítimas que baña el agua salada, como son las que hay desde Forua,



ESTAMPA 1.ª—Fig. 1 let. B. Postes o maderos que han de mantener el cable donde penden los cestones que conducen el mineral de la cima del monte, fig. 4, let. C, hasta el llano a que llegan los barcos, let. D. La letra A, denota el muelle de hierro que han de llevar los rodetes, poleas o ruedas, para que la cuerda no entre en el surco o canal, y pase por fuera.

Fig. 3, desde E hasta F, diques necesarios para navegar el riachuelo que baja por G. H. E. F., cuya agua trae dos molinos, G. H., y prosigue hasta el puerto F, donde hoy llegan los barcos venaqueros, y adviértase que la máquina, fig. 2, C, D, es experimentada en parage igual, a expensas del Projectante.

Adviértase que la sogá misma vuelve los cestones, etc. Item., las estampas no van delineadas con medidas geográficas del terreno.

y Cortezubi, hasta Pedernales, en las jurisdicciones de estas repúblicas, y las de Gautiquiz, Arteaga, Murueta, Busturia y Ca-

nala, y también en Herandio, Barrio de Alzaga, Baracaldo, Placencia, y otros distritos, y beneficiadas darían 40.000 fanegas de maíz, mucha haba, y simientes, sin meterse en las que poseen algunos vezinos, sino solo las bañadas de agua salada, sin uso."

"La Anteiglesia de Deusto, que cerró las suyas, logra 1.000 ducados. Los Carmelitas Descalzos del Desierto, jurisdicción de Sestao, en las que cerraron poco tiempo ha, 1.500 pesos, y otros particulares tienen en esto lo más pingue de sus mayorazgos."

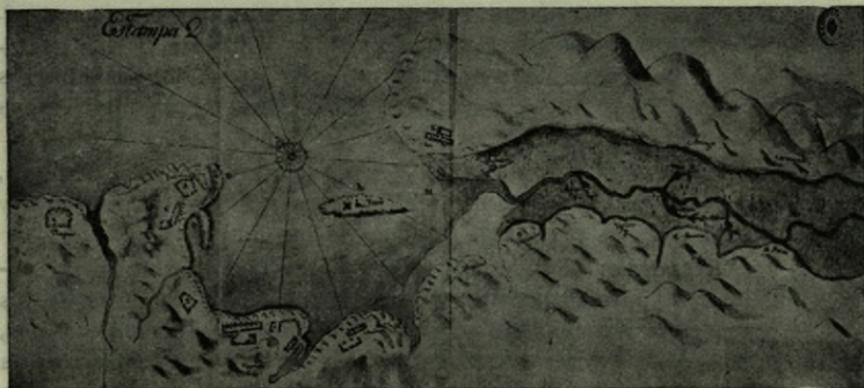
"No necesitan de estiercol, por los nitros y sales, ni lluvia, por la humedad del mar, y de los montes. Cerradas y beneficiadas por la Orden, darán 40.000 fanegas de maíz, trigo y vituallas, que a solo 15 rs. la fanega, son 20.000 pesos."

"Arbitrio 5.º Aunque Vizcaya tiene puerto para navíos de línea en Mundaca, es estrecho y peligroso. Podría hacerse para el Orden un gran puerto en Machichaco, en medio de Vizcaya, adonde van los navíos a tomar su rumbo. La ensenada de este cabo está resguardada por el monte Galdiz. Desde Bermeo al cabo, ponen una legua y toda es de una roca continuada: hay C (Estampa 2.ª) una batería que el proyectante construyó en 1741, de orden del Señorío, para que los Ingleses no diesen fondo, y se comunicasen los fuegos de F, G. Puedense erigir otras en A, B, E, L, tanto rasantes como altas, de modo que el puerto D, tendría conveniencia para la pesca del vesugo, marluza y bonito, o atún, de que en Vermeo y Mundaca hacen ricos escabeches. Si en Vermeo, 400 hombres ganan 40.000 pesos en los tiempos de la pesca, sin faltar a sus labores, los del puerto ganarán 80.000 pesos, porque los de Bermeo, por la poca agua de su puerto, y la mala entrada, se retiran antes del anochecer, y solo pescan 5 o 6 horas. La tal ensenada está más cerca del parage de la pesca (que dista 8 lgs. de Bermeo), y en ella no rompen las olas, y así debía permitirse a la Orden fabricar un puerto en este sitio, y aunque es Exido común de Bermeo, de nada sirve hoy, y entonces le sería útil para entrar en él sus vezinos en tiempo de borrascas."

"Arbitrio 6.º Imponderables serían las utilidades de unir el río Zadorra y Ebro, con la ría principal de Bilbao, que baja desde Arrázola, atravesando las merindades de Durango, Zornoza y Vedia, y parte de la de Uribe, para la conducción

de géneros a Castilla y Aragón, y de madera y tablazón a vuelta, duela, carbones, vinos de Rioja, lanas, etc.”

“Pero considerados los puertos, montañas, edificios, y presas intermedias, parecerá temeridad. Sería costosísima, pero también utilísima, y no imposible. El proyectante tiene mirado y tanteado el terreno, consultado con aguañones, y peritos, y meditados varios artificios. Hay nueve leguas de rio, por las vueltas, desde Bilbao hasta el monte Amboto, cuyas aguas pasan unas por el Zadorra al Ebro, y otras a Bilbao, y Portugaleta. En esta distancia hay 30 presas de consideración, para ferrerías y molinos, fuera de las que están en varios ramos de los demás riachuelos que se introducen en el principal: estas causan sus repompas de agua hasta los estoldes de los edificios suseros, esto es, hasta los parages donde los edificios



ESTAMPA 2.^a—Desde J hasta X, vegas de Forua R, hasta Pedernales O, que son legua y media de largo, y un cuarto de ancho, de una y otra parte de la Ria. Letra H. Mundaca, puerto capaz de navios de linea, pero estrecho y peligroso. Letra L, isleta de Izaro, donde podía hacerse una bateria fortissima, y preservarse a Mundaca y Bermeo, y el nuevo puerto proyectado, letra D.

Las baterias montadas, que se hallan allí construidas por el Proyectante, por comision del Señorío, estas letras C. F. G. H. K. Las que se consideran necesarias son A. B. E. L.

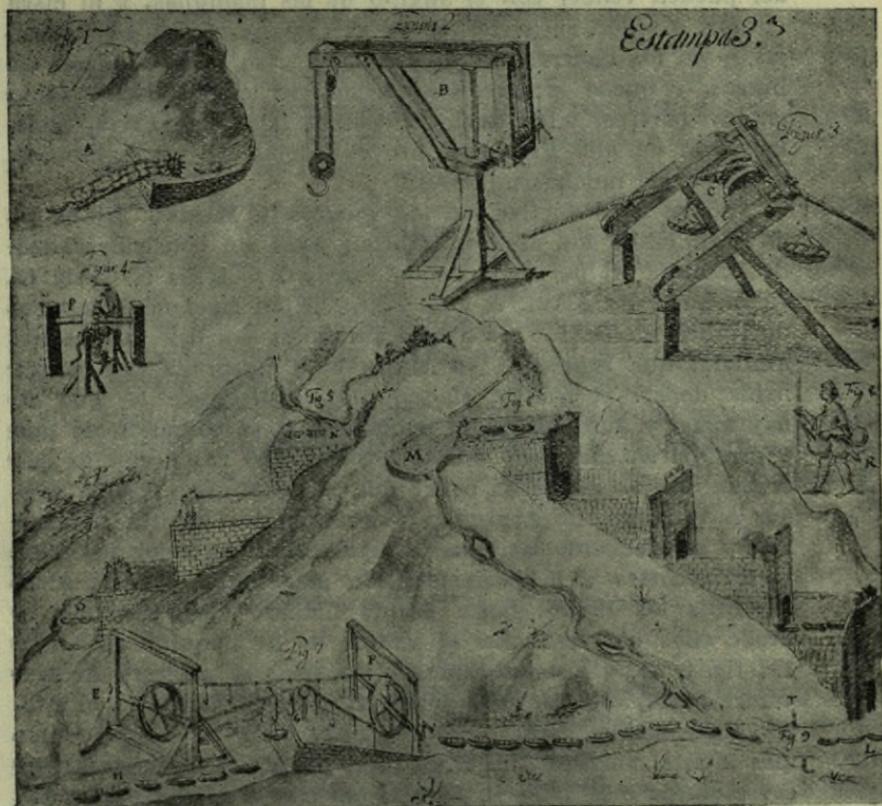
despiden las aguas, después de labrar fierro, moler y haver consumado sus acciones. En todas estas repompas, o retenciones de agua se puede navegar, porque hay hasta 12 pies, o más, de profundidad: la dificultad es desde los Estoldes hasta

montar las presas, y en diferentes churros de los intermedios. En ellos debrian abrirse canales, y construir diques, para montar las presas, pero hay la dificultad que para llenarlos de agua, para que monten las presas los barcos, es forzoso llenarlos de agua de las presas y como los dueños la tienen comprada para sus edificios, y hecha vínculos, y mayorazgos, costaría mucho, etc. Otro medio discurre el proyectante más fácil.”

“Deberían construirse 600 canoas, o barcas capaces de 10 quintales; haráanse tres esquadras de a 200 cada una, gobernada por 20 hombres: todas con ganchos y amarras fáciles de unir y desunir, de modo que en parages pudiesen caminar 3, 4, 5 y 6 de frente, y en los churros y canales, una o dos de frente, como desde S (Estampa 3.^a, fig. 7), hasta H. En llegando a las presas o churros, plantificar la máquina (fig. 7), y por ella montar a las presas, sin que a estas se toque, ni ofenda, ni hacer daños que pagar. Los instrumentos, ruedas, sogas y cables denotados en la figura se pueden duplicar, y ser portátiles, y solo fijar las máquinas en cada presa. En los churros se tomaría providencia de abrir sus canales, según los tiempos y fondos.”

“*Objeciones.*—Este modo de navegar es molesto y tardo, por las bajadas y subidas de las presas, de poca utilidad, y difícil por las corrientes y agua de los montes.”

“*Respuesta.*—Concédese lo molesto y tardo; niégase la inutilidad, lo que se muestra con un ejemplo. Condúcense de los puertos de Asúa y Bilbao a la Merindad de Durango, venas, o minerales de hierro, en carros, que es lo más usual; en cada carro de un par de bueyes, y un hombre, lleva seis quintales de hierro: pagan 3½ a 4 rs. por quintal. Gasta en ida y vuelta 3 días, y vuelven regularmente sin carga, o con media de maderas, etc. De modo que en 3 días gana 21 rs., y quando más 31½, que toca a 10 rs. y 6 mrs. por día; y así 200 carros importarían 6.300 rs. vellón. Cada canoa, cargada de los mismos 6 quintales que en la vuelta, carga lo mismo, por no padecer la fatiga que los bueyes, de tabla, duela, fierro, etcétera, ganará 42 rs. y las 200 canoas, gobernadas por 20 hombres, ganarán 8.400; y aunque tarden tiempo doblado, y se den a cada hombre 5 rs. por día, solo tienen de gasto 1.200 rs., y quedan para la Orden 7.200 rs. en cada jornada de 12 días, y mucho más en caso de introducirse en el Ebro la navegación. Así quedan 12 días para vencer las corrientes, tocando a legua y media por día hasta la falde del Amboto, y



ESTAMPA 3.^a—Fig. 1, let. A.—Barcos subiendo a la presa por encima de unos ejecitos que darán vuelta y estriban en dos maderos puestos por los lados, a manera de puente, de que se puede usar en las presas o churros de poca longitud, haciéndole portátil.

Fig. 2, let. B.—Pescante portátil, o fijo, de que se puede usar en otras partes.

Fig. 3, let. C. D.—Máquina portátil o fija, que corresponde ponerse en lugar del madero o estaca.

Fig. 7, let. G.—Para que puesto en su parage, pasen los barcos por entremedio, donde queda una abertura y grieta, por donde pasa el cordel pendiente, o cadena, que lleva a la barca, guiándose por encima de la maroma, o cable mayor, sin que por su grosura pueda caer, ni entrar en la grieta de las mencionadas ruedas, por donde pasa el colgante en que va la barca.

Fig. 4, let. P.—Corresponde a una de las dos ruedas E. F., fig. 7, para que con la fuerza de la linterna pueda conducir las barcas subiendo o bajando.

Fig. 5.—Desde N hasta O, fórmula de los diques en la parte de Alava, en el tránsito más difícil de toda la obra.

Fig. 6.—Desde M hasta L, se halla la fórmula de los diques por la parte de Vizcaya.

Fig. 7, let. S. Modo con que deberían ir unidas unas canoas con otras.

Fig. 9, let. T.—Postes o estacas para cuando hubiere corrientes en los churros, y pudieran vencerlas tirando de las rozas que se extienden ría abajo.

Fig. 8, letra R.—Marineros que deberían andar por la ría en parages donde las barcas no pudieran llegar por las corrientes, tirando sirgas, amarrando (fig. 9), concierto género de calzones, que se llenan de aire por unos cañutos, para mantenerse sobre el agua.

así pueden vencer con el auxilio de las máquinas, y al cisga (sirga), o según se gobiernen en otros Rios en las mareas bajas, y en los churros, donde encallan; y se sacan a fuerza de brazos, y queda la ganancia no solo en la conducción, sino en los géneros, tabla duela, vinos, carbones de Alava, construyendo en ella Ferrerías, proveyendolas de venas propias, lo que daría muchos millones.”

“Sobre la dificultad de los Puertos y Montes, sabido es el artificio de los diques. Habrían estos de construirse desde L, hasta M, por la parte de Vizcaya, y desde N, hasta O, en la parte de Alava. A una y otra bajan riachuelos capaces de traer un molino de azeña, formados por las fuentes del Amboto, que sobrepuja en altura a la quebrada por donde había de ser el tráfico, siendo rara la distancia en que no hay agua, y aun esta se le podía dar, o ya minando de una y otra parte, que cada estado costaría 300 rs., según lo que costaba en las minas de cobre que se beneficiaron en la misma Ante-Iglesia de Arrázola, o minando las fuentes superiores, y conduciendo las aguas a aquél sitio; pero dejados estos grandes costos a la posteridad, lo más breve, y útil, sería construir los diques hasta donde hubiere agua bastante, y desde ellos que la Orden se valiese de la Máquina (Estampa 1.^a, fig. 2 C), y que los cables y maromas se pusiesen de una y otra parte, esto es, hácia Vizcaya, y hácia Alava, en el mismo instrumento, para que proporcionando las cargas fuese más fácil el movimiento. Y en lugar de la Fig. 1, letra B, que corresponde a la letra B, Fig. 2, ponerle la máquina Fig. 3.^a, letra D. C, estampa 3.^a. De forma que se conducían de una a otra parte, o bien las mismas canoas con las cargas, o estas solas, para que las recibieran canoas prevenidas en ambos rios.”

“En cuyo supuesto, era preciso se concediese a la Orden privilegio para que ella sola pudiese valerse de las máquinas y canales, y los demás transportasen sus géneros del modo regular.”

“Arbitrio 7.^o Todo lo dicho no es practicable sin mucha gente, y faena, y menos los servicios de mar, más propios de los Cantabros, y así su Magestad podía conceder en las costas de Galicia, y Andalucía, algunos Valdíos y Cotos de S. Magtd., para olivares y viñedos, y también de las tierras que coge el agua salada entre Sevilla y San Lucar, condado de Niebla, etc., para reducirlos a tierras de pan llevar, y coger cá-

ñamos y linos, poniendo dos fábricas, una de maromas, jarcias, y velamen de navíos, y máquinas, otra de lienzos en que se ocupasen las mugeres y donzellas de la Orden, por no producir esto Vizcaya, y para que la Orden tenga en aquellas costas algunos Colegios y casas, donde retirarse de las fatigas, preparar los navíos, pertrechar los víveres y hacer los servicios Reales con más comodidad, poblando los despoblados de aquellas costas. Y también podría conceder su Magtd., una mitad de las lanzas mareantes y Rs. Patronatos, que fueren vacando en Vizcaya, pues según fuero, ley 6, tit. 1, su Magtd. ha de darlas a naturales, sin embolsar un maravedí, quedándole la mitad para hacer gracias a quien quisiere.”

“Adviértese que la Orden podrá, en el transcurso del tiempo, comerciar con los tratantes, teniendo sus casas en Puertos de España y de Indias, en todo género de comercio, pues se deberá componer de tres suertes: 1.^a, de Soldados; 2.^a, de Administradores de bienes, y fondos; 3.^a, para labores y oficios.”

“Obligaciones que serán de cargo de la Orden.”

“Que todos los Cavalleros hayan de servir a su Magd., en el cuerpo que señale, 15 años, sin sueldo, a expensas de la Religión, y los demás que quieran.”

“Que a los que se ocuparen en las labores, y poner corrientes los fondos, se den por cumplidos los 15 años, según el tiempo, pero si se declara guerra contra infieles, hayan de salir todos los Cavalleros de 18 años hasta 60.”

“Que en los Puertos Marítimos donde residieren, y hubiere Colegios, hayan de hacer guardia y centinela de día y de noche.”

“Que funde la Orden, habiendo fondos, un Colegio en la Corte, de 100 Cavalleros, para guardia de la Rl. Persona.”

“Que en cada Colegio tenga la Orden tres Cathedras públicas: 1.^o, de primeras letras y aritmética; 2.^o, de Náutica, y Matemáticas, y 3.^o, de Lenguas.”

“Que la Orden, y sus Colegios, recojan todos los Cantabros pobres, los niños expósitos, y los legítimos huérfanos y pobres; a los pobres no Cantabros, alimento por tres días, siendo forasteros, no lo siendo, limosna.”

“Pretensiones y gracias que se contemplan necesarias para la Orden.”

“Que su Magd. conceda que se mantenga el comercio en Vizcaya, a lo menos como hoy está, sin transferirle a otras Provincias y Puertos, observándose su fuero y libertad, por que faltando el comercio, falta todo.”

“Que sola la Orden pueda usar de las Máquinas.”

“Que goze de la protección Rl., como las demás Ordenes, y para pedir las licencias Pontificias para su establecimiento.”

“Que los Individuos de la Orden tengan exenciones de Vecinos en todos los Pueblos de Cantabria, para plantar en los Egidos comunes cagigos de robles para navíos, sean Rls., o propios, pastar ganados, etc., y los mismo en los Pueblos confindantes a las Vegas marítimas y valdíos, que se les conceden, según el fondo, y Arbitrio 7.º”

“Que puedan hacer navegables los Rios, pagando los daños de ferrerías, molinos, etc., y sacar piedras, sin derechos, siendo realengo, o común, y pagando al particular, y lo mismo la corta de maderas.”

“Que los ocupados por la Orden gozen los mismos fueros que los empleados en campaña, y que qualquiera oficios, aunque mecánicos, por las leyes no sean tenidos por tales.”

“Que los Oficiales y Cabos del Cuerpo hayan de ser precisamente Caballeros Profesos, y que se den gradación, y por antigüedad los empleos.”

“Que el Cuerpo Militar que forme la Orden, goze de los fueros de los Regimientos de la Casa Rl.”

“Que la Orden pueda recoger y emplear todos los desterrados a presidios, azogues, y otras penas, y los vagamundos de ambos sexos.”

“Que la Orden sea heredera forzosa en falta de ascendientes y descendientes de los Cavalleros, con exclusión de los colaterales, en todo quanto sea fidei-comiso familiar, y que solo puedan disponer del quinto.”

Motivos que el proyectante ha tenido para formar el Proyecto.

“Haviéndosele encargado al principio de la guerra la defensa de la costa, se valió de la Juventud Vizcaina por espacio de 30 meses, en las antiguas fortificaciones, y 19 baterías nuevas. Vió un amor al servicio, denuedo, obediencia, y co-

noció que por falta de ejercicio e instrucción en Matemáticas, se malograban héroes, naciendo de no tener conveniencia los Padres para emplearlos en las Armas. Veía la obligación de los Cántabros al Rey, que conserva sus fueros y libertad. Así discurrió el modo con que se lograría todo lo dicho con servicio del Rey, sin gasto del Erario, sin perjuicio del Vasallo, etc., con gloria de Dios, del Papa, y del Rey.”

“Nada pide para sí, y siete hijos varones que tiene presentados todos al Rl. Servicio, sino trabajos, para exercitar sus deseos de servir, y lo mismo a sus Paisanos, de quienes dijo Silio Itálico: No se deja vencer el Cántabro del frío, del calor, ni de la hambre, etc...”

Firma: Ldo. Juan de Dudagoitia.”

* * *

El escrito de impugnación o crítica, es bastante extenso y lleva el encabezamiento: “Breve dictamen sobre un proyecto de un Orden Militar de San Ignacio, formado por D. Juan de Hezeta Dudagoitia.”

Comienza prodigando alabanzas a su autor al que, “se deben dar muchas y singulares gracias por el zelo que muestra del servicio de Dios, y del Rey, y amor del bien común”. Juzga que “es hombre de talento, habilidad, y instrucción nada vulgar, y muestra ser hombre de ardimiento, y muy apropósito por sus luces y zelo, para que se le encomienden algunas cosas importantes al bien público, con que al mismo tiempo se premie lo que trabajó, en tiempo de la guerra, en la defensa de las costas de Vizcaya”.

Estima asimismo que “el proyecto contiene muchas especies y observaciones singulares, cuya noticia será de mucha importancia para que con ella el Gobierno dé las providencias que tuviere por convenientes para bien de las Provincias que componen la Cantabria, sus tierras, labores, y comercios con los Extrangeros, pero apunta, que “el Proyecto del Orden militar ideado, y los arbitrios que se señalan para fondos, podrán tener gravísimas dificultades, así en lo general, como en particular...”.

Hace observar, muy acertadamente, el comentarista que “el autor se ha contentado con bosquejar muy en general el Orden proyectado, y no se ha querido detener a delinear dicha Orden en particular, y así no trata de la armonía que debe haber en este Orden militar, que siendo Orden de San Ignacio, debe ser mucha; los fines que debe tener, empleos en que se ha de exercitar, miembros de que debe

constar, gobierno espiritual, político y económico que en ella debe haver, medios para lograr su Instituto, y para no descaecer, personas que deben entrar y calidades que cada una de ellas debe tener, y así de lo demás”.

Con todo opina que “en solo esta idea generalísima, acaso algunos creerán hallar vulnerada la razón de Estado”, y se extiende en consideraciones sobre este particular, pasando luego a comentar aisladamente cada uno de los arbitrios propuestos.

Respecto al Arbitrio 1.º, referente al impuesto sobre el tonelaje de buques que entren en Bilbao, dice es “punto dignísimo de consideración y de remedio, y en efecto debe regularse de otro modo el Aranzel, procurando fomentar el Comercio y la Navegación de los Españoles, y disminuir el de los Extranjeros, cargando a estos y descargando a los Naturales, en quanto permitan los Tratados, embarazando las entradas de los géneros labrados, y prohibiendo la salida de los crudos, o sin labrar, quanto sea posible, y al contrario facilitando la salida de los ya labrados en España, y que esto sea en Navíos Nacionales, teniendo presente el célebre Auto del Parlamento de Inglaterra con que regló su navegación, y comercio, el siglo pasado, el qual ha dado a esta Corona la pujanza que hoy tiene en el mar, y los otros reglamentos de los Extranjeros”.

“Yo he visto, dice, y tengo, las Ordenanzas del Consulado de Burgos, hechas en tiempo de Felipe 2.º, quando havia fábricas en España, y quando el Consulado no se havia trasladado (con razón, o sin ella) a Bilbao; y dán muchas providencias pertenecientes a esto. Ahora estas providencias serán tanto más necesarias quanto nuestro Comercio está tan arruinado, como se sabe.”

Pero aunque encuentre acertado el establecimiento del impuesto, cree, “que el bien que de esto resulte debe hacerse común a la Provincia, y aun al Reyno, y no ceñirse a la Orden”.

No se muestra partidario, por el contrario, del impuesto sobre cada quintal de hierro que se saque de Vizcaya, por el gravamen que supone para los ferrones.

Sobre el Arbitrio 3.º, o sea el derivado de la construcción del cable de transporte de minerales, desde el monte Triano al puerto, le parece que el arbitrio está lleno de dificultades. Sin embargo, la realidad es que este sistema se asemeja mucho, en sus líneas generales, al que cien años más tarde ideó y puso en práctica el Ingeniero inglés Mr. Hodgson, resueltas las dificultades de orden práctico, con los adelantos de la técnica en la fabricación de cables metálicos, y que se adoptó en algunas explotaciones mineras de Cataluña y Vizcaya.

La utilización de las vegas bañadas por el mar, que constituye la base del Arbitrio 4.º del proyecto, tampoco merece al anónimo impugnador una aprobación decidida, pues si por una parte afirma “será de sumo embarazo, y de corta utilidad”, a continuación juzga “que deberá no solo darse licencia, sino también precisar a las Repúblicas, y lugares, en cuyos territorios se hallan dichas vegas, que busquen fondos para cerrarlas, y aprovecharse de ellas, o bien quedando como bienes comunes, o propios (que llaman), de los lugares, o bien repartiendo entre los vecinos a proporción de lo que cada uno concurre a los costos de la obra, y quedando con algún censo, que deberá pagarse a la Villa, o República, para gastos comunes, y para reparos de la obra, y asimismo para sanear los daños que perciban los Pastores y Ganaderos, bajo los pactos que en cada República se juzguen convenientes. Esto sería muy útil al Público: otra cosa juzgo que no”.

Por lo que toca al Arbitrio 5.º, que es el referente a la construcción de un puerto en el Machichaco, dice que “si es o no necesario dicho puerto para la defensa del Reyno, es cuestión que solo la Corte debe decidir”, y que, “la utilidad que se propone de la pesca de besugos, es muy corta, y muy equívoca, para subsanar los inmensos gastos de un mediano puerto, muelle, y población. Además las ganancias que en esto hubiera serán de los vecinos particulares, y no de la Orden, para cuya utilidad nadie querría, ni debe querer, trabajar de valde”.

El Arbitrio 6.º es el que se refiere a hacer comunicables los dos mares por medio de los ríos Ebro, Zadorra, y de Bilbao, y sobre este ambicioso proyecto comenta: “Esta especie, aunque antigua, sería de imponderable utilidad egecutada, y debiera solicitarse por todos los medios posibles, teniendo presente en lá fábrica de canales, diques, etcétera, para costeo y fondos, y para reglamento de utilidades y derechos, hecha ya la obra, el methodo que se observó, y ahora se observa, en el Gran Canal del Languedoc, que corre 60 leguas, desde el rio Garona hasta el Mediterráneo. De las máquinas que en este Arbitrio señala el Autor, se puede decir casi lo mismo, en general, que de la señalada en la Estampa 1.ª”

La construcción de canales y esclusas para la navegación, estaba muy en boga en esa época, y tenía muchos partidarios en nuestro país, quizá influidos por el conocimiento de las obras de este género llevadas a cabo en Francia, Alemania, Países-Bajos, etc., sin darse cuenta, en muchos casos, de que las características hidrográficas de España no eran las más adecuadas para esta clase de obras, que única-

mente en ríos de mucho caudal y de poca pendiente podían efectuarse con éxito.

Llegamos al último arbitrio del Proyecto, al que su impugnador dedica bastante espacio haciendo algunas consideraciones de tipo general, para terminar diciendo: "Por lo demás ganará muy poco Vizcaya en enviar colonias a Galicia y Andalucía, u otras partes: porque los que las forman solo trabajarán por su utilidad particular, y no de la Provincia, y menos de la Orden: porque los nuevos pobladores a la segunda generación olvidarán el País de su origen, y solo mirarán por su conveniencia, y por la del País en que viven, como sucede a los Españoles que pasaron a América: porque Vizcaya se desentrañará de lo mejor que tiene, que son sus habitantes, y quitado esto ninguna cosa alcanza para que pueda dejar de ser infeliz: y en fin, porque estos nuevos Pobladores de los Valdíos, si no han de tener el dominio de ellos, serán infelicitísimos, y no habrá quien deje su País para no hallar más que miseria en el ageno: y además de esto, o se han de mezclar, y confundir con los antiguos habitantes del País, perdiendo su Fuero y Privilegios, y de este modo no se logra el asunto, o se han de quedar separados y essentos, y este será un continuo manantial de guerras, chismes y disputas."

"Lo que en este arbitrio se añade, de que la Orden tenga Colegios, y Casas en los Puertos, sería del caso quando se señalasen los fondos para tan grandes obras. Lo que se pone al fin de concederle lanzas mareantes, puede subir poco. La advertencia última de las tres clases que han de componer la Orden: 1.º, Soldados; 2.º, Administradores; y 3.º, Trabajadores, se hace difícil porque no se señalan que condiciones debe tener cada uno, para ser admitido, y qué utilidades se le proponen; pues casi todos aspiran a ser más, porque há de querer ser trabajador, quien puede ser Soldado descansado?, y así de lo demás."

Termina el dictamen, fechado en Madrid, a 22 de junio de 1750, con la siguiente: "Conclusión.—Por todo lo cual me parece bizarro el pensamiento de la proyectada Orden de S. Ignacio; pero inasequible por los medios que se señalan: y quando se efectuara, juzgo sería inútil a Vizcaya, y al Reyno: y añado, que acaso sería muy dañoso al Estado, y a la misma Vizcaya."

"Juzgo últimamente, que las ventajas en una palabra se reducen a que de las Provincias de Cantabria, hoy pobres y estériles, se hagan unas Provincias ricas y abundantes, por medio de la navegación, y comercio interior, y fábricas dentro del País, de todos géneros. Esto se logrará quando en las Provincias de Vizcaya se tomen las providencias que se tomaron en las provincias de Holanda, Ze-

landa, etc., para hacer de pobres pescadores, la República más poderosa: la proporción de Vizcaya es mayor, porque no tiene cargas del Estado. Lo que falta es, establecer en Vizcaya fábricas de todo género de cosas, telares, y manufacturas, fomentar las Escuelas de Ciencias útiles a la vida, Navegación y Comercio de las Ciudades: hacer casas de Oficios, donde se enseñen las Artes mecánicas, Hospicios y Casas de Misericordia, con fábricas, astilleros y atarazanas: y podría concedérseles alguna Provincia de Indias, donde hiciesen colonos con el método y buen orden que observan en las suyas los Extranjeros. Tal vez sería la Florida, o alguna de las Islas del golfo de Mexico: tal alguna en la tierra firme del Perú, o sobre el Mar del Sur.”

