

# **Sector Exterior y Crecimiento Económico en el País Vasco en el Siglo XVIII: Librefranquicia y Proto-industrialización**

*Manuel González Portilla  
Catalina Gutiérrez Muñoz*

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

## **La "internacionalización" de la economía vasca del siglo XVIII**

Las ventajas que ofrecía la foralidad y el librecomercio a las provincias vascas por ser provincias francas o casi francas, y a Bilbao, como el mayor puerto redistribuidor de mercancías de la monarquía hispánica, impulsaron el desarrollo económico del país y su conexión con los circuitos internacionales, afectando especialmente dicha situación al sector industrial-artesanal y al comercial-bancario. El estímulo que generó esta dinámica hizo que se desarrollase una importante actividad económica volcada al exterior, exportándose la mayoría de la producción industrial-artesanal, como el hierro. De los 140.000 quintales castellanos de hierro que se trabajaban en las ferrerías y fraguas vizcaínas a mediados de la década de 1770 (1777), 135.000 quintales salieron fuera del Señorío, se exportaron, y 5.000 quintales se consumieron en la provincia. El valor de este producto, según un Memorial del Consulado (1777), se situaba en 15.400.000 reales, correspondiendo a las exportaciones 14.850.000 reales<sup>1</sup>. Otro elemento que se ha de destacar es el hecho de que el valor de lo producido quedaba en la provincia, ya que los factores que compo-

---

<sup>1</sup> GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contración y del Comercio en la Villa*, 2 vol., Bilbao, 1914, vol. 2, pp. 328-329.

nían el costo -materias primas (carbón y mineral), factor trabajo y transporteran autóctonos, distribuyéndose, además, dicho valor entre el tejido social vasco, que directa o indirectamente participaba en este proceso, como los carboneros, mineros, ferrones, carreteros, comerciantes, artesanos, ganaderos, campesinos... Esta actividad industrio-artesanal, vinculada al desarrollo del comercio bilbaíno, pero también al de otros puertos vascos, se extendía a otros sectores, alcanzando una destacada actividad la construcción naval y las tenerías<sup>2</sup>. La construcción naval se expandió a lo largo de la ría del Nervión y de otras rías del país; industria que había conocido un importante declive desde finales del siglo XVII, para iniciar su resurgimiento a partir de la Paz de Utrecht, a la sombra del desarrollo del comercio y de otras actividades económicas (hierro, lana, pescado...), y alcanzar su máximo apogeo en la segunda mitad del siglo XVIII hasta 1790. Las guerras fueron el principal elemento distorsionador de la economía y el comercio vasco, especialmente de las provincias de la costa, sobre todo de Vizcaya, al ser ésta una zona franca, de librecomercio, que comerciaba intensamente con la Europa del Norte y Noroeste, la Península y América, redistribuyendo todo tipo de mercancías entre las distintas naciones y regiones. Las tenerías fueron asimismo otra de las actividades industrio-artesanales que conocieron gran pujanza en los alrededores de Bilbao, lo que estuvo vinculado al desarrollo del comercio, en este caso a las disponibilidades de pieles americanas, cuyas manufacturas de cuero alcanzaron tanto renombre, «como para igualarlos a los manufacturados de Londres, de mayor precio en el mercado»<sup>3</sup>. Según dicho Memorial, el valor de lo extraído de los tres sectores: hierro, «los rendimientos de los 5 tinglados de jarcias y las 25 tenerías», localizadas en Bilbao y sus alrededores, excedía a 30 millones de reales<sup>4</sup>, siendo el valor de lo «extraído» de los dos últimos sectores de 15.150.000 reales. Cantidad que hemos de suponer que se aproximaba al valor de la producción, aunque, por supuesto, esta cifra siempre sería superior al producto agrícola bruto de la provincia. Sin embargo, estos dos sectores, a diferencia de lo que sucedía en el sector siderúrgico, consumían materia prima importada, especialmente en las tenerías, lo que había de descontarse en su aportación al producto interno bruto. En el mismo informe se citaba la existencia de otras relevantes industrias-artesanales cercanas a Bilbao, como

---

2 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 556-557. Del mismo autor: *La industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917. ZABALA, A.: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, 2 vol., San Sebastián, 1983, vol. 1, pp. 253-260.

3 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, p. 563. Véase también p. 328. Dato recogido por el autor del Memorial del Consulado (1777).

4 *Ibidem*, p. 465. En otras páginas, Guiard da una cifra que oscila entre 28 y 30 millones de reales (p. 328). Estas cantidades, aunque estén supervaloradas, nos muestran la importancia que tuvo el sector industrio-artesanal en comparación con el agrícola cerealista.

los 10 molinos molenderos, una fábrica de vidrio, dos de cerveza, 14 talleres de lienzo y tejidos, y otras «muchas industrias menores»<sup>5</sup>. Diez años después, en 1787, la relación de esta industria «por menor» (putting-out) en el Señorío era la siguiente:

Cuadro 1: Número de industrias y sus operarios

Industrias	Número	Operarios
Telares de tejidos de lino	21	30
Telares de cintas de lino y otros	1.877	1.943
Telares de lana	148	239
Telares de diez y ocho	42	180
Fraguas de quincallería de hierro	68	304
Fraguas de latón	238	740
Tenerías de curtidos	90	800
Alfares de loza fina	3	39
Alfares de loza ordinaria	18	140
<b>TOTAL</b>	<b>2.505</b>	<b>4.415</b>

Fuente: GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, p. 562.

La prosperidad económica del período, que afectaba especialmente a la actividad comercial e industrial-artesanal, y que se basaba en el sector exterior, generó otra serie de demandas como personal (capitanes, pilotos y marineros) para la marina mercante tanto vasca como foránea. A mediados del siglo XVIII, la flota mercante de Bilbao sumaba «más de 140 embarcaciones mayores» con un tonelaje «superior a 20.000 toneladas» y una «tripulación que excedía a 1.000 marineros». Al finalizar el siglo, la marina bilbaína superaba las 33.000 toneladas, siendo «la marinería propia sobre 3.000 matriculados, naturales todos del Señorío»<sup>6</sup>. A estos datos, para tan sólo el caso vizcaíno, hay que agregar la marina mercante de los otros puertos del Señorío, que en el período de 1765-1770 ascendía a 260 buques y 10.763 toneladas. Marina que, en ambos casos, se dedicaba tanto a la navegación de

5 *Ibidem*, p. 562.

6 *Ibidem*, pp. 413 y ss.

altura como al cabotaje. El valor de la marina mercante vizcaína en los años de 1760 superaría 6.800.000 reales<sup>7</sup>.

Cuadro 2: Buques reseñados en cada puerto vizcaíno (sin Bilbao), 1765-70

Puerto	Número	Tonelaje
Plencia	148	5.027
Santurce	31	1.720
Lequeitio	22	663
Bermeo	16	620
Portugalete	14	1.025
Ea	10	214
Guecho	7	934
Deusto	7	444
Ondárroa	5	116
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>10.763</b>

Fuente: GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 448-464. Son buques reseñados por el Consulado.

Las inversiones en la compra de barcos por parte de la burguesía mercantil continuó en las décadas siguientes, como lo refleja el crecimiento del tonelaje de la marina bilbaína.

La expansión del comercio exterior y las posibilidades que ofertaban los nuevos puertos habilitados a Bilbao, aumentaron las rutas de navegación para los barcos vascos y la demanda de oficiales y marinería vasca. En el último tercio del siglo, las escuelas de náutica del País Vasco vivieron una floreciente etapa a pesar de las dificultades que en ciertos momentos surgieron desde otros puertos, como fueron las de impedir que en los puertos habilitados se embarcasen marineros y oficiales vizcaínos<sup>8</sup>. Las escuelas de Bilbao, Plencia, Algorta y Santurce proveyeron de oficiales tanto a la marina vizcaína como a la de los territorios de la Corona, expidiendo títulos a vascos que vivían en los puertos y el interior, como a gentes de otras provincias. Entre 1793 y 1796,

7 *Ibidem.*, pp. 426-433. El cálculo es nuestro y se ha obtenido del precio medio de la tonelada de 28 barcos comprados en 1760-61.

8 *Ibidem.*, pp. 378-379. Santander fue el puerto que maniobró en este sentido en 1783, consiguiendo el Consulado revocarlo al año siguiente, reconociéndose sus nombramientos.

el Consulado expidió 115 títulos, a los que habría que añadir los 13 títulos librados a naturales de fuera del Señorío. En el período 1789-96, en los archivos del Consulado, se recogen los nombres y apellidos de 245 capitanes vizcaínos que hacían la navegación a América<sup>9</sup>. Datos, en definitiva, que no hacen más que reforzar lo anteriormente expuesto, que es el sector exterior, el motor de las transformaciones y de la prosperidad que experimentan las provincias marítimas vascas, sobre todo Vizcaya, en el siglo.

En resumen, vinculado a este desarrollo y a la articulación de la economía vasca en los circuitos internacionales, se va a generar un incremento de la demanda de medios de transporte, tanto marítimo, como ya hemos visto, como terrestre.

La mejora de las comunicaciones con el interior era una necesidad desde finales del siglo XVII, sobre todo por la vía de Orduña. El volumen del crecimiento del comercio en el interior, sobre todo de mercancías pesadas y de volumen, como hierro, cereales, pescado, manufacturas, obligaba a utilizar cada vez más la carreta o la galera, y, por lo tanto, se planteaba la necesidad de construir caminos carreteriles por los que se pudiese penetrar con más facilidad en el interior. Desde distintas instituciones vizcaínas se solicitará repetidas veces la autorización del rompimiento de la Peña de Orduña, hasta que definitivamente la monarquía, por una resolución de 1764, aprobaba dicha obra y la construcción del nuevo camino carreteril Bilbao-Pancorbo. Las obras fundamentales fueron terminadas para 1775, habiendo costado 7.650.000 reales. Se construyeron 75 kilómetros de firme pavimentado, con una anchura de 8,4 metros, para una circulación de doble sentido<sup>10</sup>. La cantidad gastada fue importante para la época<sup>11</sup>, lo que nos refleja las disponibilidades de capital-dinero existentes en la plaza de Bilbao y en Vizcaya. Esta prosperidad, de la que participaba el conjunto del tejido social vasco, obligó a las instituciones a replantear la mejora de la infraestructura de caminos en las provincias vascas, su interconexión y su penetración hacia el interior. Por este tiempo, se proyectó una nueva carretera de 18 kms. y 6,1 metros de anchura de Durango hasta el límite de Alava por Urquiola, hasta Ochandiano, en 1789, con un coste de 1.421.000 reales, a la par que se mejoraba la carretera Durango-Eibar por Bériz y Ermua, cuyos 14 kms., de 5,9 metros de ancho, costaron una cifra superior a 700.000 reales<sup>12</sup>. Pero la clave de estos tramos estaba en conec-

---

9 *Ibidem*.

10 LARREA, M.A.: *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1974. SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, 1984, vol. 1, pp. 254-260.

11 Esta cantidad equivaldría a 95.630 quintales de hierro a precios de mercado de 1777 (80 reales/quintal), o a 1.391.000 jornales de un albañil en Bilbao, o al 66% del P.A.B. de Vizcaya.

12 SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, op. cit.*, vol. 1, p. 255.

tarlos con un camino carreteril de 30 kms. con Bilbao, cuya construcción ya se había planteado en esos años, aunque las obras no dieron comienzo hasta 1803, para finalizar en 1817, camino con el que se buscaba la conexión de la ría del Nervión con Guipúzcoa y Alava. En los años 1820, se construyeron las carreteras Durango-Bermeo (1824), Bilbao-Bermeo (1824) y Bilbao-Vitoria por Altube (1827), y se iniciaron los tramos de Bilbao-Valmaseda y los ramales de Ea y Elanchove<sup>13</sup>. Entre 1775 y 1826, antes del plan de Iguala de 1831, se construyeron 224,5 kilómetros de carreteras en Vizcaya. En cuanto a la red guipuzcoana de carreteras, ésta también mejoró sustancialmente en este período, sobre todo, con las remodelaciones introducidas en la carretera de Vergara-Guetaria, cuyas obras fueron autorizadas a principios del siglo XIX (1809), o la construcción del camino carreteril de Tolosa hasta el límite con la carretera navarra. Pero, además, muchos pueblos hicieron el esfuerzo de construir sus propios caminos, que los enlazaran con las rutas principales, como fueron los casos de Elorrio, Hernani, Pasajes de San Pedro, Orio, Elgueta, Beasain, etc. Carreteras que fueron financiadas con censos sobre amortización de propios y arbitrios de vinos y aguardientes. Por último, las redes vizcaína y guipuzcoana configurarán la red de carreteras de Alava, que también fue mejorada hasta los empalmes con Arlabán en Guipúzcoa, o los de Urquiola, Altube y Barázar en Vizcaya. El tramo Vitoria-Puerto de Arlabán, donde empalmaba con el tramo que terminaba en Irún, o el que pasaba por Salvatierra, fueron posteriormente complementados con el trazado de Vitoria-Burgos, cuyas obras «se realizaron con rapidez, perfección y un coste de poco más de seis millones de reales», habiéndose terminado para 1791<sup>14</sup>, lo que suponía disponer de una excelente carretera de 170 kilómetros entre Miranda de Ebro e Irún. Otra de las vías planteadas fue la que buscaba unir La Rioja con las carreteras vizcaínas. También en Alava, como en Vizcaya y Guipúzcoa, los pueblos hicieron extraordinarios esfuerzos para unirse con carreteras a la red provincial, como fue el caso de Antepardo y Fontecha, que construyeron una carretera para enlazar con la de Orduña, que costó 427.740 reales<sup>15</sup>. Por último, la renovación de la red navarra terminará por complementar la penetración hacia el interior desde las provincias marítimas vascas. En definitiva, toda esta renovación de la red viaria terrestre de las provincias vascas potenciará la articulación de la economía del País Vasco y la formación del mercado regional, a la vez que facilitaba la circulación de mercancías entre el País Vasco (hierro) y los puertos vascos con el interior en el doble sentido.

---

13 *Ibidem*, p. 255.

14 *Ibidem*, p. 259.

15 *Ibidem*.

Por otra parte, la importancia que llegó a tener el transporte terrestre nos lo refleja indirectamente el volumen de medios de transporte que generaba la producción de hierro y su comercialización. Había que transportar el carbón y el mineral a las ferrerías, y el hierro producido llevarlo a los puertos para su extracción o al interior a través de los caminos carretiles. Para la obtención de 140.000 quintales castellanos de hierro, en Vizcaya, en 1777, se consumían aproximadamente 420.000 quintales castellanos de mineral y 700.000 quintales de carbón, y que sumados los tres conceptos dan una cifra 1.260.000 quintales castellanos, los que circulan por las carreteras vizcaínas, para tan sólo producir y exportar el hierro. Medios que se verían incrementados por las mercancías que llegaban del interior (lana, trigo...), tornando con productos importados que recogían en Bilbao y otros puertos, así como hierro. Para hacernos una idea de lo que pudieron suponer estos medios en Vizcaya, todavía en 1867, había un censo de 14.765 carros de bueyes, dedicados exclusivamente al transporte, y 25.757 bueyes<sup>16</sup>.

### **Expansión del sector exterior y navegación de retorno: el desarrollo de la marina mercante vasca.**

Lógicamente, las posibilidades que ofertaba el sector exterior fueron aprovechadas por la burguesía autóctona y la extranjera que se enraiza en el país, que no sólo irán desplazando del control del sector a los extranjeros en la segunda mitad del siglo XVIII, sino que adquirieron una importante flota mercante con la que van a realizar el comercio de ida y vuelta, controlando una parte importante de dicho comercio.

En definitiva, exportarán el hierro vasco y lana del interior, e importarán y redistribuirán manufacturas europeas, granos, pescados y grasa, productos coloniales, etc., realizando un intenso comercio de intermediación entre Europa, América y España. Ya para 1761, esta burguesía comercial afincada en Bilbao poseía una importante flota mercante según se puede apreciar en el cuadro 3. Sesenta propietarios y compañías poseían 119 barcos, que sumaban un tonelaje total de 12.970 toneladas, y cuyos nombres en su mayoría correspondían a apellidos vascos y extranjeros enraizados en el país, vinculados al comercio exterior. Un reducido grupo de estos propietarios (11), el 19,3%, eran propietarios del 48% del tonelaje. Los nombres de estos propietarios correspondían a los mayores exportadores de hierro y lana, así como a los importadores.

---

16 NOVO, P.: "La red de caminos del País Vasco anterior a la implantación del ferrocarril", artículo mecanografiado y de próxima publicación, y cuyos datos amablemente nos ha permitido utilizar el autor.

Cuadro 3: Participación de propietarios de barcos en el tonelaje

Propietarios	Barcos	Tonelaje
11	52	6.242
25	43	5.086
24	24	1.642
60	119	12.970

En 1750, 22 de los 59 mayores comerciantes de importación (el 37%), según datos obtenidos por las averías pagadas, eran propietarios de barcos. En definitiva, a lo largo de los dos últimos tercios del siglo XVIII, en Bilbao, se fue afianzando una potente burguesía autóctona que se situó en la cúspide del poder económico y que acumuló importantes masas de capital. Esta dinámica generó el desarrollo de una navegación de retorno, con la consiguiente reducción de los fletes y aumento de la competitividad de los barcos vascos. Otros puertos del Señorío también participaron en esta carrera, aunque éstos hacían tanto navegación de altura como de cabotaje. Los puertos más frecuentados por estos barcos, por el número de veces que se les cita, se localizan en la ruta de la cornisa atlántica hispano-francesa e Inglaterra, como se puede apreciar en el apéndice 1. Las rutas existentes a partir de Bilbao nos diseñan las conexiones de la burguesía comercial bilbaína con el comercio internacional y su redistribución hacia la España interior y las colonias americanas. Esta ruta se iniciaba en Cádiz, y después también en los puertos habilitados, donde cargaban productos americanos y andaluces, (y por extensión a Málaga y Sevilla), continuando por la costa atlántica para terminar en los puertos de la Europa del Noroeste y Norte (Ruan, Nantes, El Havre, Bristol, Londres, Ostende, Amsterdam, Hamburgo y Báltico). Bilbao se situaba en medio de este eje, desde donde se exportaba lana del interior hacia los puertos del norte, y el hierro vasco a lo largo de toda la ruta, y recargando nuevas mercancías en los puertos de la Europa del Noroeste y Norte, (productos coloniales, manufacturados, industriales, alimenticios, pescado, etc.) que terminaban, por vía del retorno, en puertos españoles y, aun, en América, para ser consumidos en el mercado interno y americano vía Cádiz y/o puertos habilitados; donde, a su vez, tomaban nuevos fletes con productos coloniales americanos y españoles, reiniciándose de nuevo este proceso de intercambio, en el que Bilbao se situaba en el centro del eje de esta ruta, por la que pasaba parte del comercio internacional entre la América hispana, la Europa del Norte y sus colonias, y España. Desde Bilbao se habían establecido varias rutas, que las realizaban

barcos distintos. La ruta Bilbao-Europa del Norte se efectuaba en barcos de mayor tonelaje, que iban cargados de hierro, lana y algunos productos coloniales y españoles, y retornaban cargados con distintos productos que terminaban en el mercado vasco o interior vía terrestre, o en otros puertos peninsulares con destino al interior o a América. La ruta atlántico-cantábrica de la Península era practicada por barcos de menor tonelaje. Salían de Bilbao con hierro y productos procedentes de Europa, con destino al mercado interior y al americano, y retornaban con distintos productos regionales (vinos, aguardientes, manufacturas artesanales, aceite, pescado, artículos diversos...) y coloniales procedentes de América; productos que terminaban, o siendo consumidos en el País Vasco o en el interior, o cargados en los barcos que hacían la ruta del Norte. Además existían las rutas directas con América del Norte, o con la América hispana a través de Cádiz, o puertos habilitados, o puertos europeos, como Bayona, Burdeos, Amsterdam, etc.

Por otra parte, el hecho de que la gran burguesía comercial bilbaína fuese la que controlase buena parte de la exportación de hierro y lana, y gran parte de las importaciones, y fuese asimismo propietaria de barcos mercantes, determinará las rutas de sus barcos, que irán cargados de hierro y lana, a puertos franceses y de la Europa del Noeste y del Norte (apéndice 2), mientras casi desaparecerían de la navegación de cabotaje. En cambio, los barcos procedentes de puertos del Señorío (véase apéndice 3), cuyos propietarios no pertenecían a la gran burguesía comercial, hacían fundamentalmente navegación de cabotaje (apéndice 1), aunque también participaban de la navegación de altura.

Cuadro 4: Las 10 derrotas de navegación más citadas

Desde Bilbao		Desde otros puertos de Vizcaya	
Destino	Nº	Destino	Nº
Burdeos	27	Santander	92
Londres	23	Bayona	92
Bayona	22	San Sebastián	66
Amsterdam	17	Burdeos	49
El Havre	13	Ferrol	44
Bristol	12	Bristol	42
La Rochelle	12	Nantes	41
Cádiz	10	Londres	33
Ruan	10	Cádiz	27
Nantes	8	San Martín	27

Fuente: Los datos proceden de los apéndices 1 y 2.

En definitiva, los barcos propiedad de la gran burguesía comercial bilbaína hacían un recorrido que estaba relacionado con los intereses comerciales de sus propietarios (exportadores de hierro y lana), e importadores de productos industriales de estas regiones, manufacturas, alimentos coloniales, pescado y otros, como es el caso de Juan Ventura de Arechaga, el mayor exportador de lana, cuyos cuatro barcos hacían la ruta Burdeos, Ruan, El Havre, Bristol y Londres; lo mismo que "Dabadie hermanos, Laucerin y Cia." (exportadores de hierro y lana) y propietarios de 3 barcos; Gardoqui, José e Hijos, cuyos 4 barcos extendían esta ruta hasta Amsterdam, lo mismo que Fonegra (5 barcos), Ventura Gómez de la Torre (3 barcos), Domingo Uribarri (3 barcos), Luis de Viollet (7 barcos), etc. (apéndice 4).

Dentro de este itinerario hacia el Norte, la ruta realizada por estos barcos podía ser directa o con escalas, circunstancia que viene determinada por el comerciante-propietario, y por su capacidad de exportación e importación. Puertos como Bayona, Burdeos, Ruan, El Havre y Nantes en Francia, aparecen citados con frecuencia como única derrota, lo mismo que Amsterdam, Drontheim y Londres. Otros puertos como La Rochelle o Bristol, están en el itinerario de rutas con escala. En éstas, el itinerario más frecuente, iniciándose en Bilbao, era el de Bayona y Burdeos, para concluir en los puertos del Norte de Francia, o en Bristol, Londres, Amsterdam y el Báltico.

Los puertos españoles casi desaparecen de la ruta de los barcos pertenecientes a la gran burguesía comercial bilbaína (apéndice 2). De los puertos cántabricos sólo Santander aparece citado una sola vez. Cádiz, que es citado 10 veces, tan sólo dos aparece como derrota única, y seis como puerto de escala hacia América. En cambio, por lo que respecta a los barcos de otros puertos del Señorío, cuyos propietarios no eran grandes comerciantes, y que actuaban en Bilbao, las rutas fundamentales eran las de cabotaje (golfo de Vizcaya) e Inglaterra. Los cinco puertos o derrotas más citadas eran las de Santander, Bayona, San Sebastián, Burdeos y Ferrol.

Por otra parte, un dato que se ha de resaltar fue la utilización de Cádiz y, sobre todo, de puertos habilitados, para el comercio directo con América desde Bilbao, resultando estos puertos meras cabezas de puente para saltar a América, sin necesidad, aún, de desembarcar las mercancías; comercio que, por lo demás, se apoyaba en el entramado familiar y de relaciones (segundones y otros) que la burguesía vasca tenía en América<sup>17</sup>, y cuyos allegados estaban situados en la cúspide económico-social americana.

---

17 GONZALEZ PORTILLA, M.: "La industria siderúrgica en el País Vasco: Del Verlagssystem al capitalismo industrial", en TUÑÓN DE LARA, M. y otros: *La crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del siglo XIX*, Madrid, 1977, pp. 117-181. APARICIO PEREZ, C.: *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Tesis Doctoral, Universidad de Deusto, Bilbao, 1989, pp. 269-272.

En resumen, el período que va desde la paz de Utrecht hasta las guerras de finales de siglo con Francia, pasando por los tratados de La Haya, Aquisgrán, Fontainebleau, París, Basilea, fue de intenso crecimiento en la actividad comercial de Bilbao y del País Vasco, pero también del conjunto de la economía. En la segunda mitad del siglo XVIII, Bilbao se convertía en un importante puerto español de exportación-importación y redistribución de mercancías, posiblemente, por delante de Cádiz y Barcelona<sup>18</sup>. Se exportaba hierro y lana, pero también productos procedentes de otros puertos españoles, habilitados o no, como coloniales americanos, vinos, aceite, pasas e higos, limones y naranjas, aguardiente, sal, etc., procedentes de puertos andaluces o portugueses; o coloniales, pescado o grasa, madera, avellanas, productos artesanales..., de los puertos cantábricos. Desde los puertos de la Europa del Noroeste y Norte llegaban, sobre todo, manufacturas industriales, pero también coloniales, vinos, grano, pescado y grasa, etc. Los elementos del desarrollo de este gran comercio estaban basados en el régimen fiscal -librefranquicia en el mar- e institucional del país -la foralidad-, y en la existencia de una gran cantidad de mercancía para exportar como era el hierro, al que se le unía la lana del interior (castellana, navarra y aragonesa) (apéndice 5).

En definitiva, las ventajas de librefranquicia que ofertaba el País Vasco y la ría del Nervión impulsaron el desarrollo de un gran comercio internacional, basado en el retorno de los barcos, y concentrado básicamente en Bilbao, en el que la exportación de hierro y lana, y la importación de mercancías, sobre todo de manufacturas, artículos industriales, alimentos, coloniales, etc. procedentes de la Europa desarrollada del Atlántico y del Norte, y su reexportación a América y España, y la reexportación de coloniales americanos, productos españoles y dinero metálico (plata) hacia el Norte, fueron las bases sobre las que se asentó la prosperidad del comercio bilbaíno y del sector exterior vasco, así como de la economía vasca en su conjunto. T. Guiard describe clari-videntemente lo que era Bilbao a finales-principios del siglo XVIII-XIX. «Envanecíase [Bilbao] de poseer mayor ilustración comercial y más copiosos caudales que anteriormente, contemplaba mejorado su puerto y aumentados los caminos y las comunicaciones con el interior, no tenía abandonada su propia riqueza a otros pueblos industriosos, las pesquerías, la labranza del

---

18 ZABALA, A.: *La función comercial...*, op. cit., vol. 2, pp. 316-317. Excelente monografía sobre el comercio del área del Cantábrico peninsular. GARCIA-BAQUERO, A.: *Cádiz y el Atlántico. 1717-1778*. Cádiz, 1988, 2 tomos. MARTINEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, 1981. VILAR, P.: *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur le fondements économiques des structures nationales*. París, 1962. Obra que, entre otras cosas, pone de manifiesto la conexión entre la industrialización catalana del siglo XVIII y el comercio americano. Más recientemente, los trabajos de L. Prados de la Escosura y de J.M. Delgado, completan y revisan algunas de las tesis mantenidas hasta ahora respecto al papel desempeñado por el comercio exterior en la economía española y catalana. Por último, los trabajos de J. Fontana siguen siendo piezas fundamentales en el análisis de la crisis final del antiguo régimen en España.

hierro, el obraje de astilleros y otras fábricas menores, y reputaba rescatado casi enteramente el comercio activo que en un tiempo usufructuaron en su puerto los extranjeros»<sup>19</sup>.

Cuadro 5: Procedencia o destino de los barcos que entran y salen por Bilbao en 1770

Puertos	Salidas	Entradas	Total
Londres	18	14	32
Bristol	11	11	22
Amsterdam	12	13	25
Nantes	10	22	22
Ruan	3	9	12
Landernau	7	9	16
Burdeos	9	8	17
Bayona	1	34	35
San Sebastián	1	34	35
Santander	2	7	9
Asturias	11	3	14
Galicia	21	9	30
Coruña	6	13	19
Ferrol	10	5	15
Lisboa	2	7	9
Total parcial	123	189	312
Otros			204
Total			516

Fuente: A.C.B., Libro de Averías de 1770

En definitiva, Bilbao fue el principal puerto español de conexión con la Europa del Noroeste y del Norte; el punto de encuentro entre las rutas que hacían los puertos del atlántico peninsular de la monarquía hispánica y su conexión con el mercado americano, y las rutas del Noroeste europeo. En efecto,

---

19 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 847-848.

desde Bilbao se hacía una intensa navegación de ida y vuelta a los puertos de la Europa del Noroeste y Norte (Francia, Inglaterra, Holanda, Alemania, Báltico), llevando hierro y lana, y otros productos españoles (vinos, aguardientes, aceite, pasas, higos, etc), coloniales americanos y plata, que eran transportados hasta Bilbao en barcos que hacían la ruta Sur (Atlántico Peninsular-Bilbao). De la Europa del Noroeste y Norte, los barcos que salían de Bilbao, retornaban con manufacturas y coloniales procedentes de Francia, Inglaterra o Holanda, grano, pescado y grasa, barcos, etc., y cuyo destino a través de Bilbao, y a los que se le sumaba el hierro vasco, podía ser el mercado vasco o el interior vía terrestre, o podían ser reexportados a través de la ruta Sur: o al mercado interior o al americano por Cádiz o puertos habilitados. También, en la ruta Sur, la navegación era de retorno, los barcos que llevaban hierro vasco, trigo o harina del interior, y productos procedentes de Europa traídos a Bilbao por los barcos de la ruta Norte, retornaban con vinos, aguardientes, pasas, higos, aceite, etc. procedentes del interior, y coloniales americanos. Productos cuyo destino eran el mercado vasco, el interior vía de las carreteras vascas o de la navegación de cabotaje, y el mercado de la Europa del Noroeste y Norte a través de la ruta del norte.

Otra ruta que tuvo una importante repercusión en la economía vasca, y cuya actividad procedía de los siglos anteriores, era la directa Bilbao-América del Norte (lo que después sería EE.UU. y Canadá-Terranova y Nueva Inglaterra). También era una ruta de ida y vuelta, exportándose hierro vasco y productos europeos y coloniales procedentes de ambas rutas, e importándose sobre todo pescado (bacalao y grasa de ballena).

Cuadro 6: Importaciones de bacalao en Bilbao (quintales castellanos)

Año	Quintales
1732	68.402
1739	75.752
1749	110.877
1770	89.364
1789	173.591
1793	154.396
1797	129.239

Fuente: GUIARD LARRAURI, T: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 387-395; y BASURTO, R.: *Comercio y burguesía de Bilbao en la 2ª mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1988, p. 231.

Esta ruta estaba controlada por un reducido grupo de grandes comerciantes bilbaínos como Ventura Francisco Gómez de la Torre, José Gardoqui e Hijos, Linch, Kelly y Kelly, Villabaso y Cía., y Douat, Lavat y Plante. Gómez de la Torre controlaba alrededor del 51% del bacalao importado en Bilbao entre 1760-1794<sup>20</sup>, el restante 49% por las otras cuatro compañías. El bacalao procedía de América del Norte, de Islandia y Norte de Europa. En definitiva, a lo largo del período 1730-1790, las importaciones de bacalao se incrementaron, pasándose de 68.402 quintales castellanos de bacalao entrado en Bilbao en 1732 a 173.591 quintales en 1789, lo que suponía un incremento de un 154%, hecho que fue paralelo al aumento de la actividad en dicha ruta. El número de barcos entrado de América del Norte en 1750 ascendía ya a 41, como se recoge en el Libro de Averías de dicho año.

### **La función de la siderurgia tradicional y otras industrias en la economía vasca**

Como se ha visto en las páginas anteriores, la articulación de la economía vasca y su crecimiento, a lo largo del siglo XVIII, en los circuitos internacionales, va a ser protagonizada y dirigida por la burguesía comercial, el capital comercial, desde los puertos marítimos, sobre todo, desde Bilbao. La ría del Nervión, y por lo tanto Bilbao, como de nuevo lo sería durante la rápida industrialización del último tercio del siglo XIX o durante el desarrollo de 1960-73, fue el centro neurálgico del crecimiento económico del País Vasco en el setecientos, y por la que se conectaba la economía vasca con los circuitos internacionales. Sin olvidarnos, por supuesto, del papel más que relevante desempeñado por San Sebastián-Pasajes, cuyo conocimiento se lo debemos a los trabajos de M. Gárate<sup>21</sup>, y otros puertos.

Como ya hemos señalado, la producción de hierro bruto y sus manufacturas se exportarán en su mayor parte. Según datos publicados de 1777, aproximadamente algo más del 96% de la producción de hierro de Vizcaya se exportaba fuera de la provincia. Producción valorada en unos 15,4 millones de reales, y cuyos factores de costo de producción estaban íntegramente formados por elementos autóctonos, que van desde las ferrerías y otros centros de transformación hasta la materia prima (mineral y carbón), mano de

---

20 BASURTO, R.: *Comercio y burguesía...*, op. cit., p. 212.

21 GARATE, M.: "El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 16-17, 1982-83, pp. 603-641; "Comercio directo con América y Fueros (1778-1780)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 41 y en el mismo *Boletín...*: "El comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII. Diferencias respecto del catalán", 42, 1986, pp. 3-12.

obra (ferrones, mineros, carboneros, etc.) y otros, haciendo que la sociedad vasca en su conjunto participase del valor de dicho producto. Tan sólo el mineral y el carbón absorbían alrededor del 60% del valor, unos 9,3 millones de reales.

La extracción y transporte del mineral de hierro hasta los embarcaderos, después había que llevarlo a las ferrerías, podía emplear sólo en Somorrostro a más de 1.600 personas<sup>22</sup> y a cerca de un millar de animales de carga<sup>23</sup>, de los que un 60% eran bueyes y el resto mulas. La falta de datos globales sobre estadísticas forestales y de producción de carbón vegetal en el País Vasco impide una valoración de este sector, pero sabemos, por distintas fuentes, que la explotación forestal y la producción de carbón, tanto en los montazgos concejiles como en los de propiedad de ciertas comarcas, era una parte importante de los ingresos del mundo campesino.

En 1799, en Vizcaya, un porcentaje elevado del campesinado participaba en la producción de carbón. En los montes particulares, alrededor de un 60% de los propietarios campesinos eran productores de carbón, el restante 40% eran propietarios rentistas y arrendatarios campesinos<sup>24</sup>. Esta producción estaba vinculada a la pequeña propiedad y explotación. En raros casos, la unidad de explotación superaba las 100 cargas<sup>25</sup>. Por lo tanto, los 6 millones de reales que costaba el carbón consumido por las ferrerías de 1777, se distribuían entre el mundo campesino, sin que esto fuese acompañado de un proceso de concentración en pocas manos (cuadro 7).

En resumen, el costo de producción del hierro bruto en las ferrerías equivaldría aproximadamente al 70% del precio de venta. El 30% restante serían los beneficios del ferrón y de los comerciantes, y otros gastos como la financiación, el transporte a los embarcaderos, etc. El producto bruto siderúrgico, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, se redistribuía entre los distintos componentes de los factores de producción, y a través de ellos al tejido social vasco.

---

22 URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)*, Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 1986, pp. 66-88.

23 *Ibidem*, p. 86. Los datos están sacados de L. ALDAMA: "Descripción de la mina de hierro de Triano en Somorrostro, con un apéndice sobre los demás criaderos de este metal en Vizcaya", *Revista Minera*, tomo II, 1851, p. 361.

24 *Ibidem*, pp. 183-186. En este año, en el Valle de Orozco, de una producción de 18.956 cargas, el 62% se habían obtenido entre propietarios cultivadores directos.

25 *Ibidem*, p. 187. En el Valle de Orozco, el 52% de las cargas se han conseguido en explotaciones pequeñas (que producen entre 1 y 25 cargas), y el 81% (en explotaciones inferiores a 50 cargas).

Cuadro 7: Composición del precio y costo de la producción siderúrgica (quintales castellanos) en 1762 y su valor en 1777

	Reales	%	Distribución del PSB en 1777 (millones de reales)
Costo			
Mineral	18	21,4	3,3
Carbón	33	39,3	6,0
Salarios	5,5	6,5	1,0
Otros	2,5	3,0	0,5
Beneficios y otros gastos	25	29,8	4,6
Precio de venta	84	100,0	15,4

Fuente: los datos son elaboración propia. La columna primera se ha obtenido de URIARTE AYO, R.: *Estructura...*, op. cit., pp. 275 y 352.

Como hemos señalado, tan sólo el valor del costo de la materia prima superaba los 9 millones de reales, cantidad que en su mayor parte iba a manos del mundo campesino. Cifra que equivalía ella sola al 81% del producto agrícola bruto (11,5 millones) de Vizcaya. En Guipúzcoa, el valor del costo de la materia prima empleada en la producción siderúrgica ascendería al 61% (4,7 millones de reales) del producto bruto siderúrgico (7,7 millones de reales); cantidad que correspondía al 36% del P.B.A. (13,1 millones de reales). Datos, en definitiva, que no hacen más que refrendar la importancia que había adquirido, en este siglo, la diversificación económica de Vizcaya y del País Vasco, la magnitud del sector industrial-artesanal, proto-industrial, y del comercial, muy superior al agrícola, en la vida económica, y la intensa comercialización y monetarización alcanzada por la economía vasca. A estos datos, se deben añadir los 18,6 millones de reales a que podía ascender el producto bruto del resto de los sectores industriales-artesanales de Vizcaya, de los que alrededor de 14,6 millones de reales corresponderían a la construcción naval y las tenerías, y los correspondientes de Guipúzcoa y Alava. También, en estos sectores, una parte del producto iba a manos campesinas a través de las materias primas, transporte terrestre, alimentos, salarios, etc. Otros ingresos, obtenidos fundamentalmente por los pueblos costeros, serían los procedentes de la marinería y los oficiales vascos enrolados en la marina mercante, y que podían oscilar

tan sólo para la marinería entre 2,2 y 3,3 millones de reales/año en la segunda mitad del siglo<sup>26</sup>; cifra que no incluye lo ingresado por la oficialidad (capitanes y pilotos). Los salarios e ingresos de los 4.415 operarios que trabajaban en las 2.505 industrias artesanales (*putting-out*), cercanas a Bilbao, podían superar los 2 millones de reales al año. En resumen, estos datos, con todas las desviaciones que se puedan introducir en sus dígitos, no hacen más que resaltar la creciente división social del trabajo que se había producido en el siglo XVIII, en las provincias marítimas vascas, sobre todo en Vizcaya, el papel que jugaron ya los ingresos salariales en la vida económica, y el elevado grado de comercialización y monetarización alcanzado por la economía vasca. El sector exterior fue el elemento impulsor de estos cambios, que prepararon al País Vasco para el desarrollo del capitalismo industrial y financiero en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, cuando el sector exterior entró en crisis a finales y principios de los siglos XVIII-XIX, el dinamismo que había conocido la sociedad y economía vascas desaparecieron, y el país se precipitó en una larga recesión, de la que no comenzará a salir hasta entrada la década de 1840. Pero, para este momento, ya se habían producido importantes cambios en la configuración de los Estados europeos con la consolidación de los estados-nacionales, en el comercio internacional, en las rutas marítimas y en la navegación. El afianzamiento de los estados-nacionales llevaba implícito la construcción de los mercados nacionales y, con ello, del desarrollo de nuevas políticas económicas y arancelarias, que los harían posibles. Las políticas proteccionistas fueron unas de estas medidas, y el nuevo estado-nacional español, surgido de las revoluciones liberales, no escapará a ellas. Al terminar la primera guerra carlista, el nuevo régimen liberal, a través de una serie de decretos, reales ordenes, etc., integrará progresivamente al País Vasco dentro del marco institucional y económico del estado-nacional español. Desde este momento, los límites institucionales del Estado y del mercado nacional enmarcarán las reglas de juego y las posibilidades del desarrollo regional del País Vasco.

### **El *verlagssystem* o/y *putting-out* en la siderurgia tradicional y el sector exterior**

El dinamismo económico-social que vivió el País Vasco en el siglo XVIII, como ya se ha señalado, estuvo en estrecha relación con la creciente vinculación de su economía a los circuitos internacionales, lo que se efectuó a

---

26 ZABALA, A.: *La función comercial...*, op. cit., vol. 1, pp. 298-304. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 413 y ss. El salario día del marinero a finales de siglo era de 4 reales/día (p. 445). Los días/año activos se han cifrado en 250 y la oscilación del número de marineros va de 3.266 en 1759 y 2.219 en 1786.

través de la burguesía comercial, y en la que se insertó el sector productivo más importante de Vizcaya, la siderurgia tradicional, pero que también alcanzó un sustancial peso en Guipúzcoa. En este siglo, la producción siderúrgica tradicional del País Vasco estuvo controlada por la burguesía mercantil, que la vinculará al mercado internacional y, por lo tanto, a las vicisitudes y la coyuntura del mismo. La dependencia de la siderurgia tradicional del capital comercial y del sector exterior fue creciente, circunstancias determinantes en la ulterior crisis. Como ya habíamos señalado hace años, la financiación del sector siderúrgico se apoyó en el capital comercial. El sistema se basaba en los préstamos de capital-dinero que hacían los grandes mercaderes importadores-exportadores y comerciantes a los ferrones, los cuales se comprometían a devolverlos en hierro, con la producción de las primeras fundiciones, descontando tres reales por quintal castellano, cuyo precio oscilaba entre 45-70 reales (60 reales término medio), o pagando un interés que solía ser del 6%. Por regla general, la duración del préstamo solía ser inferior al año, soliendo oscilar los intervalos más frecuentes entre los 5-8 meses, con un término medio de 6 meses<sup>27</sup>.

La dependencia del sector siderúrgico tradicional del capital comercial y del sector exterior hizo posible que la rentabilidad del dinero prestado por los comerciantes prestamistas se situase en niveles óptimos, en algún caso se llegó a situaciones de usura y explotación, aunque no era lo frecuente, como el caso de un ferrón que para llevar a cabo la producción empezada tuvo que recurrir al comerciante, que «por la anticipación de 3.000 reales en sólo diez días, cargó los tres reales por quintal en partida de 207,5 quintales de hierro, y los bajó de su importe»<sup>28</sup>, obteniendo en dicha operación una ganancia de 622,5 reales, lo que equivalía a un rédito anual del 747%. Esta situación generó pleitos y protestas<sup>29</sup>, y denuncias como las del jesuita Calatayud<sup>30</sup>. Los ferrones también solían librar «villetas a carboneros y demás acreedores contra

---

27 GONZALEZ PORTILLA, M.: *La industria siderúrgica en el País Vasco...*, op. cit., pp. 117-125. Con un precio de 60 reales el quintal castellano y un descuento de 3 reales/quintal, el interés a 12 meses sería del 5%, a 8 meses del 7,5%, a 6 meses del 10%, a 4 meses del 15% y a 2 y 1 meses del 30% y 60%. Véase también URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional...*, op. cit., p. 290.

28 Archivo del Corregimiento de Vizcaya (A.C.V.), leg. 737.

29 En el archivo del Corregimiento existe documentación referente a estos pleitos, como es el caso del comerciante José Manuel de Guendica, que es obligado a presentar los libros de cuentas en los que se recogían sus relaciones económicas con diferentes ferrones (Véase GONZALEZ PORTILLA, M.: *La industria siderúrgica...*, op. cit., p. 122).

30 CALATAYUD, P.: *Tratados y doctrinas prácticas sobre ventas y compras de lanas merinas y otros géneros*, Toledo, 1761. Calatayud escribía (p. 206) que los comerciantes bilbaínos «les anticipan por hacer su fierro los diez mil o veinte mil reales por medio año», con la condición de que «el quintal de fierro que tiene ciento ocho libras y en la lengua del agua o retería a dinero fresco, vale, verbigracia, sesenta reales, se los haya de dar tres reales más baratos por razón de anticipar la paga. Lo primero: viene a corresponder la ganancia de 10 por 100 al cabo del año por solo anticipar la paga».

el mercader», o «les pedían dinero»<sup>31</sup>, para los reparos y mejora de sus bienes raíces, y para comprar carbones y otros materiales para las ferrerías»<sup>32</sup>. En definitiva, estos prestamos tenían el objetivo de mantener y expandir la producción de hierro, siempre que ésta mantuviese niveles competitivos de productividad en el mercado internacional. El comerciante ponía las condiciones de pago, fijaba los términos del empleo del dinero prestado, su rentabilidad y las garantías hipotecarias. El dinero, como se recoge en uno de los contratos firmados, y que es reflejo de otros muchos, «ha de ser para la compra y paga de materiales y provisiones que necesitemos para la primera labranza de hierro», y «nos obligamos con nuestras personas y bienes habidos y por haber a que todo el fierro que se labrase en dichas dos ferrerías en la próxima labranza, hemos de remitirla a la rentería pública de esta villa [Bilbao], para que con su importe se vaya satisfaciendo» el préstamo<sup>33</sup>. En resumen, mientras el hierro fue competitivo en el mercado internacional, el sistema funcionó. Pero, cuando comenzó a perder posiciones en dicho mercado, y fue siendo desplazado por otros hierros más competitivos (sueco, ruso, inglés, francés)<sup>34</sup>, desde la década de 1780, el *verlagssystem* en esta industria entró en declive, y con él, el sector siderúrgico<sup>35</sup>. Las exportaciones a la Europa del Noroeste se redujeron de 33.585 quintales castellanos en 1770 y 21.724 quintales en 1780 a 6.226 y 423 quintales en 1790 y 1800. La pérdida de este mercado intentó ser compensada con el mercado colonial y español. La presión de instituciones, comerciantes y ferrones vascos para controlar el mercado americano se materializó con la creación en Cádiz de la Veeduría oficial, donde había permanentemente un comisionado del Señorío de Vizcaya y de Guipúzcoa, cuya misión consistía en reconocer el hierro entrado en Cádiz y certificar su procedencia. Sin dichos trámites, el hierro no podía embarcarse para América<sup>36</sup>. Estas medidas, claramente proteccionistas que no mejoraban la productividad de la industria, permitieron incrementar la exportación a América vía Cádiz y puertos habilitados, y mantener elevada la producción, aún en los primeros años de la década de 1790. En este año, salieron desde Bilbao a Cádiz y Sevilla, con destino a América, 35.519 quintales castellanos (el 52% del

---

31 A.C.V., año 1751, leg. 373, nº 7.

32 Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (A.H.P.V.), año 1777, leg. 4525.

33 A.H.P.V., año 1754, leg. 3187, fol. 435-437. El ferrón hipoteca como garantía dos casas y dos caseríos con sus pertenecidos, además de dos molinos y todos los materiales de las ferrerías.

34 HILDEBRAUD, K.G.: "Foreing Markets for Swedish Iron in the 18 th. Century", en *The Scandinavian Economic History Review*, 1958, vol. 6, pp. 3-52; URIARTE AYO, R.: *Estructura económica.... op. cit.*, pp. 383 y ss.

35 GONZALEZ PORTILLA, M.: *La industria siderúrgica.... op. cit.*, pp. 124-133. URIARTE AYO, R.: *Estructura económica.... op. cit.*, pp. 333-336.

36 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado.... op. cit.*, vol. 2, pp. 548-549.

hierro salido por mar desde Bilbao), y 53.312 quintales a puertos españoles, muchos de ellos habilitados (el 78% de la exportación). Este mercado también terminaría perdiéndose en los años a caballo de ambas centurias<sup>37</sup>.

Desde este momento, el modelo de desarrollo que se había articulado en el País Vasco, y que se basaba en su estrecha conexión con el mercado internacional a través de una potente burguesía comercial, del capital comercial y un sistema institucional fundamentado en la foralidad y la casi libre franquicia, hizo quiebra. En las décadas siguientes, el País vivirá una larga crisis general (estructural), que afectará al modelo económico, al tejido social y al propio sistema institucional, la foralidad. Simultáneamente, en el tiempo, el antiguo régimen se disolvía en España en todas sus estructuras, sin que hubiesen surgido nuevas alternativas: el Estado moderno (liberal), ni hecho las reformas económicas necesarias, como la agrícola, que dieran paso al desarrollo del capitalismo, ni creado el mercado interno en el que debería desenvolverse el capitalismo vasco y español. En definitiva, la crisis del antiguo régimen en España fue simultánea a la crisis del modelo de desarrollo económico y del sistema foral en el País Vasco. Ambas crisis siguieron en paralelo, pero interconectadas, hasta el estallido final en la guerra carlista (1833-39), momento en el que se pone fin a ambas crisis con el triunfo de la revolución liberal burguesa, iniciándose la constitución del estado moderno, la creación del mercado nacional y el desarrollo del capitalismo. Desde 1841, el desarrollo económico-social del País Vasco se enmarcará dentro de estas nuevas estructuras, en las estructuras de un estado-nacional.

### **El País Vasco: mercado franco y redistribuidor de mercancías importadas**

Hasta ahora hemos analizado los sectores productivos vinculados al mercado internacional. La expansión de estos sectores está estrechamente relacionada con el desarrollo de una importante navegación de retorno, y de las importaciones. El grueso de éstas, que después se redistribuían básicamente en el mercado peninsular y colonial americano, llegaban de la Europa del Noroeste y del Norte, de sus zonas más industriales y de los puertos que conectaban con el mercado internacional, que hacían también la función de redistribuidores. En la primera mitad del siglo XVIII, el valor de las importaciones por Bilbao en escasas ocasiones superó los 35 millones de reales. En el período 1700-1731, tan sólo en un año se remontó la cifra de 30 millones de reales, que fue

---

37 GONZALEZ PORTILLA, M.: *La industria siderúrgica...*, op. cit., pp. 150-152.

en 1728 con 31 millones de reales<sup>38</sup>. La media anual del valor de las importaciones del decenio 1721-30 fue de 24.151 miles de reales<sup>39</sup>. El salto en las importaciones se va a producir en la década de 1750. Todavía, en 1745, el valor de éstas apenas superaba los 15 millones de reales. En 1748, ascendía a cerca de 18,5 millones, aunque el avance decisivo se dio a mediados de siglo. En 1752, el monto de las importaciones casi duplicaba la cifra anterior, con 31,4 millones de reales, para ascender a 50 millones en 1758 o 44,5 millones en 1759, oscilando en las décadas de 1760 y 1770 entre los 40 y 50 millones de reales<sup>40</sup>. En 1758, en Bilbao, entraban mercancías valoradas en 50.097 miles de reales<sup>41</sup>, correspondiendo a Londres 15.450 miles de reales (el 30,8%), a Exon 3.275 miles de reales (6,5%) y a Bristol 1.167 miles de reales (2,3%). Es decir, de estos tres puertos ingleses llegaron mercancías valoradas en 19.892 miles de reales (39,7% del total importado). La presencia de Francia era más modesta: los cinco puertos más importantes (Bayona, Nantes, Morlaix, Burdeos y Havre) aportaban 7.164 miles de reales (14,3%), absorbiendo Bayona y Nantes 5.076 miles de reales (10,1%), 2.551 miles de reales el primero y 2.525 miles de reales el segundo. Más importancia tenían los puertos de Amsterdam y Hamburgo, con 7.462 miles de reales (14,9%) y 5.443 miles de reales (10,9%), y Lisboa con 3.343 miles de reales (6,7%). De los puertos anteriormente citados se importaron 43.304 miles de reales (el 86,6% del total), correspondiendo 41.216 miles de reales a ocho puertos (Londres, Exon y Bristol en Inglaterra, Amsterdam, Hamburgo, Lisboa, y Bayona y Nantes en Francia); puertos que conectaban a Bilbao con el mercado internacional y de redistribución de mercancías entre las distintas regiones europeas, España y el mercado colonial americano y asiático. Bilbao y el País Vasco, como puerto y zona de librecomercio, estaban plenamente integradas en este circuito, actuando de redistribuidores entre la Europa del Norte y el mercado español y colonial americano.

Tres décadas después, en 1788, Bilbao había incrementado su comercio exterior, aumentando las exportaciones de hierro y las importaciones. Estas últimas crecieron un 40% entre 1758 y 1788. Sin embargo, se habían producido alteraciones en las rutas y en el comercio. A las regiones y puertos tradicionales, se sumaban otros nuevos, en los que se estaba produciendo un pro-

---

38 A. ZABALA: "La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII", en J. GRACIA y otros: *Historia de la economía marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983, p. 92.

39 *Ibidem*. Los cálculos son nuestros.

40 Archivo del Consulado de Bilbao (A.C.B.): Los datos son elaboración propia y proceden de los Libros de Averías del Consulado.

41 Los datos del comercio de importación correspondientes a los años de 1758, 1788 y 1818 se han obtenido de los Libros de Averías de dichos años del Consulado de Bilbao (A.C.B.), habiendo transformado la avería, que es un impuesto sobre el valor del producto importado, en valores de importación.

ceso de industrialización tanto de nuevo signo como el vinculado al *putting-out*. En el caso inglés, se reducen las importaciones de Londres y Bristol, aumentan las de Exon y aparecen con fuerza Yarmouth y Hull, y, en menor medida, Darmouth y Liverpool.

Cuadro 8: Valor de las importaciones entradas en Bilbao de los puertos más importantes de las Islas Británicas (miles de reales)

	1758	%	1788	%
Londres	15.450	30,8	8.813	12,5
Exon	3.275	6,5	5.060	7,2
Bristol	1.167	2,3	568	0,8
Dublin	502	1,0	93	0,1
Yarmouth			5.486	7,8
Hull			2.240	3,4
Darmouth			708	1,0
Liverpool			370	0,5
Total parcial	20.394	40,7	23.518	33,5
Total importación	50.098	100,0	70.179	100,0

Fuente: Archivo del Consulado de Bilbao. Libros de Averías de dichos años. Los cálculos son nuestros, habiéndose realizado al convertir las averías, impuesto por el valor de la mercancía importada, en valores de importación.

En Francia, avanzan las posiciones de Bayona y Nantes, incrementándose las importaciones procedentes de la primera en un 82% entre 1758 y 1788, al pasar de 2.551 miles de reales a 4.635 miles respectivamente, y surge con fuerza Rouen con 1.889 miles de reales y, en menor medida, Landernau. En el caso de Amsterdam y Hamburgo, sucede algo parecido a Inglaterra. Amsterdam, puerto comercial por excelencia, como Londres, pierde posiciones respecto a Hamburgo, más relacionado con las nuevas zonas industriales. Ostende aparece con un comercio de 2.352 miles de reales. Otro puerto colonial que disminuye sus actividades mercantiles con Bilbao, fue el de Lisboa, que pasó de exportar 3.343 miles de reales (el 6,7%) a Bilbao en 1758 a tan sólo 660 miles de reales (1%) en 1788. Por otra parte, dos nuevas áreas intensifican su comercio con Bilbao: la Europa al Norte de Hamburgo, y de cuyos cuatro puertos más importantes, Bergen, Dantzig, Riga y San Petersburgo,

entraron en el puerto vasco 3.595 miles de reales (el 5,2% del total importado en dicho año) y la América del Norte (EE.UU. y Canadá) con 8.452 miles de reales (12,4%), destacando los puertos de Salem con 1.835 miles de reales, Marblehead con 1.971 miles y Gloucester con 2.113 miles de reales, siguiéndoles en importancia Boston, San Juan de Terranova, Placencia Bay, etc. En 1758, el comercio con esta región era del 4%, no llegando el valor de las importaciones directas a 2 millones de reales. Datos que no hacen más que resaltar la creciente vinculación del País Vasco a los circuitos internacionales. De este área, se importará sobre todo bacalao y grasa de ballena. Por último, en 1788, y como consecuencia de la habilitación concedida a una serie de puertos españoles para comerciar directamente con América, aumentaron las importaciones de alguno de estos puertos, como es el caso de Santander, que pasó de 44 miles de reales en 1758 a 2.655 miles de reales en 1788. Este puerto, como antes lo había sido Cádiz, se convierte en la cabeza de puente de la burguesía mercantil bilbaína en su comercio con América<sup>42</sup>. Sin embargo, el valor de las mercancías entradas en Bilbao procedentes de los puertos españoles era baja respecto a las importaciones globales, un 5,5%, y llegaban básicamente de los puertos del Norte de España.

Cuadro 9: Valor de las mercancías entradas en Bilbao de puertos españoles (miles de reales)

	1758	1788
Cádiz	96	608
Coruña	1.008	43
San Sebastián	285	370
Santander	44	2.655
Otros	129	191
Total parcial	1.562	3.847
Total importaciones	50.098	70.179

Fuente: A.C.B.: Libros de Averías de los años respectivos. Los cálculos son nuestros.

42 ZABALA, A.: *La función comercial...*, op. cit.; PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla por el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1960; MARTINEZ VARA, T.: *Santander, de villa a ciudad*, Santander, 1983.

## La participación del País Vasco en el comercio exterior español

Como se ha resaltado, Bilbao, pero también el País Vasco, se habían convertido en una zona franca, de importación de mercancías, que después se redistribuían por el mercado español o colonial americano. Ya, en el año 1737-38, la participación del País Vasco en el comercio exterior español, si nos atenemos a los posibles derechos de tonelaje, ascendería a alrededor del 13%, aunque su valoración monetaria sería superior como resultado de la mayor rentabilidad de los barcos vascos<sup>43</sup>.

En 1750, ésta podía superar el 20%<sup>44</sup>. El impulso del sector exterior en el País Vasco continuó en la segunda mitad del siglo, como lo demuestra el aumento del valor de las importaciones o del número de barcos entrados y salidos por el puerto de Bilbao, y registrados en los Libros de Averías del Consulado (cuadro 10). Se pasó de una circulación que oscilaba entre 300 y 400 barcos en los años de 1740, a un número medio que oscilaba entre 600 y 700 en los años 1788-1792.

Cuadro 10: Barcos entrados y salidos por Bilbao

Años	Barcos
1742	378
1743	422
1746	308
1752	590
1753	465
1763	549
1764	594
1774	591
1777	580
1787	635
1789	671
1791	705

Fuente: A.C.B.: Libros de Averías del Consulado de Bilbao de los años respectivos.

43 ZABALA, A.: *La función comercial...*, op. cit., vol. 2, pp. 315-320.

44 *Ibidem*, pp. 316-317. El autor calcula que el porcentaje de participación, en el derecho total de tonelaje, de los puertos del Norte (Galicia, Asturias, Cuatro Villas y Vizcaya, sin contar a Guipúzcoa) ascendía al 19,08%. Y en el año 1737-38 las cifras de Guipúzcoa se acercaban a la suma de Galicia, Asturias y Cuatro Villas; por lo tanto, este porcentaje representaría la participación de las dos provincias en el total español.

En los años de 1792 y 1795, el valor de las importaciones en Bilbao ascendería al 10,2% y al 11,3% de las importaciones españolas. Si a estos datos agregásemos la actividad de los puertos guipuzcoanos, que en 1737 podía situarse en un 47% de la de Vizcaya, y que en la segunda mitad del siglo podría oscilar alrededor de 1/3 (y aun superarla) de la del Señorío, resultaría que la participación del País Vasco en las importaciones españolas podía llegar hasta el 14% el primer año y el 17% el segundo. Si a estas cifras se añadiese el valor de las exportaciones (hierro, lana), el comercio exterior vasco se aproximaría al quinto del comercio exterior español y a los propios cálculos que hizo Aingeru Zabala para los años 80, que colocaba la participación del Norte de España (Galicia, Asturias, Cuatro Villas y Provincias Exentas) en el comercio español en el 30%.

En síntesis, las ventajas que ofrecía el País Vasco, la foralidad<sup>45</sup> y el hecho de que fuese una zona franca o semifranca (de librecomercio), ya que las aduanas no estaban en la costa sino en el interior, en los límites con Castilla y Aragón, favorecieron la conexión de la zona con los circuitos internacionales, y «se comprenderá -como señala A. Zabala- que el comercio europeo se encaminara hacia el Nervión»<sup>46</sup>.

### Capital comercial y protoindustrialización<sup>47</sup>

En este siglo se pusieron definitivamente las bases que posibilitarán pasar de la protoindustrialización y la hegemonía del capitalismo comercial a la in-

---

45 Un análisis interesante sobre la foralidad, como un sistema institucional, sin codificar, y que articula el propio modelo de desarrollo del País Vasco, ha sido expuesto por Bartolomé CLAVERO en diversos artículos y en su libro: *Fueros. Historia en tiempos de Constitución*, Barcelona, 1985. PORTILLO, J.M.: *Los poderes locales en la formación del régimen foral. Guipúzcoa, 1812-1850*, Bilbao, 1985; y su tesis doctoral: *Monarquía y Gobierno Provincial. Poder y Constitución en las Provincias Exentas, 1760-1808*, Bilbao, 1990. Desde otra perspectiva resultan de sumo interés las aportaciones e interpretaciones de Miguel Artola y Pablo Fernández Albaladejo sobre esta cuestión. ARTOLA, M.: "El Estado y las provincias vascas, 1700-1876", *Actas del IX Congreso de Estudios Vascos*, San Sebastián, 1983. FERNANDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: Cambio económico e historia*, Madrid, 1975; del mismo autor: "La transición política y la instauración del absolutismo", *Zona Abierta*, 30, 1984. Para Vizcaya véase la tesis doctoral de ARROYO, V.: *Las Encartaciones en la configuración institucional de Vizcaya (siglo XVIII)*, Universidad del País Vasco, Leioa, 1990.

46 ZABALA, A.: *La función comercial...*, op. cit., vol. 2, p. 328.

47 Los primeros planteamientos sobre la proto-industrialización se los debemos a F.F. MENDELS: "Proto-industrialisation: The first phase of the industrialisation process", *The Journal of Economic History*, XXXII, 1, 1972, pp. 241-262. Posteriormente, junto a P. DEYON, en el *Congreso Internacional de Historia Económica de Budapest*, en 1982, presentaron la comunicación: "The proto-industrialisation: Théorie and réalité". El libro que mejor recoge el tema de la proto-industrialización es el de KRIEDTE, P., MEDICK, H. y SCHLUMBOHM, J.: *Industrialización antes de la industrialización*, cuya primera edición apareció en Alemania en 1977, y diez años después en castellano en Barcelona, 1986. En España, tenemos que destacar los trabajos de R. ARACIL y M.G. BONAFE, como el de: "La proto-industrialización i la industria rural espanyola del segle XVIII", *Recerques*, 13, 1983, pp. 83-102. Sin embargo, a lo largo de la década de 1980, aparecen nuevos trabajos, desde distintos ángulos, que matizan o critican el propio concepto de proto-industrialización, como los de C. Tilly, P. Jeannin, D.C. Coleman o L.A. Clarkson.

dustrialización y a la hegemonía del capitalismo industrial y financiero.

Primero, como se ha ido viendo en estas páginas, la producción siderúrgica tradicional estaba estrechamente vinculada al capitalismo comercial y al comercio internacional. En este período, la mayor parte de la producción de hierro se exportó. Así, en 1777, el 96% del hierro producido en Vizcaya salió fuera de la provincia, dirigiéndose una parte sustancial al mercado exterior. Producción que se realizaba en ferrerías y otras industrias de transformación, de limitada capacidad de producción, y que se localizaban en la cuenca de los ríos, en el ámbito rural. Industria que, por lo demás, dependía del comportamiento de la coyuntura del mercado internacional, y no o muy escasamente del mercado agrícola próximo.

Segundo, el País Vasco, las Provincias Exentas, funcionará como una unidad geográfica, a cuyo proceso había contribuido la foralidad, pero sobre todo, el hecho de que las aduanas estuviesen en el interior. Todo ello ayudó a acelerar la conexión de la economía regional. Por Bilbao se exportó el hierro vasco, y también parte del santanderino, y las ferrerías de estas provincias consumieron mineral vizcaíno. Los grandes comerciantes que controlaban las exportaciones de hierro estaban ubicados en Bilbao. Los precios del hierro quedaban determinados por el mercado internacional, tendiendo, por lo tanto, a su homogeneización. Pero, a su vez, los excedentes agrícolas de Alava (cereales de la Llanada Alavesa y vino de La Rioja) y Navarra, como el de otras comarcas del interior, terminaban consumiéndose en las dos provincias marítimas (Vizcaya y Guipúzcoa). Estas eran deficitarias en cereales, y se calcula que escasamente llegaban a producir la mitad de lo que necesitaban<sup>48</sup>, estableciéndose relaciones complementarias entre las provincias proto-industriales y zonas agrícolas, como la Llanada Alavesa, que habían alcanzado una alta productividad. Estas interrelaciones se vieron potenciadas por el desarrollo de caminos carretilos: de las tres carreteras más importantes de Alava, en el siglo XVIII, terminaban dos en Vizcaya y una en Guipúzcoa. Pero, de estas tres, la más importante, la de mayor tráfico, era la que se dirigía a Bilbao. Por último, en cuanto a los hábitos de alimentación, éstos se fueron modificando, y el pescado fresco o el sazonado, como el bacalao, fueron alimentos habituales de la dieta vasca, así como otros productos.

Tercero, su economía cada vez estaba más articulada en el mercado internacional, especialmente el sector proto-industrial, como el hierro, pero también la construcción naval, tenerías, tejidos, etc., sector que destinaba la mayor parte de su producción al mercado exterior. Hacia 1777, en Vizcaya, según fuentes de la época, el valor de lo extraído en hierro, barcos y tenerías podía

---

48 FERNANDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*, Madrid, 1974, pp. 154-158.

rondar los 30 millones de reales, cantidad que multiplicaba por 2,6 al producto agrícola bruto (P.A.B). La familia campesina, como hemos visto, participaba en el valor de la producción proto-industrial, lo que les permitió tener ingresos monetarios suplementarios, mejorando su nivel de vida, y en algunos casos hasta ahorrar, iniciando así una cierta acumulación de capital. Nos faltan estudios sobre la división social del trabajo en el seno de la familia vasca, aunque, sin lugar a dudas, ésta debió existir y haber alcanzado un elevado desarrollo -ahí están los ferrones, mineros, carboneros, carreteros, marineros y las mujeres que cargaban y descargaban los barcos en los puertos, y en relación con ellos el mundo campesino-. Por otra parte, la protoindustria más importante, la del hierro, concentraba su producción estacionalmente, en los meses de noviembre/mayo, complementándose así con el período de máxima actividad del ciclo agrícola (junio/octubre).

Cuarto. Las ciudades y sus alrededores, en particular las marítimas, sobre todo Bilbao, se convirtieron en los centros neurálgicos de la actividad económica del país, siendo los comerciantes sus principales impulsores. El *verlagssystem* o/y el *putting-out* y los beneficios procedentes del sector exterior posibilitaron a la burguesía mercantil acumular importantes masas de capital, y controlar el sector proto-industrial, como el hierro. En 1777, se escribía que «era Bilbao de las plazas más fuertes, poderosas y respetables de Europa: puede decirse que los bilbaenses son comerciantes desde la cuna; su mejor tráfico es pasivo, recibiendo géneros que se exportaban al interior del reino, quedando a su favor la comisión y otros renglones que el extranjero aprovechará. También en bajeles de sus naturales, ejecutan los transportes, y el flete es una ventaja considerable, a más de la habilitación de la marinería y demás operarios que se emplean en la construcción de las embarcaciones y su navegación»<sup>49</sup>. En conclusión, el *putting-out* o/y *verlagssystem*, en el caso vasco, como acertadamente señala Catalina Gutiérrez<sup>50</sup>, «lejos de enfoques peyorativos», hay que considerarlo como «una etapa que precedió y preparó la futura industrialización», permitiendo la acumulación de capital, con la que se va a financiar buena parte de la industrialización posterior a 1840, y la división social del trabajo, e impulsando el proceso de comercialización y monetarización de la economía vasca. La proto-industrialización había creado las bases para dar el salto a un nuevo sistema, al capitalismo industrial, a través de la

---

49 HERAS, J.A. de las: *Discurso sobre el comercio, las utilidades, beneficios y opulencias que produce y los dignos objetos que ofrece para bien de la Patria, el que existan los cinco gremios mayores de Madrid, participando todo el reino de sus ventajas y que es compatible el comercio con la primera nobleza*, Madrid, 1775. Este párrafo ha sido recogido de la obra de F. de la QUADRA SALCEDO: *Economistas vascongados y artículos varios sobre problemas destacados de la economía vizcaína*, Bilbao, 1943, pp. 39-42.

50 GUTIERREZ, C.: *Comercio y banca en Bilbao en la etapa final del antiguo régimen*, Tesis Doctoral, en trámite en la Universidad del País Vasco, 1990, p. 33. L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo sostienen la tesis de que el *verlagssystem* en la siderurgia tradicional vasca fue un factor de atraso.

concentración y mecanización de la producción, del paso de la herrería a la fábrica siderometalúrgica. En definitiva, de la proto-industrialización a la industrialización capitalista<sup>51</sup>.

Quinto, otra de las características a destacar de esta burguesía fue su tendencia a asociarse en los negocios. Actitud que mantendrán y acrecentarán sus sucesores décadas después, durante el desarrollo del capitalismo industrial y financiero en el País Vasco. El asociacionismo estaba bastante extendido entre la burguesía comercial vasca, posibilitándose con ello la ampliación de capital para hacer viables los grandes negocios y reducir los riesgos. La "compañía" fue una institución económica muy extendida en Bilbao y el País Vasco en la segunda mitad del siglo XVIII. Dentro de éstas, la "comandita", muy cercana a la sociedad anónima<sup>52</sup>, fue la más extendida. Entre 1736 y 1799, se constituyeron 148 compañías, de las cuales 81 superaron el capital de 700.000 reales. También se crearon compañías por acciones, como fue el caso de la compañía de seguros "Nuestra Señora de Begoña y San Carlos", constituida en 1783, con un capital de 6 millones de reales, como reza en la cláusula tercera de su constitución, distribuidos en 60 acciones de 100.000 reales/acción entre 14 accionistas<sup>53</sup>. Estas compañías estaban integradas por varios comerciantes, muchos de ellos solían participar simultáneamente en otros negocios con diferentes socios, como navieros, seguros, etc.

También miembros de esta burguesía participaron en la producción industrial directa, como fue el caso, entre otros, de Ventura de Arróspide, productor y exportador de hierro; los "Señores Ardana hijo y Bengoa" que, además de importar géneros del Norte y exportar lana, tenían industrias de curtidos; José Gallabeitia, fabricante de clavos y cabilla; Pedro Benito de Zubiaga, que importaba cobre para su fábrica de calderas. En 1791, Francisco de Amézaga, otro gran comerciante, inició la construcción de una fábrica de refino de azúcar<sup>54</sup>.

Este modelo económico se resquebrajó con la crisis, que se abrió en los años interseculares de los siglos XVIII-XIX, como consecuencia de su desconexión de los circuitos comerciales internacionales. El hierro vasco perdía el mercado internacional, las exportaciones de lana por los puertos vascos retrocedían y el papel jugado por Bilbao y el País Vasco, en el circuito internacional, como exportadores de hierro vasco y lana española, y redistribuidores de mercancías entre la Europa del Norte, España y la América colonial sufría un duro y definitivo revés.

---

51 KRIEDTE, P., MEDICK, H. y SCHLUMBOHM, J.: *Industrialización...*, op. cit., pp. 202-215.

52 GUTIERREZ, C.: *Comercio y banca...*, op. cit., pp. 36-37.

53 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 526-537.

54 GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, p. 564.

En resumen, toda esta serie de datos no hacen más que confirmar el alejamiento de la economía del País Vasco de los circuitos internacionales, a los que había estado estrechamente vinculada en el siglo XVIII, y que habían contribuido y potenciado el crecimiento económico, la proto-industrialización, la acumulación de capital y la integración de la economía vasca en estos circuitos. Rota esta dinámica, y no existiendo otras alternativas, como la existencia de un vasto mercado nacional, la crisis general se implantó en el país, y de la que no comenzará a salirse nada más que a partir de 1841, pero ahora mirando hacia el interior, al mercado nacional español, y en el marco de un incipiente capitalismo industrial.

Apéndice 1: Derrotas de navegación de los barcos mercantes vizcaínos (sin Bilbao) salidos del puerto de Bilbao (1765-70)

Puerto de destino	Derrotas citadas	Puerto de destino	Derrotas citadas
Bayona	92	Ceuta	3
Santander	92	Limpias	3
San Sebastián	66	Luarca	3
Burdeos	49	Castro Urdiales	2
Ferrol	44	Dunquerque	2
Bristol	42	Liorna	2
Nantes	41	Mondego	2
Londres	33	Morlaix	2
Cádiz	27	Pasajes	2
San Martín	27	Sables d'Olonne	2
Rivadeo	20	San Cipriano	2
Coruña	14	S. Vicente Barquera	2
Fuenterravía	13	Amsterdam	1
Ruan	13	Comillas	1
Sevilla	13	Dublin	1
Cartagena	11	El Havre	1
Gijón	9	Falmouth	1
Santoña	9	Figueras	1
Hamburgo	8	Génova	1
Málaga	8	Guriezo	1
Deva	7	La Graña	1
Lisboa	7	Levante	1
Ostende	7	Lorient	1
La Requejada	6	Marenes	1
San Juan de Luz	6	Orán	1
La Rochelle	5	Portugal	1
Navia	4	Pravia	1
Oporto	4	Rendon	1
Orio	4	San Petersburgo	1
Rivadesella	4	Somorrostro	1
San Gil	4	Valencia	1
Tinas	4	Vannes	1
Zumaya	4	Vega	1
Barcelona	3	Waterford	1
Brest	3	TOTAL	752

Apéndice 2: Derrotas de navegación de los barcos mercantes bilbaínos salidos del puerto de Bilbao (1761)

Puerto de destino	Derrotas citadas	Puerto de destino	Derrotas citadas
Burdeos	27	Landerneau	2
Londres	23	Lisboa	2
Bayona	22	Ostende	2
Amsterdam	17	Rochefort	2
El Havre	13	Brest	1
Bristol	12	Cartagena	1
La Rochelle	12	Cowes	1
Cádiz	10	Exon	1
Ruan	10	Guernesay	1
Nantes	8	San Matín de Rhe	1
Drontheim	4	Santander	1
Morlaix	3	St. Malo	1
		<b>TOTAL</b>	<b>177</b>

Apéndice 3: Barcos mercantes vizcaínos (excepto Bilbao) reseñados en cada puerto (1765-70)

Puertos	Barcos	Tonelaje
Plencia	148	5.027
Santurce	31	1.720
Lequeitio	22	663
Bermeo	16	620
Portugalete	14	1.025
Ea	10	214
Deusto	7	444
Guecho	7	934
Ondarroa	5	116
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>10.763</b>

Fuente: GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2, pp. 424 y 11. Era costumbre del Consulado reducir un 15% del tonelaje total a favor del naviero y armador, con el fin de reducir el gravamen por tonelada.

Apéndice 4: Comerciantes y propietarios de barcos en Bilbao en 1761

Propietario	Barcos	Tonelaje	Exportación (Lana) (Hierro)	Valor de la importación en 1750 (miles reales)
Santaulary, Tomás *	9	647	(L) (H)	-
Loredó, Antonio *	3	667	-	174
Salcedo, Manuel *	4	334	-	90
Viollet, Luis *	7	635	(L) (H)	375
Achútegui, Gregorio *	6	604	-	63
Arechaga, Juan V <sup>a</sup>	4	511	(L)	170
Villavaso, Nicolás *	4	480	-	200
Zubiría, Manuel *	3	446	-	51
Gardoqui, José e hijos *	4	440	(L) (H)	1.820
Gómez de la Torre, Vra. Fco. *	3	436	(L) (H)	170
Fonegra, Ignacio *	5	412	-	-
Dibiry y Fica *	3	375	-	-
Uribarri, Domingo *	3	370	-	345
Goicoechea, Juan Antonio *	3	356	-	-
Rousellete Sescouse, José *	2	320	(L)	370
Dabadie Hnos., Laurencin y C <sup>a</sup>	3	300	(L) (H)	255
Daugerot, José *	2	290	(L) (H)	678
Guendica, Nicolás *	2	235	-	-
Larralde, Hugo *	2	231	(H)	-
Viar Elexpuru, Ignacio Fco. *	2	210	(L)	51
Olalde, Domingo *	3	200	-	140
Arana, Tomás *	2	190	-	186
Jarabeitia, Domingo Ignacio *	1	180	-	-
Sampelayo, Sarria y Arechaga *	1	180	(L) (H)	-
Arana, Nicolás *	1	176	-	-
Kelly Killy, Domingo *	2	155	(L) (H)	1.314
Widovich, Juan	2	150	-	-
Barbachano, Francisco *	1	150	-	374
Eguía, Francisco *	1	150	(L)	119
Gorostizaga, Mateo *	1	140	-	-
Monroy, Juan *	1	140	-	-
Puertomenor, Nicolás	1	130	-	-

*Sector exterior y crecimiento económico en el País Vasco en el siglo XVIII*

Propietario	Barcos	Tonelaje	Exportación (Lana) (Hierro)	Valor de la importación en 1750 (miles reales)
Alvarez y Fica *	1	128	(L)	794
Zabalía, Nicolás *	1	120	(H)	-
Gebericha, Nicolás Antonio	1	110	-	-
Farel, Juan *	1	100	-	-
Manzanal, Joaquín *	1	95	(H)	-
Gaztañeta, Pedro	1	90	-	-
Inurreta, Francisco *	1	90	-	175
Lacoste, Juan Bautista	1	84	-	268
Arrospide, Juan	1	80	-	-
Burgoa, Pedro José	1	80	-	63
Díez de Sollano, Marcos *	1	80	-	-
Gardoqui, Juan Bautista *	1	80	(L) (H)	266
Lavigne, Juan José	1	80	(L)	-
Sarachaga, Juan Matías *	1	80	(H)	-
Uribarri, Isidoro *	1	75	-	-
Arandia, José	1	70	-	-
Goosens, Enrique *	1	70	(H)	322
Uriarte, Fernando *	1	70	-	-
Izarduy, José	1	66	(L)	234
Sarachaga, Miguel *	1	60	(H)	-
Susunaga, Martín	1	60	-	-
Basagoiti, Miguel Antonio	1	56	-	-
Santaulary, Manuel *	1	50	-	-
Bátiz, Jacinto *	1	48	-	-
Valle, Santiago del *	1	48	-	-
Gendica, Bernardo *	1	45	-	82
Hormaza, Enrique *	1	45	-	-
Goiri, Juan Antonio *	1	40	-	191

\* El asterisco al lado del nombre del propietario hace referencia también a su actividad de comerciante cargador

Fuente: Los datos son elaboración propia y se han obtenido a partir de las siguientes fuentes: GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit., vol. 2; BASURTO, R.: *Comercio...*, op. cit., pp. 273-277, apéndice I, donde se encuentra la «relación alfabética de comerciantes cargadores en 1800»: y A.C.B.: Libro de Averías de 1750.

Apéndice 5: Exportaciones de hierro bruto por Bilbao

Zonas	1760	1770	1780	1790	1800	1805
Costa gallega y cantábrica	3.646	16.070	12.940,50	17.447	13.507,88	5.620,05
Cádiz	13.926,25	20.636,67	9.107,75	24.584	—	—
Sevilla	—	—	—	10.935	—	68
Otros puertos del Sur de España	—	60	—	346	—	—
Portugal	7.647	4.531,75	26.784,25	4.965,50	7.155,75	3.308
Sur de Francia	5.426	5.952,50	8.700,75	1.017	423	3.003,50
Francia (La Rochelle al Norte)	16.613,75	12.413,75	8.607,75	3.333	—	—
Holanda	7.878,25	4.807,50	4.416	1.155,50	—	—
Inglaterra	6.776	10.411,25	—	721	—	—
Norte de América	4.681,50	—	1.222	451	5.613,50	5.272,75
Italia	—	—	4.605,25	—	—	—
Otras zonas y lugares desconocidos o sin señalar	5.587	1.459	122	3.236,50	3.661	4.470,68
TOTAL	74.182	76.342,42	76.506,25	68.191,50	30.361,13	21.742,98

Fuente: A.C.B.: Libros de Averías correspondientes a dichos años. Los cálculos y la reagrupación de las exportaciones por puertos y países ha sido realización nuestra.