

BOLETÍN

DE LA

REAL SOCIEDAD VASCONGADA DE AMIGOS DEL PAÍS

(Delegada del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Guipúzcoa)

AÑO II

CUADERNO 2.º

Redacción y Administración: MUSEO DE SAN TELMO - San Sebastián

La economía vizcaína a fines del siglo XVIII

por

José M.^a de Areilza

Entre los papeles manuscritos que he ido reuniendo en mi biblioteca de temas vascongados figura el que doy a continuación, transcrito y anotado para mayor claridad. Lleva el documento una signatura que dice: "*Copia de la relazn. entreg.da a d.n Antonio Regas a principios de 8.brc de 1795 para el Sr. dn. Francisco de Zamora del Consejo Real*". Y del contenido se deduce, a mi entender, que se trata de un alegato que hicieron llegar al Consejo persona o personas bien enteradas de las cosas de Bilbao y de Vizcaya. Consta la relación de cinco hojas, tamaño folio, manuscritas con letra clara y menuda de pendolista o copista profesional, y parece incompleta, a juzgar por la redacción de la última línea. El texto tiene, a mi modo de ver, considerable interés, ya que ofrece una sintética visión de la economía de Vizcaya en aquella época, apuntando, con ciertas reservas, los remedios y soluciones más apremiantes. Son sumamente significativas en este escrito la fecha en que se redactó y el nombre del último destinatario. En Octubre de 1795, hacía, en efecto, escasamente dos meses que se había firmado en Basilea la paz con la República francesa. Las tropas enemigas habían evacuado Vizcaya y Guipúzcoa poco después y la Diputación del Señorío acababa de ins-

talarse en el recién liberado Bilbao, donde celebró su primera reunión solemne el día 28 de Septiembre. Ello induce a pensar que este informe se envió con carácter de urgencia al Consejo Real para dar una versión exacta de la situación económica de Vizcaya, que era angustiosa por los gastos y depredaciones de la guerra, y con ánimo de conseguir ventajas fiscales y comerciales para la Villa y el Señorío. Lo notable del caso es que tal documento fuera destinado a don Francisco de Zamora, el famoso Alcalde de Casa y Corte, a quien Godoy, su protector, había nombrado durante la guerra "auditor general" del Cuerpo de Ejército de Navarra, especie de cargo de "Comisario político", que el Duque de Alcudia, sin atreverse a denominarlo así, había imitado del Ejército de la Convención. Zamora, que era, al decir de Cánovas, "hombre de muy singulares ideas", mantuvo a todo lo largo de la campaña una copiosa correspondencia con el valido de Carlos IV, y de este comercio epistolar, henchido de datos y observaciones peregrinas, sacó precisamente el artífice de la Restauración, terminantes conclusiones contra los Fueros y el sistema foral. En su prólogo a la obra de Rodríguez Ferrer "Los Vascongados", escrito en 1873, en plena guerra carlista, concretó Cánovas sus opiniones sobre nuestras Provincias y su conducta durante la contienda contra la República francesa. Basándose en los textos de Zamora, hizo Cánovas, con notoria ligereza, la calumniosa acusación de que los vascongados flaquearon en 1795 por que el sistema foral había minado el espíritu nacional en nuestra tierra (1). Pues Zamora era un irreconciliable enemigo de nuestras peculiaridades y no perdonaba ocasión, en sus cartas a Godoy, de subrayar, incluso con falsedades, los episodios adversos de la lucha, deduciendo conclusiones agresivas y sugiriendo para el futuro la implacable poda del árbol foral. Resulta, decimos, curioso que a un tal enemigo

(1) Entre las varias refutaciones que se hicieron a esta tesis de Cánovas figuran, además de las ya clásicas del Duque de Mandas, "La Separación de Guipúzcoa y la Paz de Basilea" y la de don José Gómez de Arteche, "Nieblas de la Historia Patria", merece citarse la magnífica conferencia de don Gregorio de Balparda, pronunciada en el Congreso de Estudios Vascos de Oñate: "El espíritu nacional de las Provincias Vascongadas a fines del siglo XVIII", que ha sido editada recientemente juntamente con otros trabajos del insigne historiador, en el Tomo III de la "Historia crítica de Vizcaya y de sus Fueros". Ed. Junta de Cultura de Vizcaya. M. 1945. S. Aguirre.

de nuestros intereses provinciales fuera destinado el informe que pide, precisamente para Bilbao y su comercio, medidas de protección y apoyo sin detrimento de los Fueros.

He aquí su texto literal:

“El Señorío de Vizcaya, que tiene 12 leguas de largo sobre 11 de ancho, es de un terreno escabroso, muy montuoso, de tierras de poquisima substancia o jugo, salvo algunos valles, que no dejan de tener su mérito, mediante el ingenio y lo laborioso de sus naturales, que hasta las mujeres trabajan en la labranza y demás quehaceres del campo a la par que los hombres. Contiene 84 anteiglesias, 22 aldeas, 20 villas y la ciudad de Orduña, y en todos, sobre poco más o menos, una población de 100.000 almas. En las más de dichas villas y ciudad tienen ferias cada año, por privilegios concedidos de su Señor, todas francas, pero ninguna es de consideración. En su costa de mar hay 9 lugares y son empezando a contar por la parte del Este, Ondárroa, Lequeitio, Ea, Lanchove, Mundaca, Bermeo, Plencia, Guecho, Portugalete y Santurce. Menos Plencia, Portugalete y Santurce, los demás, la mayor parte de su subsistencia lo sacan de la pesca, que la hacen en sus costas en lanchas menores y mayores, tripuladas de 13, 17 y 21 hombres, quienes los días que no pueden ir a la mar, por estar alborotada o por tener el viento contrario, o poco seguro, se emplean cada uno en su oficio; por ej., los hay de labradores y de todas las artes. Dicha pesca la venden en los mismos puertos a los arrieros que les llevan de Castilla, trigo y cebada; de la Rioja y Navarra, vinos y aceites. De ésta también llevan del Reino de Aragón. Dichos arrieros, en estas mismas tierras, venden el pescado fresco y mucha porción en la villa y Corte de Madrid, así en fresco como en escabeche y con particularidad en besugos y merluza y alguna cosa en atún. El Puerto que más fama tiene, así en el buen gusto del pescado como en la cantidad, es la villa de Bermeo, que en un año regular saca por valor de 80 a 100.000 pesos. Y lo demás de su manutención, de las pocas tierras que tienen, lo que tienen de común, con las otras villas, todas pobres y de poca población, con algún poco de vino que llaman chacoly, que cojen en Orduña, Valmaseda, Abando, Begoña, Deusto, Baracaldo, Santurce, Portugalete, Bermeo, Mundaca, Lequeitio, Ondá-

rroa y Arrigorriaga es de poca substancia y apenas a los mismos lugares los puede proveer para 6 meses del año.

En la tierra llana del Señorío que son los naturales que viven en sus caseríos esparramados en el campo, a medida que su población ha ido en aumento, la misma necesidad de su sustento, les ha precisado a quebrantar hasta las mismas cumbres de los montes y a puro trabajo y economía, sacan de ellas con qué alimentarse, siendo el menor renglón con el cual generalmente se sustentan, el maíz, que por ser país húmedo y donde llueve mucho, prospera muy bien, pues un año común produce dicho solar hasta 200 mil fanegas. Además, sacan de sus tierras cosa de 40 a 50 mil fanegas de trigo de mediana calidad; mucha castaña y manzanas, de que es muy aficionado el vizcaíno; peras, ciruelas y demás frutas menores en bastante cantidad, así como habas, judías y de toda especie de hortalizas, y con particularidad coles o berzas, que son delicadas y las comen todo el año.

La gente, a más del trabajo del campo, se ocupa en labrar, coger y acarrear de 600 a 700 mil cargas de carbón que sus montes producen un año con otro, de leña de roble, castaño, encina, borto, haya, a 140 ferrerías que tiene el Señorío, acarreo a ellas desde la ribera de la villa de Bilbao de 150 a 200 mil quintales de vena para hacer la labranza de 80 a 100 mil quintales de toda especie de fierros que labran en cada año, uno con otro. En tiempos pasados hubo hasta 190 de dichas ferrerías, que han ido disminuyendo a medida que ha ido en aumento su población, porque ésta ha ido haciendo roturas en tierras, que únicamente estaban ocupadas en criar leña para carbón, y por esta misma razón, en lo sucesivo, su número irá aminorando (1).

(1) El joven investigador y economista don Francisco Sánchez Ramos ha examinado con rigor el proceso de nuestra historia siderúrgica desde sus comienzos hasta 1900, en su reciente obra "La Economía siderúrgica española" M.1945.CSIC. La siderurgia vizcaína es analizada con preferencia. En dicho estudio. El informe que transcribimos confirma el hecho citado por Sánchez Ramos de un estancamiento con tendencia a la contracción, en las cifras de la producción de hierro de aquellos años, debido a la exclusiva utilización del carbón vegetal, cada vez más escaso por las talas y la roturación de bosques. Hay que recordar aquí que uno de los empeños vitales de la "Real Sociedad Vascongada" era aclimatar entre nosotros, "nuevos procedimientos para beneficiar el hierro" que empezaban a utilizarse en gran escala en Inglaterra y en Suecia. La Gran Bretaña produjo ya más de 125.000 toneladas en 1796 empleando carbón mineral.

Este es el único ramo en que los Ferrones que no tienen medios propios para hacer las compras de carbón y vena para hacer la labranza, reciben dinero adelantado, pero es regularmente a interés a estilo de comercio de 4 a 6 por ciento al año, según la confianza que se merece en el concepto público el recipiente.

Menos algún poco que de los puertos marítimos se remite por cuenta de los mismos ferrones a vender a Bayona, Burdeos y Nantes, y algún pico que los de Arratia venden a los mercaderes de Vitoria, toda la labranza de fierros la traen para su venta a la Rentería de Bilbao, cuyos mercaderes lo despachan después, según las órdenes que reciban, pero regularmente una buena porción para el Reino y especialmente para Cádiz y Sevilla, para Portugal y Francia y de su propia cuenta y riesgo remiten a las Américas de 15 a 20 quintales y con preferencia de otros puertos, al de Veracruz.

Además, hay en el Señorío de Vizcaya 4 a 5 Martinetes, donde pulen y adelgazan las barras de fierro y las reducen al tamaño que se quiere, según la obra a que las destina, sea para hacer clavos crecidos, Almadanetas, Fallebas de Puertas y ventanas, etc. También hay cuatro martinetes de cobre para la fundición de este metal, hacer calderas y cazos y todo género de utensilios de cocina en las inmediaciones de la Villa de Valmaseda, que los revendedores van allá a comprarlos, para después despacharlos en el país y las Castillas. Una fábrica de papel ord^o o de estraza, de poca consideración en las inmediaciones de Durango. En las de Bilbao hay, jurisdicción de Begoña, otra fábrica de anclas de navíos, de todos tamaños. También hay otras dos fábricas, la una en Baracaldo y la otra en la Mella, denominadas las fanderías, donde las Barras de fierro Planchuelas, las reducen a Barillas para hacer clavos desde 1 pulgada hasta 8; y desde esta dimensión hasta 24, que sirven para los navíos, los hacen en los Martinetes. En ellas y en las fraguas que hay en dicha fábrica de Anclas, la Villa de Bilbao, Zorroza, Durango, Elorrio y Ochandiano, además de trabajar mucha cantidad de clavos y de herraduras, trabajar todo género de instrumentos de hierros para la labranza de tierras, herraduras para caballerías, hachas, palas, rejas de arar; los propios para las minas de oro y plata; y para los ingenios de azúcar. Balaustres de todo tamaño y grueso que

se quiera para las casas, iglesias y jardines. Toda esta ferretería se despacha en el Reino y sus Américas a donde los vizcaínos remiten porciones a vender de su cuenta.

También es una industria de los labriegos vizcaínos, que sin embargo que sus ejidos no les prestan pastos sino pobrísimos, que únicamente sirven para ganado vacuno que nació en el país y que son de casta ruin, el engordar cierta porción de bueyes viejos que los compran en las ferias que se celebran en las inmediaciones del Señorío y con particularidad en Quejana que hay una por San Juan, de las nombradas por el Reino por las muchedumbres de ganado vacuno, bueyar, caballar y muladar que llevan a ella los mismos del país y los de Gureba, de las montañas de Santander, de Asturias y de Galicia. Los engordan hasta hacerlos cebones, con hierbas, hojas del maíz, nabos y mazorcas del mismo país, y después los venden en sus propias carnicerías, en las de la villas del mismo Señorío; lo sobrante para la ciudad de Vitoria (2).

También es una de las industrias con que el vizcaíno saca su pan, el ramo de la vena de hierro de los montes de Somorrostro, pertenecientes a los Cuatro Concejos. Su saca y acarreo, que se hace en los veranos, ocupa mucha gente. El primer acarreo lo hacen hasta las riberas de la Anteiglesia de Baracaldo y desde aquí a la villa de Bilbao en todo el año lo llevan en gabarras, que la carga de cada una se reputa en 200 quintales machos, y cada quintal de 155 pesos castellanos. Lo que se embarca también lo llevan en gabarras hasta San Nicolás, frente al Convento de los Padres Carmelitas de el Desierto, a donde van los barcos de los diferentes Puertos de Vizcaya y con particularidad los plencianos, a cargarlos para después transportarla a la Provincia de Guipúzcoa, a los mismos Puertos de Vizcaya, a los de las montañas de Santander, las cuatro villas de San Vicente de la Barquera y a los de las Asturias. Este transporte se hace en buques menores de 25 a 80 toneladas de a 20 quintales cada uno, que además de mantener muchas familias se crea buen número

(2) La verdad es que no queda muy bien la ganadería vizcaína cuya única especialidad parece ser la de engordar bueyes viejos comprados en Quejana a los feriantes montañeses, gallegos y asturianos. La "casta ruin" del ganado vacuno es otro dato interesante para la historia del desarrollo pecuario.

de excelentes marineros, pues como costean en su navegación, se acostumbran a la bravura del Mar Cantábrico y se adiestran en las maniobras de los navíos y son muy propios para el servicio de la marina Real.

VILLA DE BILBAO Y SU COMERCIO

A la manera que el sol vivifica las plantas de la tierra, así el comercio de Bilbao vivifica todo el solar del Señorío de Vizcaya, dando curso y valor a sus frutos y un movimiento continuo a sus naturales, sea para el acarreo del exceso que coge una Anteglesia y que les falta, así para comer como para vestir. Sin este socorro el año pasado de 1789, aquel solar hubiera padecido mucho de la hambre. No limitó sólo sus socorros a Vizcaya, sino que los extendió a la provincia de la Rioja y Castilla la Vieja. Y todo por efectos de la industria. La Holanda presenta diferentes villas al similitud de Bilbao, que mediante su comercio, sin tener nada de las producciones de su país, cuyo terreno en muchas partes no da otra cosa sino heno o hierba, para alimento de ganados, todo lo tienen con mucha abundancia, para sí mismos y para extraer a Reinos y extraños, y con particularidad todo género de granos. En los veranos hacen sus acopios en los puertos del mar Báltico, los importan a sus lugares y en la primavera, según reconozcan que se experimenta alguna falta en Francia, España y Portugal, ellos son los primeros que se presentan para hacerles provisión; industria en que ganan mucho dinero. De lo que se puede inferir que el comercio es el alma vivificante de cualesquiera tierra, provincia o Reino. Y esto es lo que patentiza la villa de Bilbao, cuyos vecinos dedicados a la industria o comercio, no solamente dando curso y salida a los hierros, ferreterías y demás que se fabrican en el Señorío, sino que les provee de cuanto pueden necesitar para comer y vestir; se proveen a sí mismos y hacen acopios considerables de todo género de ropas de lana, de lencería, comestibles y demás necesario al hombre, para surtir la mitad del Reino de España, cuyas lanas, en la mayor parte y las más finas, Bilbao es el que da salida a ellas y presta su industria y los navíos, para hacer el acarreo a Francia, Inglaterra, Ho-

landa, Ostende y Hamburgo. Su industria mantiene siempre en actividad de 140 a 150 buques menores desde 25 hasta 300 toneladas, y continuamente están navegando de puerto a puerto, en el Reino, a los extraños y a nuestras Américas; todos con tripulación de Vizcaya y casi todos fabricados en la ribera de Bilbao, con material y maestros del país, no empleando en ellos de los extraños sino las tablas de cubierta del entrepuente, los palos, perchas, velamen, brea y alquitrán (3). Su industria fué la que estableció en sus inmediaciones hasta 32 fábricas de curtidos y algunas de ellas de mucha magnitud que tenían hasta 60 y 80 noques, que un año con otro curtían hasta cien mil cueros de vacas, bueyes y toros, y sobre poco más o menos, otro tanto de becerrillos, ovejas, carneros y cabritos, todos del Reino e Indias. Proveían las provincias exentas, las Castillas con Madrid y una buena parte de la Andalucía. Cuando se hallaron en su mayor auge y que daban ocupación a más de dos mil personas diariamente, llegaron Ordenes Reales imponiéndoles derechos que por último llegaron a pagar los cueros en pelo con la entrada en Vizcaya y entrada en Castilla, después de trabajado, hasta un real de vellón en cada libra; carga que no pudieron resistir en competencia de la franquicia que gozan iguales fábricas establecidas en el interior del Reino, por cuya razón todas fueron por tierra y solas 4 ó 6 que quedaron en manos ricas, quedaron en pie. Y aunque después S. M., sobre representaciones hechas de los dueños de otras fábricas a consulta de su consejo se ha dignado mandar se les baje para en lo sucesivo una tercia parte de los derechos que pagaban, no es suficiente alivio para que se puedan reponer ni competir con las del interior. Estas, prevalecidas del favor, despachan sus cueros a medio curtido y por su consecuencia, la obra es de poca duración y resulta un perjuicio conocido para los consumidores. Los vizcaínos llegaron a perfeccionar el arte de curtir, a igual grado que en los países extraños mediante oficiales diestros que hicieron venir de ellos.

(3) Esta descripción del comercio de Bilbao, semejante al de las villas hanseáticas o de Holanda revela bien claramente la enorme importancia del tráfico marítimo de mercaderías que ya era con mucho la principal riqueza del Señorío. Los celos contra Bilbao y sus inquietos mercaderes iban a empezar muy pronto a manifestarse ruidosamente por parte de las Antieglecias, labriegas y rumiantes.

Bilbainos fueron los primeros que establecieron fábricas de harina, que encubadas las remitían, desde que S. M. libertó el comercio para las Américas, a las islas y con preferencia al puerto de La Habana, donde cuando llegaron a tener alguna estimación y disputarla, mediante la libertad de derechos que gozaban, a las de Francia y angloamericanos, a que estaban sujetas, llegó una Real Orden mandando que las harinas de las provincias exentas pagasen el mismo derecho que las extranjeras, sin embargo que fuesen sacadas de los trigos de Castilla; disposición que echó por tierra 4 fábricas en la villa de Bilbao, que a mucha costa se establecieron, después de haber hecho venir oficiales de Francia, y que en pocos años empleaban y daban de comer a más de mil personas (4). De resulta, los de Bilbao fueron los que contribuyeron para edificar algunas en el puerto de Santander y tierra de Campos, que mediante el auxilio de la piedad del Soberano han prosperado y todavía aumentarían por un natural siempre que los fabricantes se esmeren en sacar buenas harinas, como lo pueden por ser el trigo de Castilla de los buenos de toda la Europa, así por su bondad como por la blancura de su harina. Los de Bilbao fueron los que enviaron a San Petersburgo la primera embarcación mercantil española, que ancló en aquel puerto y en el río llamado Misisipi, luego que la Francia hizo cesión de este territorio y de la Nueva Orleans a N. soberano.

Es también de su comercio activo, la construcción de barcos, navíos, lanchas, gabarras y botes, que se fabrican en su ribera, con maderamen y tablazón (excepto las cubiertas) del mismo país). Las embarcaciones desde 25 hasta 100 toneladas, son sin duda alguna de las más airoas y de la mejor construcción del Reino, y apenas las hacen mejores en los extraños. En cuanto a los buques mayores de 150 a 300 toneladas, no han llegado a perfeccionarlos tan bien como los pequeños, pero los hacen buenos. Este ramo, tan útil al país y

(4) He aquí una referencia típica de los perjuicios extraordinarios que el sistema foral causaba a las manufacturas vizcaínas, dejándolas sometidas a doble gravamen como en estos casos de los cueros y de las harinas, y precipitando su ruina y su cierre. Piénsese que el censo de los trabajadores de la industria de curtidos y de la de harinas que se relaciona era de tres mil personas, cifra de consideración en la relativamente pequeña población obrera de Vizcaya. La idea de llevar las aduanas al puerto de Bilbao incorporando de algún modo la economía manufacturera a la protección nacional tenía que irse abriendo paso en las mentes más sagaces de la Villa:

al Estado, es capaz de mucha mejora, según se hace ver en seguimiento.

De el Reino, el puerto de Bilbao apenas recibe otra cosa de valor que las lanas. Hasta que S. M. hubiese hecho gracia de 4 % sobre los mismos derechos a el de Santander, se embarcaron en aquella Villa para los Reinos extraños, hasta 30 mil sacas de a 200 a. cada una y de resultas de dicha gracia, el número se redujo a cosa de 20.000. En este trato muchas casas de Bilbao han ganado buenos caudales y todavía lo siguen con mucha fuerza, anticipando dinero a los dueños de la Cabañas y remitiendo lanas a los Puertos y fabricantes extraños.

El comercio pasivo de Bilbao es de mucha consideración, pues un año con otro recibía los últimos años, antes de esta guerra, setecientas embarcaciones cargadas, así nacionales como extranjeras y todas pagaban la avería al contado antes de la guerra, $\frac{1}{2}$ % y ahora uno y a más, el derecho de anclaje. Además tiene con la villa a medias el derecho de Prebostad, que pertenecía al Señor y que ambas comunidades lo tienen comprado a S. M.

No es fácil fijar el número de los buques de cada nación que aportan al puerto de Bilbao cada año, porque en eso se experimenta variedad, a causa más o menos de sus cosechas, pescas o fábricas, pero a juicio prudencia, sobre poco más o menos, se podía regular como sigue:

- 300 de los puertos del Reino y de los extraños nacionales.
- 50 franceses de diferentes puertos de su Reino.
- 130 ingleses de diferentes puertos y de la pesca de Terranova.
- 30 holandeses id.
- 25 dinamarqueses id.
- 10 suecos id.
- 40 de diferentes puertos del mar Báltico.
- 20 de Hamburgo y Bremen.
- 15 del puerto de Ostende.
- 60 de los puertos americanos.
- 20 portugueses.

700 navíos y 10 á 15 de la Rusia.

Supuesto que es sabido que cada nación introduce los frutos que

su país produce y fabrica y por especulación otros, nada diré en el particular.

OBICES QUE IMPIDEN LA PROGRESION DE LA POBLACION DE BILBAO Y SU COMERCIO

El vizcaíno es tan ciego del amor de su Patria y de su Nobleza, que vive en la inteligencia que los demás hombres, sean de donde fueren, son inferiores a ellos y con particularidad, en el linaje. En tiempos de la expulsión de estos Reinos de los sarracenos y judíos, los vizcaínos pudieron tener razón para solicitar y de impetrar de la Reina Doña Juana el privilegio que ninguno del Reino ni de los extraños fuera a establecerse a su provincia, sin que a los 60 días diera su filiación o genealogía; una ley que entonces era buena y en el día es muy perjudicial. Generalmente los vizcaínos tienen poca instrucción y su ignorancia es causa, que nunca han conocido, que la tierra es patria común de los hombres y que de su reunión nace la sociedad, de ésta el comercio, que acarrea al país la abundancia y las riquezas. Le hace feliz, la provincia y el Estado, prestándole medios y brazos. Por no conocer este principio tan sólido y conocido ya por todo el mundo polizado (sic) hoy los vizcaínos hacen valer la predicha ley, con el mismo rigor y fuerza que cuando la lograron, rigor que impide que ninguno de fuera, sea del Reino o extranjero, vaya a establecerse a la villa de Bilbao, pues además de ser muy considerables los gastos a que se constituye un pretendiente lleva contra sí la exposición si será o no admitido por vecino, en lo que los fines particulares y el espíritu de partido tienen un campo grande (5). Este tropiezo es causa que su población no haya tri-

(5) Este párrafo demuestra a mi juicio que el autor de la relación no era vizcaíno sino ajeno a la tierra, acaso algún funcionario residente en la villa de Bilbao. El ataque a las leyes vigentes de limpieza de sangre, exigidas para residir en el Señorío y ganar vecindad no lo hubiera escrito, en estos términos, ningún vascongado de aquella época. Por otra parte la acusación es injusta y exagerada pues eran numerosísimos los extranjeros que vivieron en Bilbao, dejando descendencia que llega hasta nuestros días. Véase a este respecto GUIARD-Historia del Consulado de Bilbao-Tomo II-Págs. 541-42. Y también del mismo autor "Historia de la Villa de Bilbao" Tomo III-Págs. 521 y 319. Las trabas al establecimiento de mercaderes extranjeros eran una normal defensa de los comerciantes indígenas al avasallamiento de los forasteros que en ciertos momentos del siglo XVII acaparaban el tráfico de mercancías de Bilbao.

plicado en este siglo y el que sus vecinos no tengan facultad de edificar casas para su propia habitación, en la ribera de la parte de Abando, con la misma gracia o goce, que en dicha villa para girar el comercio; a lo que los caseros siempre se han opuesto y han logrado del consejo con informes siniestros y amaños, órdenes que impidan hacer casas nuevas. Y aunque los años pasados se logró Real Decreto para poder hacer una fila de ellas en el Arenal y facultad para levantar en los vacíos y casas mal habitadas, respecto pertenecer éstos a Mayorazgos, nadie se atrevió a emprenderla, por no exponerse a pleitos, que nunca tienen fin. Por lo que sólo tuvo efecto en la primera parte. Una nueva Real Orden que impondría graves penas a los opositores sería el medio seguro de conseguir el fin (6).

(6) Se hace referencia aquí al célebre y ruidoso pleito que sostuvo don Nicolás Antonio de Loredó, síndico personero del Común de la Villa, con varios propietarios de terrenos en el Arenal y Sendeja que se oponían a sus planes de urbanización y construcción. Loredó que era hombre de arrestos y tenía una pluma caústica y agresiva, logró que el Consejo de Castilla diese una "Real provisión" aprobando sus planes. Proponía el Síndico Loredó con un sentido moderno de la utilidad social que para resolver el angustioso problema de la vivienda —escasez, rentas altas, condiciones deplorables de habitabilidad— se edificaran por cuenta del Ayuntamiento cierto número de casas, ochenta y seis exactamente, en diversos solares que indicó sobre un plano. Cuando se tratase de solares de propiedad particular, Loredó sugería que se diese un plazo a los propietarios para que ellos edificasen por su cuenta, pasado el cual se concedía el derecho a edificar a otro que quisiera hacerlo.

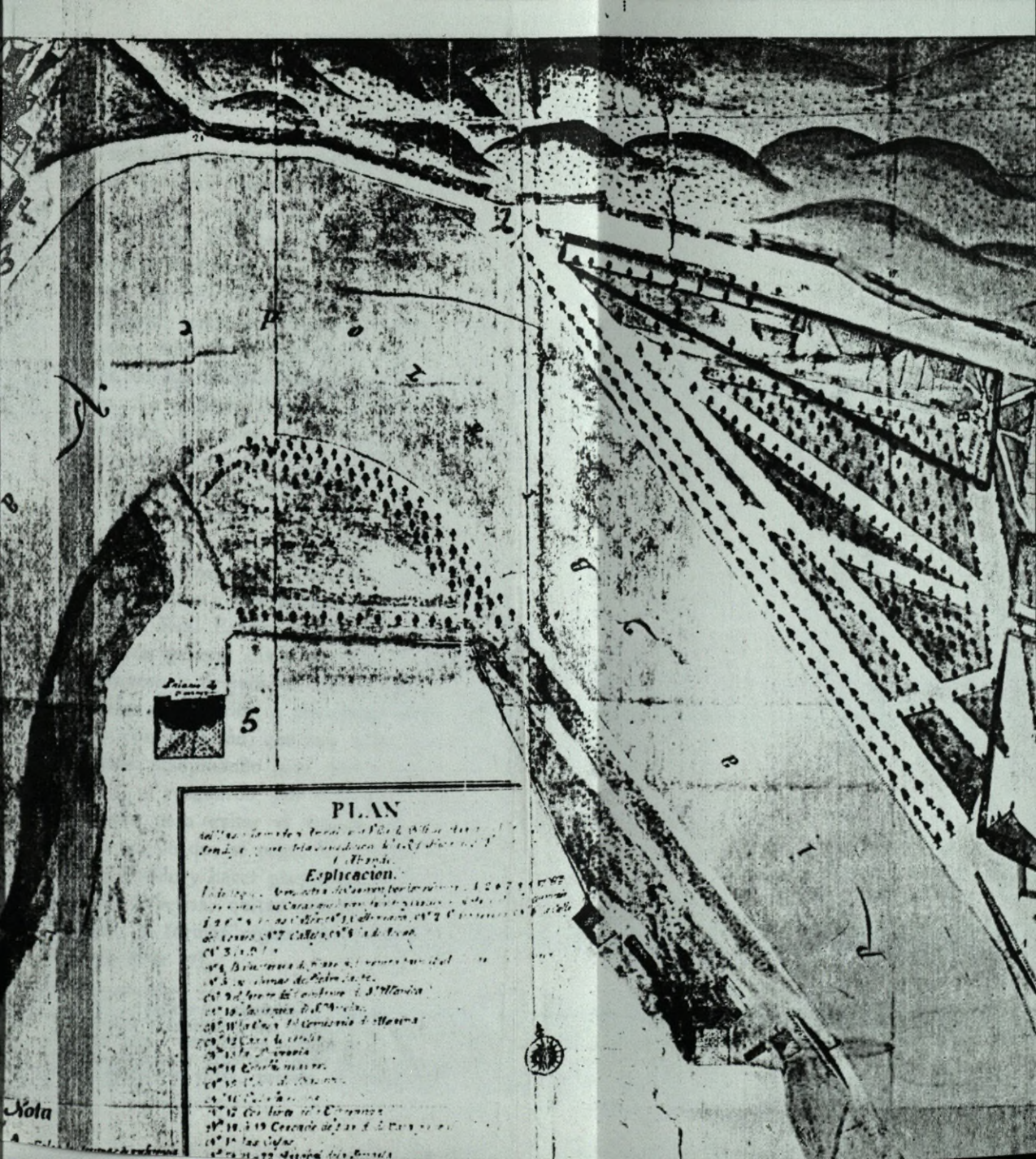
Loredó se encontró con la dura oposición de los propietarios afectados quienes le hicieron frente en el propio Ayuntamiento, del que formaban parte como Regidores don José María de Jusué y don José Ventura de Goltia. Contra ellos y contra don Pedro de Allendesalazar reiteró Loredó sus violentas diatribas. En su "Representación" al Consejo de Castilla, Loredó acusa a los propietarios de egoístas y especuladores, de oponerse al clamor unánime del vecindario que pedía urgentemente habitaciones y pisos nuevos, para revalorizar sus inmuebles cada día más solicitados y elevar las rentas. Y también de coaccionar a sus inquilinos, obligándoles a votar en las elecciones para cargos del Municipio y del Consulado, bajo la amenaza de echarlos a la calle. El Consejo aprobó los planes de Loredó y se publicó la "Real Provisión" impresa en Bilbao en la Viuda de Egusquiza, sin año (En 1790?). Pero los propietarios alegaron que en el escrito de Loredó había "ofensas contra su honor" y lograron que se recogiesen y archivases los ejemplares repartidos, como así se hizo. En el AHN se halla el expediente completo de este curioso asunto con un ejemplar, de los recogidos y un plano parcial de Bilbao que reproducimos a continuación.

Loredó fracasó en su empeño. Pero pocos años después, don Ventura Gómez de la Torre levantó su casa-palacio que aún hoy existe, junto a San Nicolás, comenzando así la urbanización de la "Estufa" y de la Sendeja. Y un par de décadas más tarde bajo Fernando VII el proyecto de "Plaza Nueva con arcos" se hizo realidad.

El comercio de la villa de Bilbao hubiera extendido sus navíos tres o cuatro veces más que los que tiene, si éstos hubiesen tenido más protección por el Gobierno. Uno de los mayores agravios que sus vecinos comerciantes experimentaban era que, teniendo navíos propios, no podían emplearlos para exportar los frutos del Reino a sus mismos puertos y a los de los extraños, en competencia de los extranjeros, a causa que esos reducían los fletes en término, que a los bilbaínos no les tenía cuenta. La razón es como los buques extranjeros habían ya ganado un buen flete en la conducción del cargamento que trajeron a Bilbao y tenían que restituirse a sus tierras, antes les tenía más cuenta de tomar carga a medio flete, que no volverse de vacío; y con igual flete el navío español no le tenía cuenta de emprender viaje. Además, éstos pagaban más derechos y tenían más gastos, en las entradas y salidas de los puertos extraños que no son naturales, lo que no se verificaba en el de Bilbao, que con cortísima diferencia, lo mismo pagaban unos como los otros. Jamás se ha reconocido que los ingleses y holandeses, cuando por el tratado de comercio que tienen con su Gobierno no pueden recargar más derechos, que lo pactado a los navíos nuestros que van a sus puertos, hacen de manera que los que tienen carga para España, prefieren sus naturales, en perjuicio de los nuestros, pues han buscado el arbitrio, que los aseguradores no tomen los riesgos de su cuenta en un buque español, sino a un premio casi duplicado, que lo hacían pagar en uno de su país o nación, y como el comerciante busca siempre la mejora de sus intereses, de ahí proviene el poco adelantamiento de nuestra navegación mercantil. Sin duda alguna, es mengua de la Nación Española, que el transporte de sus propios puertos, de puerto a puerto en el reino y para los extraños, y con particularidad yendo o cambiando por cuenta de sus naturales, lo hagan las naciones extranjeras, en grave perjuicio de nuestra navegación. Parece que hay un Derecho natural, para que el español haga la exportación de sus frutos, sea para donde fuera, en sus propios vasos y aun lo mismo diría, por lo que trae de su cuenta y riesgo de los países extraños. En Inglaterra hay una ley que prohíbe a todas las embarcaciones que no sean de su nación, la navegación con cargas de sus frutos o manufacturas de

un puerto a otro en aquel Reino. En Holanda no hay semejante impedimento, pero por su gran economía e industria, han excluido de su territorio la navegación extraña, pues apenas había ejemplar en este siglo que un buque nuestro haya cargado allí para uno de sus puertos. Enhorabuena que esta nación nos traiga en sus vasos sus especias, grasas de ballena, pesca, las producciones de su territorio y los efectos que quiera por especulación. Lo mismo digo de los ingleses, que nos traigan en sus buques el bacalao, salmón, arenques y los gén. de sus fábricas. Aún se debiera limitar a ambas naciones a lo que nos traigan de su propia cuenta y riesgo, así como a todas las demás. Si este principio se pusiese en planta y práctica, no hay duda ninguna que nuestra navegación mercantil en pocos años no tomase un incremento considerable y un vuelo que igualaría las demás naciones marítimas de la Europa. De ella resultaría un beneficio general para nuestra nación y un aumento grande de marineros para hacer el Real Servicio. La nación que se ha moderado y donde menos buques han encontrado un retorno recíproco, es la francesa. He conocido tiempo que los navíos pequeños de Bilbao hacían todo el acarreo de los géneros que se traían de Bayona de Francia, y lo que se llevaba a las montañas de Santander, Asturias y Galicia, tiempo en que nuestro Cónsul en dicha ciudad de Bayona limitaba sus derechos en cada vaso a sus libras. Y desde que dió en cargarles 18, 24 y 30 libras o pesetas, ninguna navegación de allí se iba retirándose insensiblemente de manera que cuando se declaró la última guerra, a lo menos la mitad de dicho acarreo se hacía con barcos franceses. Dicho aumento en los derechos del Cónsul y el exceso de los gastos en la entrada y salida, que los nuestros pagaban en dicha ciudad de Bayona, más que los naturales, fué bastante motivo para que la navegación de Bilbao fuese desmereciendo poco a poco y con apariencia, que dentro de pocos años la hubieran abandonado enteramente. La libertad y franquicia son los que fomentan la navegación y el comercio, y los impuestos causan la ruina de ambos.

No hay duda que todas las naciones que más progresos ha hecho en el comercio y que más ha extendido su navegación, respecto su extensión y población, y sin embargo, lo estéril de su



PLAN

del teatro de San Pedro de los Baños de ...
según el plano que se dio en el año de 1711
por el Sr. D. Juan de ...

Explicacion.

- 1. El teatro.
- 2. El arco de entrada.
- 3. El arco de salida.
- 4. El arco de ...
- 5. El arco de ...
- 6. El arco de ...
- 7. El arco de ...
- 8. El arco de ...
- 9. El arco de ...
- 10. El arco de ...
- 11. El arco de ...
- 12. El arco de ...
- 13. El arco de ...
- 14. El arco de ...
- 15. El arco de ...
- 16. El arco de ...
- 17. El arco de ...
- 18. El arco de ...
- 19. El arco de ...



Nota

terreno, es la Holanda. Lo ha hecho por lo limitado de sus impuestos en la industria y su comercio y las buenas ordenanzas para su giro marítimo y terrestre. Aunque ésta vaya a la par con la nuestra, aquélla favorece mucho más a los navieros holandeses que a los de Bilbao. Estas debieron ser reformadas en esta parte y en algunas otras, lo que sería muy fácil a vista de las de Amsterdam, de Francia e Inglaterra, que están escritas con mucho pulso y acierto. La más segura y útil sería que se formara una Cámara de Comercio en Madrid, compuesta de 24 individuos todos comerciantes, sujetos hábiles y expertos, escogidos los más en los puertos del Reino, y los demás en los pueblos mayores y de mayor trato del interior del Reino. Su primera ocupación debería ser, la formación de unas ordenanzas generales que sirviesen para todo el Reino, con los aditamentos particulares que fuesen necesarios para cada puerto de mar y pueblos del interior según exigiese el giro y la localidad de cada uno. En segundo lugar, adquirir luces e instrucciones de todos los pueblos de comercio, reformar en ellos los abusos introducidos y dar las órdenes para la mejora. Lo que tiene un campo grande y casi sin límites y con particularidad, si hallase un medio, sin perjuicio del Real Erario, el quitar la alcabala que en la industria y circulación general causa un daño imponderable. Este impuesto es tan gravoso y perjudicial, que obliga a casi todos los comerciantes pudientes del interior, a abandonar ciertos ramos de comercio de la mayor consideración, que hoy están entre manos pobres, que siempre están maquinando para desviarse de la paga, y como éstos son muchos, el resguardo, por muchos guardas que ponga, nunca sería suficiente para evitar el fraude, que es, sin duda alguna, mucho mayor que lo que se paga. En tercero, cuidar y fomentar las fábricas del Reino y hacer plantificar, otras, que son de necesidad, y que por no haberlas, quitan mucho dinero cada año al comercio de España. Y formar reglamentos adecuados para la mejora de cada una de ellas (7).

(7) "Quitar la alcabala"... Es el "ritornello" constante de todos los tratadistas y escritores del siglo XVIII. Por otra parte, la idea de reunir en Madrid esta "Cámara de comercio de 24 individuos, todos comerciantes, sujetos hábiles y expertos" para que proponga ordenanzas comunes a todas las ciudades y villas, proteja la navegación mercante contra los fletes

Por último, dicha Cámara pudiera ocuparse en la mejora y fomento del comercio de la América, que es susceptible de mucho incremento en varios renglones y con especialidad en los de azúcar, cacao, añil, algodón y café, cuya venta es siempre segura y pronto en todas las plazas de comercio de la Europa, y su extensión a los Reinos extraños acarrearía mucho dinero al nuestro.

El establecimiento de dicha Cámara pudiera hacerse sin gravamen del Real Erario, imponiendo por una orden de S. M. a los lugares de donde fueren los sujetos, les pagaran una pensión anual, que fuese necesario para su decente manutención.

Mediante la predicha disposición, uniformidad de ordenanza y evitando en cuanto sea posible que la circulación del giro interior de lugar a lugar y de provincia a provincia no halle tropiezo, no hay duda alguna que el comercio de España no volviese a tomar un aumento grande y un movimiento general que haría felices a sus naturales.

OTRO MODO DE FOMENTAR EL COMERCIO DE BILBAO

Sin embargo, que los años pasados por disposición de S. E. el Conde de Floridablanca, la Vizcaya tuvo la comisión de buscar medios, sin perjuicio del Real Erario y demás vasallas de S. M., cómo se podría habilitar el Puerto de Bilbao para el comercio de las Américas, y que no los pudieron hallar o que por mejor decir *no los quisieron encontrar, por recelos que de sus results no se introducieran los Guardas en el Señorío*. Yo siento que sería muy sencillo y fácil ponerlo en práctica con gran beneficio de las Rentas Reales, de los bilbaínos y vizcaínos, y sin exposición de ningún fraude ni daño de los demás vasallos de S. M. y es en los términos siguientes:

Tiene el Rey un comisario de Marina y un secretario de contrabando en la villa de Bilbao. Cualesquiera vecinó comerciante que quisiese despachar un navío para los puertos habilitados de las

extranjeros, reforme los abusos y fomenta y establezca las fábricas que son de necesidad", es una iniciativa de política económica nacional de aire moderno y centralizado, muy audaz para aquel tiempo.

Américas, le daría parte y una razón individual, bajo de su firma, de todos los efectos que cargase en él y destino, con sujeción a el cargador y cargadores, de pagar los derechos Reales en la Aduana de Orduña, cuyo administrador daría la certificación de haberlos pagado y en su vista, otro comisario habilitaría el cargo y remitiría a la Administración para donde fuese el destino del navío, copia individual de la razón de los géneros de que se compondría su cargazón, a fin de que a su llegada al puerto de la América fuese reconocida y revisada. Y verificada que su contenido se hallaba conforme a la nota remitida por dicho descargo, se le habilitaría para su desgarga y venta, pagando aquellos derechos de entrada a que todos están sujetos. Para la vuelta, remitiendo el Administrador la razón de los puertos que cargase el tal buque el mismo comisario y éste su copia al Aduanero de dicho Orduña, los repicicntes de los géneros irían o enviarían persona allá para pagar los derechos que debiesen y mediante la certificación de haberlos pagado, que se depositaría en la secretaría del referido escribano del contrabando u oficina del Comisario, éste daría los despachos correspondientes para la introducción en el interior del Reino de los frutos americanos así producidos. Esta disposición no daría lugar a ningún contrabando, además de que las personas de algunas conveniencias son las que hacen este comercio y rara o ninguna es la que se atreve de ellas a hacer el trato ilícito, de miedo de perder lo que tiene (S).

Si la piedad de S. M. se dignase conceder al comercio de la villa de Bilbao la predicha gracia y la de igualar con Santander los derechos en la extracción de las lanas, con las demás que llevo referidas, en pocos años llegaría a ser una de las plazas de mayor consideración del Reino y de las de Europa. Nunca llegó su trazo y población al auge en que estuvo en los años pasados de 1785 a 1793."

(8) La fórmula propuesta se reduce a **situat de hecho las Aduanas en Bilbao**, salvando los principios forales, el sistema y fiscal del Reino. ¡Tan claro estaba que la incorporación económica de Vizcaya al cuerpo nacional era una necesidad evidente!