

El Cantábrico y el comercio americano

Tomàs Martínez Vara

¿Cuál fue el papel que, dentro del esquema general del país, jugaron los capitalismos comerciales del Cantábrico? E. Fernández de Pinedo ha dado una respuesta tan concisa como gráfica: *"Excepto en el caso del hierro, y en mucha menor medida en las harinas, dado su tardío desarrollo, los comerciantes de la cornisa cantábrica vivían de espaldas a la producción del área en la que estaban implantados. Actuaban —añade— de intermediarios entre la demanda de los grupos privilegiados interiores y el sector manufacturero exterior"*¹. En general, la dinámica de estas burguesías, sus impulsos y sus momentos de *"impasse"*, y la actividad de los puertos en los que operan, van a depender menos de *"bases económicas propias"* que del grado de control que lograrán ejercer sobre el paso de esas corrientes mercantiles entre Castilla, las economías atlánticas y América.

Hace ya tiempo, en 1978, J.J. Laborda explicaba, de manera precisa y certera, cómo la recuperación comercial de Bilbao a principios del siglo XVIII se fraguó al margen del mercado interior regional². Los comerciantes donostiarras, por su parte, se orientaron en el transcurso del siglo hacia un mercado exclusivamente de tránsito sin vinculación con la dinámica interna de la Provincia. *"La realidad fue —escribe M. Gárate— que el puerto de San Sebastián fue cada vez más un puerto receptor de artículos de otros lugares, los cuales se redistribuían, sin que sirvieran para integrar en aquel tráfico a una economía provincial que parecía ajena al movimiento mercantil donostiarra"*³.

Por mi parte, y en diversas ocasiones, he tratado de mostrar cómo el edificio mercantil-colonialista que surge en Santander tras la habilitación de su puerto para el Libre Comercio necesitó poco de los productos regionales para su funcionamiento. Claro está que el transporte, el propio comercio y la débil actividad industrial nacida al amparo de éste estimulan y alimentan las economías del área de tránsito, pero más allá todo seguía como siempre, es decir, pobre y miserable. Como señala A. Domínguez Ortiz *"no había que alejarse mucho de la costa para entrar en una Cantabria rural apenas afectada por estas novedades"*⁴.

Del caso asturiano sabemos poco aún como para hacer afirmaciones tajantes, aunque todo parece indicar que allí la situación fue bastante distinta. Pese a la habilitación del puerto de Gijón éste no llegó realmente a despegar, o al menos no lo hizo con la fuerza que de él se esperaba. *"Ni del comercio interior ni del exterior pudieron acumularse beneficios que permitieran incrementos de inversión capaces de originar cambios en la economía asturiana, del signo de los que tuvieron lugar, a finales del siglo XVIII, en otros países de Europa (...) En el Principado —continúa G. Anes de quien son también las anteriores palabras—, continuó vigente una vida rural patriarcal, caracterizada por el paternalismo de los propietarios y por la sumisión de la mayoría de los renteros"*⁵.

Los sistemas comerciales montados por bilbaínos, donostiarras y santanderinos produjeron a sus protagonistas importantes beneficios, pero en ningún caso se convirtieron en activadores del crecimiento económico. Al finalizar la centuria, unos y otros, aunque por razones diferentes, se encontraban inmersos en una profunda crisis de la que difícilmente podrían salir ayudados por unas economías regionales a las que habían casi ignorado. Se habían acomodado perfectamente al marco impuesto por el Antiguo Régimen, aprovechando, según el caso y el momento, los cambios institucionales introducidos por los ilustrados, las ventajas del ordenamiento foral o los privilegios de la Administración. Y la verdad es que, durante bastante tiempo, no les fue nada mal. ¿Por qué cambiar entonces de actitud? Sabemos que la industrialización —y así lo ha señalado reiteradamente J. Fontana— surgió allí *"donde los campesinos habían aprendido a vender para comprar, donde los caminos hormigueaban con el trajín de las mulas y de carros transportando trigo, tejidos, aguardiente, pañuelos o cuchillos"*, donde, en definitiva, había empezado a cambiar el modo de producción⁶.

¿Era éste el caso de las tierras del Norte? ¿Se habían experimentado en su hinterland las transformaciones necesarias? A juzgar por las palabras de G. Anes y A. Domínguez Ortiz tal cosa estuvo muy lejos de suceder en Asturias y Cantabria. En el País Vasco, la expansión agrícola del siglo XVIII se limitó a recoger y ampliar los legados de la

centuria anterior sin que se produjeran cambios importantes en sus estructuras; hubo crecimiento del producto, en efecto, pero se debió fundamentalmente a la ampliación del área roturada⁷. Tampoco al comercio mercantil le resultó difícil sostener su esquema tradicional mientras gozó de una situación arancelariamente privilegiada; y la falta de previsión industrial condujo al sector a una situación de progresivo deterioro.

A. Orígenes y desarrollo

La burguesía comercial vasca se consolida en el transcurso de la primera mitad del siglo XVIII en torno a los puertos de Bilbao y San Sebastián. En la vertebración de este proceso tuvieron mucho que ver los acontecimientos políticos sucedidos a partir de 1700 y, sobre todo, el apoyo del País Vasco a la causa borbónica al permitir que el activo comercio de esta primera mitad se erigiese sobre una situación excepcional de privilegio que permitía a los comerciantes vascos disfrutar de ventajas comparativas respecto a las demás regiones españolas en el agio de los intercambios con los países más desarrollados, en el comercio colonial y en la práctica del contrabando. San Sebastián obtendrá la gracia de una compañía privilegiada —la Guipuzcoana de Caracas— que monopolizará la explotación de una de las áreas más ricas del continente americano, y Bilbao controlará el comercio exterior con el norte de Europa.

Al finalizar el siglo XVII la situación comercial e industrial de Guipúzcoa era más bien crítica. Asediados por bilbainos y bayoneses, mucho más pujantes, los comerciantes donostiarras no tenían nada claras sus perspectivas de futuro. Crearon en 1682 el Consulado de San Sebastián con el fin de aunar esfuerzos frente a Bilbao y Bayona y desde esta excelente plataforma buscaron con ahinco un espacio concreto y privativo⁸. En el gozne de los dos siglos eran muchos los que, ante un panorama que se ensombrecía cada vez más, consideraban la protección del Estado como el último recurso al que se debía acudir⁹. Por fortuna para los que así pensaban los futuros acontecimientos políticos vendrán a favorecerles, entre otras razones porque ellos mismos colaborarán a que así sea, dando sobradas pruebas de lealtad a la nueva dinastía. Sabido es que Felipe V utilizó barcos de los comerciantes donostiarras en la contienda dinástica. Pero es con la política de reajuste comercial con las colonias cuando llega realmente la oportunidad que acabará materializándose en la tercera década del siglo al crearse la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Con su creación en 1728 la Administración buscaba reintegrar a la metrópoli el rico comercio de Venezuela en manos de los holandeses, los hombres del Consulado donostiarra habían encontrado definitivamente actividades donde invertir y

el puerto de San Sebastián se convertía en puerto receptor y de salida de artículos de diversa procedencia¹⁰.

En la vida de la Compañía se pueden distinguir claramente dos etapas bien diferenciadas. Entre 1728 y 1752 la dirección reside en San Sebastián, las acciones pertenecen por entero a españoles de la Península y se obtienen saneados beneficios.

Se podrá decir —y es cierto— que el tráfico de la Compañía no es sinónimo del donostiarra; pero no es menos cierto que era aquél el que le daba el tono a la ciudad y sobre él giraban las grandes operaciones comerciales¹¹. San Sebastián se convierte en un activo y bullicioso centro comercial en donde los géneros coloniales y europeos estaban presentes en sus almacenes y tiendas. Desde el puerto donostiarra salen hacia diversas direcciones importantes cantidades de artículos del País como hierro, armas, anclas, limones, etc., aunque por debajo siempre de los ajenos a la región, preferentemente extranjeros.

La Compañía tendrá que enfrentarse durante su primera etapa a dos graves problemas:

- la guerra de España con Gran Bretaña —1739-1748— en la que participa de manera muy activa, sufriendo notables pérdidas, compensadas por la concesión en 1742 del monopolio del comercio con Caracas;

- y la sublevación capitaneada por los criollos venezolanos contra el monopolio y que supone su momentánea expulsión —de febrero a septiembre de 1749— del territorio americano¹².

Como consecuencia de estos hechos, la Junta General de Accionistas decidió en 1751 duplicar el capital, permitiendo a los venezolanos comprar acciones al tiempo que la sede central se trasladaba de San Sebastián a Madrid. Comenzaba así una nueva etapa, menos boyante que la anterior, que se iba a prolongar hasta su desaparición en 1785. Durante este tiempo, la Guipuzcoana se enrola en el comercio de esclavos, tratando de surtir de negros a las provincias de Maracaibo y Caracas, invierte sin acierto en la Compañía de Ballenas e insiste, con poco éxito también, en la integración de productos textiles de las fábricas españolas.

En relación con el comercio donostiarra propiamente dicho esta segunda etapa no hace sino ahondar en el surco abierto con anterioridad. El puerto de San Sebastián es cada vez más una plataforma de redistribución de artículos europeos y coloniales —cacao, tabaco, algodón, cueros de pelo, etc.— con destino a Ultramar los primeros y “*a las Castillas*”, Galicia, Asturias, Navarra y Vizcaya los segundos. Esta falta de conexión entre las economías donostiarra y guipuzcoana era denunciada ya en 1756 por la Junta General de la Provincia. “*La Compañía de Caracas —se dice— mantenía el nombre de comercio, pero no reportaba grandes beneficios a la Provincia*”¹³. ¿Por qué esta falta de inte-

gración de la economía provincial en el comercio donostiarra? La explicación reside tanto en la naturaleza de ese comercio de tránsito que se acaba de señalar como en la estructura misma de la economía interior de la región de la que la Junta Provincial era fiel representante, como lo era el Consulado de los intereses mercantiles de largo alcance.

Gracias al mercado colonial, los comerciantes donostiarras pudieron acumular sumas importantes de capital. Pero que sus negocios marcharan bien o mal tenía poco que ver con la presencia de productos de la tierra, agrícolas e industriales, en los muelles. Más allá de las áreas próximas a los puertos, en las tierras del interior, vivía una población mayoritariamente agrícola, pero que sin embargo y aún después de la generalización del cultivo del maíz, no produce lo suficiente para sí y menos para el resto de los hombres no dedicados al campo, que tampoco eran demasiados, lo que significa que se debían importar subsistencias. El tráfico mercantil entre los pequeños núcleos rurales era muy limitado y se reducía, por lo común, a proveer a sus moradores de medios de subsistencia y de los elementos necesarios para la labranza y explotación de la tierra. El trabajo fabril, allí donde existía, no alcanzaba a alterar, sin embargo, la imagen general de una Guipúzcoa interior afeñada al viejo régimen. Ni siquiera las ferrerías —el sector más presente en los muelles— conocieron algún tipo de renovación tecnológica, lo que las llevó a solicitar la protección del Estado¹⁴.

Así pues, las expectativas abiertas por el mercado colonial condujeron en Guipúzcoa a la vertebración de un modelo económico dual no exento de equilibrio. De un lado, la economía del interior de la Provincia, enraizada en la tierra y en el mundo rural, y de otro, la donostiarra, volcada hacia los intercambios de largo alcance, y con muy escasos vínculos sobre el quehacer económico de la provincia¹⁵. La difusión del maíz y la libertad foral de importar subsistencias para paliar las deficiencias de una explotación agrícola insuficiente jugaron un papel decisivo en la permanencia de esas estructuras tradicionales y explican, en no pequeña medida, esa convivencia con el capitalismo mercantil urbano sin que se violentaran las peculiares lógicas de comportamiento de cada uno de ellos. El entramado comenzó a resquebrajarse, como luego se verá, cuando se modifiquen las condiciones que hacían posible tal equilibrio, lo que tendrá lugar a partir del último cuarto del siglo.

La situación de partida de Bilbao es muy distinta. La capital vizcaína mantuvo y concentró durante el crítico siglo XVII una importante actividad mercantil debido a que su puerto, sus mercaderes y el amparo legal foral, favorecieron el que allí se instalase una nutrida colonia de mercaderes y negociantes extranjeros. De allí salían materias primas y dinero y por allí penetraban las competitivas manufacturas y coloniales que los europeos traficaban.

En los últimos decenios del siglo se produce un notable aumento en el volumen de negociación mientras que los mercaderes bilbaíños, con una estrategia bien estudiada y explotando las ventajas y capacidad de maniobra que las condiciones forales le otorgaban, se lanzan a la recuperación del espacio comercial ocupado por los extranjeros. Y todas las previsiones de los mercaderes bilbaíños se verán inesperadamente favorecidas e impulsadas por la llegada del primer Borbón y la reorientación que, como efecto de la Guerra de Sucesión, experimentaron las relaciones de la Monarquía española y las potencias europeas. Bilbao sabrá sacar buen provecho de las hostilidades de ingleses y holandeses contra Felipe V así como de la fidelidad catalana al pretendiente austríaco. Durante la guerra *"exigió y obtuvo toda suerte de privilegios para seguir comerciando incluso con las mismas potencias enemigas y los funcionarios toleraron grandes operaciones de especulación y contrabando"*¹⁶.

Sin embargo, no cambia, en absoluto, la estructura del comercio tradicional de la Villa; tampoco hubo, por supuesto, variación alguna en la relación de dependencia que a través de Bilbao la economía castellana tenía con los países del Norte. La única modificación consistió, como recuerda J.J. Laborda, en que fue desde entonces que una mayoría de bilbaíños y no extranjeros negociaron directamente con los países de origen¹⁷. Desde Bilbao zarpaban en dirección a los países europeos barcos cargados de sacas y sacones de lana y diversas mercancías llegadas de Castilla —vino, aceites, etc.— más el hierro vizcaíno; los tornaviajes se aprovechaban para introducir manufacturas y coloniales, a menudo procedentes del ámbito reservado legalmente a España. Una fracción de las mercancías introducidas del exterior pasaba al interior mesetáneo, otra se consumía en la propia provincia y el resto, junto con algunas porciones de hierro, se redistribuía, por medio de pequeñas embarcaciones, entre los demás puertos del Cantábrico a cambio de cebollas, avellanas, nueces, castañas, piedras de molino o simplemente lastre que era lo que sus economías podían ofertar.

Hay —es cierto— un incremento del giro y negociación comercial según avanzan los años, pero en nada modifican las características reseñadas. El esquema, en sus constantes básicas, se mantiene idéntico hasta finales de siglo. La lana y el hierro en las exportaciones y las manufacturas en las importaciones siguen siendo los pilares básicos sobre los que se asienta todo el edificio.

R. Basurto y A. Zabala han reconstruido puntualmente el movimiento anual (exportaciones y destinos) de la lana¹⁸. Ambos autores coinciden en señalar que, aunque con diversas alternancias, el nivel secular de contratación se mantuvo elevado. Se superó mejor de lo esperado el impacto que supuso la apertura de la carretera de Reinosa (1752) y, aunque la cosa se complicó con las exenciones fiscales y

otros privilegios que la Administración concedió al eje Burgos-Santander, en realidad el puerto montañoso jamás pudo desplazar a Bilbao de su privilegiada situación, sobre todo después de arreglado el camino de Orduña. Precisamente es a finales de la centuria cuando se dan los mayores niveles de contratación, bien es verdad que salpicados de grandes altibajos producidos por las coyunturas bélicas.

No es el momento de referirse a la importancia del hierro en la economía vizcaína durante el Antiguo Régimen; el hecho es de sobra conocido. Recordar únicamente que es, junto a insignificantes cantidades de castañas, manzanas y limones, lo que Vizcaya podía ofrecer en los retornos. La economía rural vizcaína era tan pobre y deficitaria como la guipuzcoana; de ahí que sus habitantes se vieran en la continua necesidad de importar bastimentos y ropas. Y esta debilidad y dependencia en recursos agrícolas sin otra cosa de relevante significación económica que no fuera el hierro fue lo que convirtió, desde el principio, la industria siderometalúrgica en industria de exportación necesariamente constante en la economía global de Vizcaya, y en general, de todo el País Vasco.

Según los cálculos más recientes de L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo la producción conjunta de las tres provincias, incluyendo Navarra, se habría más que duplicado en los dos primeros tercios del siglo; lo que no deja de ser sorprendente si se piensa que hasta el siglo XIX la siderurgia vasca ostentó los rasgos más tradicionales del complejo industrial¹⁹. Sólo la combinación afortunada de las circunstancias de la demanda exterior —aumentan las peticiones de Ultramar—, la relativa recuperación del mercado interior, debida al auge demográfico y agrícola, más la reactivación de los intercambios y de la flota comercial y de guerra, y la política arancelaria, consiguen explicarlo. Entre 1790 y 1850 hay que situar la fase de declive definitivos; ceñido el mercado a los límites de las colonias americanas y a los territorios peninsulares, la independencia de aquellos acabará por recluir a los hierros vascos definitivamente a los términos estrictos del mercado español justamente cuando el tráfico lanero había alcanzado su final.

A cambio del hierro y la lana, en los muelles de la Villa se recibían manufacturas —tejidos de lana ingleses, prendas de lujo holandesas, etc.— y coloniales —azúcar, cacao y tabaco fundamentalmente. El grueso de estas importaciones iba a Castilla, mercado controlado desde Bilbao.

El fortalecimiento del comercio tradicional va acompañado, como no podía ser menos, de la reafirmación del sector mercantil más influyente: el de los cargadores u hombres de negocios dedicados al "*cambio y giro lejanos*". Una élite pequeña en número, pero que concentra y domina prácticamente toda la actividad mercantil. No más de 20 ne-

gociantes acaparaban entre 1750 y 1770 cerca del 50 por ciento de todos los embarques de hierro (en bruto, semielaborado o manufacturado) y otros 20, entre los que aún había bastantes extranjeros, casi la mitad, hacían lo propio con más del 70 por ciento de la lana²⁰.

Al igual que en Guipúzcoa, también en la vecina Vizcaya nos encontramos con esa dualidad tan común en las economías periféricas atlánticas: de una parte, el gran comercio que discurre por el suelo regional y, de otro, una economía agrícola apenas modificada por él. Y es que, como indica J.J. Laborda, *"ni la oferta ni la demanda de la sociedad rural vizcaína eran la causa de la existencia del mercader, el motor activo del comercio bilbaíno: la lana venía de Castilla, y hacia allí se dirigían también la mayor parte de las mercancías importadas"*²¹. El comercio no incidía sobre la estructura agraria, pero sí paliaba algunas deficiencias como la escasez de alimentos y vestidos y la rigidez de las rentas agrícolas. Los comerciantes bilbaínos procuraron que se cumpliera siempre la máxima foral según la cual el Señorío debía estar abastecido. La exportación de hierro fue la principal responsable de que no decayese la oferta de subsistencias. En este sentido, la actividad comercial se nos presenta como un factor de equilibrio más entre los distintos intereses económicos del entramado social, entre la Vizcaya de los ríos y caminos, de muelles y comerciantes, de marineros de cabotaje, ferrones, arrieros, mesoneros y la otra más aislada y rural. La pervivencia de este equilibrio no excluye, por lo demás, la existencia de conflictos internos dentro de la comunidad vizcaína, muy lejos de una situación de idílica paz social inmunizada contra cualquier violencia de signo social.

Tampoco se dio, pues, en Vizcaya el paso del capital comercial al industrial; hubo —y bastante— acumulación de capital en manos autóctonas, pero de acuerdo con la muestra que realizó R. Basurto sobre las herencias de un grupo representativo de cargadores estos prefirieron el papel moneda, los vales reales y los bienes inmuebles a otras actividades productivas²². El mercader se llevó las cosechas de hierro como lo hizo con la lana; sin embargo las ferrerías no alteraron sus anquilosados aparatos productivos. Al final de la centuria y perdidos los mercados europeos, América era la solución. Pero este mercado tampoco tardaría en desaparecer.

El aspecto que presentaban los puertos montañoses a principios de siglo XVIII era más bien sombrío. Toda su actividad se reducía a pequeños y oscilantes intercambios que, en la mayoría de los casos, no iban más allá del mero ámbito local. Y es que detrás de estos mal acondicionados puertos y núcleos urbanos medievales, localizados en la costa, de tamaño mínimo, decadentes a partir del siglo XVI todos ellos, incluido Santander, retraídos en la actividad pesquera y en la residencia rentista de algunos propietarios, estaba la realidad de una

región atrasada, siempre necesitada de bastimentos y con muy poco que ofrecer a cambio. La importación de subsistencias fue una constante histórica desde tiempos remotos. No es extraño que la población montañesa, integrada mayoritariamente por campesinos con o sin tierras, pero en su mayoría pobres, y, por tanto, compradores siempre de una parte de su subsistencia, tuviera que ingeniárselas para contrarrestar su miseria. A causa de esta situación, los campesinos de la Montaña tuvieron que practicar otras actividades complementarias y subsidiarias de la agricultura y de la ganadería. Los cántabros conocían bien el arte de labrar la madera —fabricantes de carros, duelas, toneles, aperos, etc.—, de tallar la piedra, acarrear mercancías —muleteros, carromateros, carreteros,...— y pescar en el mar. Y como, a pesar de ello, las condiciones seguían siendo precarias, muchos acababan ausentándose por un tiempo limitado o de forma definitiva en búsqueda de una vida que la tierra les negaba.

El permanente déficit de cereales se solventaba introduciéndolos de Castilla. Aunque estaban los profesionales de los caminos —los transportistas-comerciantes— que atendían a una demanda más selecta, urbana en su mayoría, eran los mismos campesinos quienes efectuaban, compaginándolo con las propias tareas agrícolas, el acarreo de los productos más elementales. Y este comercio a diferencia del otro no dependía tanto del estado de los caminos, cuanto de las fluctuaciones de la producción en la Meseta, así como de la falta de los oportunos acopios y agentes de comercio que hubieran permitido racionalizar la distribución de los excedentes cuando éstos existían. Por otro lado, en las villas portuarias y en sus poblaciones más próximas el déficit se cubría mediante la importación de granos europeos. En los momentos difíciles —carestías en el interior— los circuitos y direcciones del tráfico podían invertirse; entonces el cereal entrado en los puertos tomaba los caminos intrarregionales o remontaba la cordillera camino de la Meseta.

Es importante que se comprenda cómo con aquellas estructuras portuarias y mercantiles, detrás de una región atrasada y sin un camino carreteril que llevara a Castilla, resultaba de todo punto imposible que tanto la villa de Santander como su puerto salieran por sí mismos del estado de postración y decadencia en el que estaban inmersos²³.

Para Santander las cosas van a cambiar radicalmente a mediados del siglo al confluír e interaccionarse diversos factores detrás de los que hay que ver la mano providencial de una Administración decidida a atraer hacia Santander las mercancías castellanas que venían pasando por Valmaseda, Orduña y Vitoria. Es esa voluntad exterior la que marca el cambio y pone el sustrato que posibilita el despertar de la ciudad y su puerto.

Todo comienza en la década de los cincuenta con la apertura del

camino de Reinosa, un camino carreteril que traza y financia la Administración con el fin de desviar hacia Santander el comercio de las lanas. La opción Santander frente a Bilbao en la que intervienen móviles políticos, navales, comerciales y, sobre todo, fiscales, dejaba de ser proyecto para convertirse en realidad en 1752 al abrirse al tráfico este nuevo camino. El aumento del tráfico no se hizo esperar, pero en mucha menor cantidad de lo deseado. Había aún demasiados obstáculos: inexistencia de un puerto adecuado²⁴, el no disponer de una infraestructura comercial mínima, la falta de estímulo del mercado montañés. Consciente de ello la Administración ayuda a remodelar el muelle, obliga a estancar las lanas en Burgos y prima a base de privilegios y exenciones la vía Burgos-Santander. Todas estas medidas permiten que el puerto montañés acapare de 1765 a 1772 buena parte del comercio lanero y hasta da la impresión de que puede llegar a desbancar a Bilbao; no obstante, la apertura del camino de Orduña acabará con el espejismo.

Sin embargo, la política lanera como tal resultó un fiasco, al menos no logró su objetivo inmediato; pero en otro orden de cosas, su éxito fue total. Permitió, en primer lugar, que se abriera una magnífica ruta desde el puerto al interior castellano-leonés, la cual más tarde será utilizada por otros tráficos; introdujo, de paso, al puerto santanderino en los circuitos comerciales del Atlántico y atrajo, por último, un buen número de mercancías europeas que, después de remontar la cordillera, acababan en Castilla. Es decir, el comercio de las lanas creó las condiciones idóneas desde las que se pudo afrontar el nuevo reto: la "carretera de Indias".

El verdadero empuje llega, pues, de la mano de la habilitación del puerto santanderino para el libre comercio, auténtico generador de la estructura mercantil que marcará y definirá la vida económica de la ciudad hasta el último tercio del siglo XIX. El proceso se inicia en 1765 con el Decreto y Real Instrucción y culmina al hacerse público el R.D. de 12 de octubre que sentenciaba el espíritu liberalizador.

Por otro lado, el Reglamento preveía en su artículo 53 la posibilidad de que se estableciesen consulados en los puertos habilitados. El R.D. de 29 de noviembre de 1785 aprueba su instauración, encargándose muy pronto del mantenimiento de la carretera de Reinosa así como de fomentar otras nuevas. A comienzos de los noventa se suspenden los trabajos del ramal Quintanilla-Burgos para dedicarse por entero al que habría de conducir a Palencia por Alar del Rey. ¿Por qué este cambio? ¿Qué estaba ocurriendo? Simplemente que el trasiego de las lanas, aún siendo importante, había quedado relegado a un lugar secundario. Por el camino de las lanas circulan más trigo, harina, coloniales y manufacturas que lana. El binomio Burgos-Santander deja paso al de Alar del Rey-Santander y la carretera de las lanas pasa a ser propia-

mente de las harinas.

Entre tanto, Santander puede presumir ya de haberse convertido en una ciudad importante del norte, poseedora de una gran flota comercial tanto en matrícula como en capacidad y con una estructura portuario —almacenes, dársenas, etc.— ciertamente ajustada a las nuevas exigencias.

El máximo esplendor del siglo tiene lugar en los primeros años de la década de los noventa, momento en el que se alcanzan valores realmente extraordinarios; así, en 1791 los productos intercambiados con el Nuevo Mundo superaron los 57 millones de reales en valor y un año más tarde se superaron incluso estas cifras, aunque justo es reconocer que fue el techo secular²⁵. La relación del puerto santanderino con los países europeos es una relación meramente redistribuidora; desde la capital cántabra se reparten remesas de lana llegadas de Castilla adjuntándose de paso productos venidos de las colonias y manufacturas europeas sin que aparezcan en ningún caso valores regionales en cantidad. En cuanto a la exportación de géneros del país a Ultramar predominan los extranjeros de reembarque, ocupando un lugar ya destacable la harina castellana y la extranjera. Los productos locales —hierro y clavazón, limones, etc.— tienen siempre un alcance muy limitado como lo tienen también, salvo la cerveza, las mercancías provenientes de las nuevas fábricas que van surgiendo bajo el estímulo de la demanda americana. Los barcos retornan del nuevo mundo cargados de cuero, frutos tropicales y, en menor medida, caudales; una vez en el puerto son redistribuidos a distintos puntos de Europa, Castilla y Provincias Exentas.

Domina, pues, una textura comercial en la que el componente de reexportación extranjera y colonial lo es casi todo. En este sentido, el puerto de Santander no hacía sino reproducir a pequeña escala el esquema general del País. Tal sistema descansa, por otro lado, en la conjunción y permanencia de tres elementos básicos: control de la exportación de las harinas castellanas, mercado colonial firme y política proteccionista de un gobierno suficientemente sólido como para garantizar la continuidad del mercado colonial. Dentro de este esquema, el puerto santanderino cumple una función exclusivamente redistribuidora entre los centros de donde proceden y hacia donde se dirigen las mercancías: Europa, Castilla y América.

Es cierto que se incrementa con el paso de los años la presencia de "*valores nacionales*" en las balanzas mercantiles del puerto, pero ello no quiere decir, ni mucho menos, que éstos procedan, se integren o simplemente afecten al contexto regional. No puede negarse que surgen industrias a lo largo del eje del camino Real, vinculadas a la transformación de los productos del tráfico ultramarino —fábricas de harinas, de curtidos, cerveceras, por citar las más significativas y promoto-

ras de una industrialización local—, pero no llegan a definir un espacio industrial moderno. Son industrias excesivamente dependientes de la demanda americana y que no acaban de integrarse —como el propio comercio, del que son un simple sucedáneo— dentro de la región abastecida esta última como siempre, por unas artesanías locales en las que nada había cambiado.

En relación con el tráfico de las harinas, auténtico nervio conductor de Castilla al puerto y Ultramar, no estará demás hacer alguna precisión. A su presencia en las balanzas se debe, en no pequeña medida, el incremento de las partidas nacionales. Pero se ha exagerado su peso dentro del esquema general²⁶; las fuentes nos hablan, sin embargo, de un comercio harinero sencillo aún, nada constante e inferior casi siempre a las harinas extranjeras de reembarque, francesas o americanas, y todo ello sin olvidar que buena parte del cereal molturado en las fábricas y molinos cántabros procedía igualmente del exterior, aunque luego las harinas figuraran en los registros consulares dentro del apartado de "*efectos nacionales*". En las anotaciones de la aduana puede aparecer especificada la fábrica, pero rara vez se indica la procedencia del cereal. Lo que garantizaba, hasta el siglo XIX, la seguridad del mercado colonial no era la harina castellana sino la extranjera de reembarque.

Sobre las bases de este comercio exterior, de tránsito, surge una burguesía mercantil ligada a los negocios coloniales, satisfecha de su función conductora de producciones ajenas y extremadamente sensible al problema de las comunicaciones con el interior meseteño. Una burguesía que tiene muy claro la función de Cantabria como espacio-mediación en el comercio exterior castellano y que sabe que su prosperidad reposa en ese camino y en ese comercio. Volvemos, así, a encontrarnos con la dualidad campo-ciudad, dos mundos que conviven necesaria, aunque contradictoriamente. Y, como en los otros dos puntos analizados, a finales del siglo, el comercio había alcanzado un gran desarrollo, pero no se había dado ningún paso en el sentido de integrar al campo con su ciudad.

Ahora bien, el sistema mercantil santanderino, por su propia configuración y sus inexorables dependencias, era muy frágil. Las bases sobre las que se erigió constituirán, a la larga, sus más grandes flaquezas. Cuando las dificultades hagan acto de presencia en cualquiera de ellas —América, Castilla o la Administración— el edificio entero se tambalea y la ciudad entrará fatalmente en crisis, llevándose tras de sí aquellas jóvenes industrias que la propia burguesía había fomentado al calor de la demanda americana. Y esto es lo que inevitablemente sucederá como en Guipúzcoa y Vizcaya a partir de finales de siglo.

Los tres puertos, aunque con ritmos e intensidades desiguales y no coincidentes en el tiempo, alcanzan gran desarrollo a lo largo del ochocientos. En los tres se desarrolló una potente burguesía, autóctona o

inmigrada, satisfecha de su labor como mediadora entre mercados más o menos alejados de su hinterland rural. Y en ninguno de los tres lugares analizados consiguió —tampoco lo intentó— el capitalismo comercial sentar las bases para una futura industrialización de las respectivas regiones.

¿Cómo reaccionan a la crisis finisecular? Como es evidente, las respuestas, y también las soluciones adoptadas, serán muy diferentes en cada uno de ellos. Y ello es lógico puesto que, pese a esos caracteres comunes, sus diferencias eran igualmente notables.

B. La crisis finisecular

Desde el País Vasco, zona de baja presión arancelaria, no resultaba difícil, aunque sí muy lucrativo, negociar y filtrar mercancías a Castilla y Francia. El tema, y en especial la extracción fraudulenta de plata, preocupaba hondamente a la Administración. Se quiere que exista un severo control no ya sobre el dinero que pueda exportar Guipúzcoa en pago de sus bastimentos, sino sobre el que desde Castilla se intentara pasar a cualquiera de las Provincias Exentas²⁷. Un importante sector de los comerciantes donostiarros se habían vinculado a esta práctica, lo que demuestra que habían hecho una elección. Ello no significaba que se tuviera que abandonar el comercio colonial, aunque algunos sí lo hicieron, obligando con ello a intervenir al poder, justo cuando éste estaba pensando en algún tipo de unificación arancelaria. Desde entonces el Estado se empeñó en una revisión sistemática de los mecanismos en los que se había venido desarrollando la actividad comercial de Guipúzcoa durante el Antiguo Régimen. Y se les hizo ver a los comerciantes vascos que no conectarían con el libre comercio mientras no permitiesen algunas reformas en su sistema aduanero. Realmente las discusiones no podían, por muy intensas y profundas que fueran, solucionar un problema que era insoluble: conseguir el libre cambio sin que los Fueros sufrieran modificación alguna. Todavía en 1780 algunos comerciantes pensaban que comercio libre y fueros no eran incompatibles y aducían que sólo el comercio podía sostener un crecimiento económico global. Argumento difícil de aceptar por la Junta Provincial después de la experiencia de la Guipuzcoana de Caracas.

Un sistema comercial como el donostiarra volcado hacia Ultramar a través de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas tenía que depender estrechamente, por fuerza, de la marcha de este cuerpo privilegiado. Pero, a partir de 1778, la supervivencia de ésta se hace casi imposible. Dos hechos serán la puntilla definitiva: la publicación del Reglamento (1778) y la guerra con Inglaterra (1778-1783). Dos años más

tarde desaparece la Compañía fusionada con la de Filipinas.

¿A qué se debe la suspensión de sus actividades? Como señala P. Fernández Albadalejo *"la lenta agonía de la Compañía no puede explicarse solamente en base a incapacidades de gestión, o a la mayor rigidez en las decisiones de la administración. Ambos factores son, en todo caso, —añade— elementos secundarios en relación a otras perturbaciones más profundas y, por lo tanto, más decisivas"*²⁸. Este es el caso, por ejemplo, del diferente comportamiento que precios coloniales, a la baja, y precios agrícolas europeos, al alza, presentaban desde 1750 o la pérdida de competitividad de los hierros vascos. Los hombres de la Compañía no sabrán adaptarse a estos cambios y ello les llevará al camino más fácil: la especulación, la reventa y el contrabando, prácticas que a menudo generaban más ganancias que la empresa colonial.

Tras la negativa a concedérseles la habilitación hubieron de seguir con el comercio colonial solo que desde una posición mediatizada e indirecta, actuando siempre a través de terceros, lo que significaba ocupar un lugar secundario. Los hubo también, aunque no fueran muchos, que probaron con la especulación de cereales.

Desde 1765 en adelante y ante las crecientes dificultades los comerciantes guipuzcoanos abandonan prácticamente el comercio colonial que ejercían de forma indirecta.

En 1808 el sistema comercial del Antiguo Régimen, en Guipúzcoa, como en otros lugares del País, tocaba a su fin.

La estructura tradicional del comercio mantenido a través de Bilbao se verá igualmente dañada desde finales del siglo XVIII. La crisis del sector exportador, en el comercio con los puertos europeos, va a suponer el desequilibrio de esta estructura tradicional, encareciendo el transporte debido a la pérdida de fletes de retorno, provocando el repliegue de capitales mercantiles hacia otros sectores más rentables como debieron ser el contrabando de coloniales y, sobre todo, de moneda y la reexportación de manufacturas extranjeras como si fueran propias. Y, al igual que en Guipúzcoa, también su peculiar situación administrativa y las mencionadas prácticas ilegales se convierten en temas de permanente tensión con la Administración. Y, del mismo modo que otras burguesías periféricas, la bilbaína, ante las graves dificultades por las que atraviesa su comercio con Europa, vislumbra su única salida en el mercado colonial, si bien con el acompañamiento de una política proteccionista.

Mal lo tendrán, sin embargo, para convencer a las Juntas Generales del Señorío en las que ellos apenas tenían representación de la bondad del Libre Comercio pues desconfiaban con razón que esta solución llevaría aparejado un deterioro de los derechos forales, algo por lo que no estaban dispuestos a pasar. Por otro lado, tampoco el Estado estaba

muy inclinado a transigir. Así, cuando los comerciantes solicitan el Libre Comercio para Bilbao, la respuesta de Madrid en abril de 1778 es clara y tajante: "*quando las aduanas interiores de Orduña, Vitoria y Valmaseda se pasasen a la costa del mar de Vizcaya*"²⁹. Al negársele el comercio directo con las colonias, Bilbao tuvo que traficar a través de los puertos habilitados a dicho comercio, bien enviando hierro, ferretería y otros géneros que eran exportados posteriormente hacia Indias desde dichos puertos, bien enviando cargamentos completos que únicamente se registraban en ellos³⁰.

La no habilitación de Bilbao y la puesta en práctica de las tarifas de extranjería para los artículos manufacturados en las "*Provincias Exentas*" provocaron la crisis en las industrias harineras y de curtido de pieles; algunos propietarios, como fue el caso de Manzarraga y Ugarte, trasladaron sus instalaciones a Cantabria, a Campuzano, en el camino de Reinosa.

Desgraciadamente para el comercio bilbaino el proceso de decadencia no hacía sino comenzar. A los factores externos —conflictos internacionales— se unen las propias revueltas internas dentro del Señorío de Vizcaya y que agravarán aún más la situación. Los primeros, con sus continuos bloqueos y campañas corsarias, entorpecen el normal desarrollo del tráfico marítimo; los segundos, de entre los que caben destacar la Zamalacolada y la ocupación militar de Bilbao durante tres años, agudizan las contradicciones de un sistema comercial en crisis.

La burguesía mercantil, ante la contracción de las exportaciones de hierro y lana, invertirá cada vez más capital en el sector agrario y en bienes inmuebles urbanos, ya que las fuertes alzas de los precios agrícolas y el incremento de los alquileres ofrecían provechosas posibilidades de inversión.

También en Santander, antes de que se cierre el siglo, el andamiaje comercial entra en crisis. El sistema comercial funcionó bien mientras los tres elementos —mercado harinero, mercado colonial seguro y política proteccionista de un Gobierno sólido— se combinaron de forma positiva, lo que no ocurrirá a partir de 1793. En efecto, el auge comercial se ve frenado por la interacción de varios factores: guerras coloniales, carestías en Castilla, pérdida del continente americano y crisis de la sociedad del Antiguo Régimen.

Desde muy pronto quedan al descubierto todas y cada una de las debilidades estructurales del sistema derivadas de la propia naturaleza de su origen y posterior desarrollo. Puede decirse que desde el año 1793 el tráfico no recupera ya su normalidad. Es verdad que hay todavía algunos años en los que el volumen de los negocios es elevado, pero —y este es el caso de 1802-1804— todo parece indicar que este interva-

lo de paz fue aprovechado por los comerciantes para liquidar operaciones que tenían pendientes y para repatriar sus beneficios. En cualquier caso, este último acelerón del tráfico no fue sino el canto de cisne de un esplendor que, pese al espejismo momentáneo, había desaparecido. Los años que siguen a 1804 son de caos total. El 5 de abril de 1810 solicitaba Juan Antonio de la Cuesta se le diera de baja en la matrícula del comercio porque *"viendo que desde el año 1804 no hacía giro alguno para América que era su única profesión (...) dio y resolvió emplear su caudal en fincas fructíferas, con el fin de dejar a sus hijos una subsistencia segura y honrosa"*. Ni había sido la primera solicitud ni será la última y así lo recordarán los diputados del comercio de Santander en informe cursado al Gobernador de Vizcaya el 8 de marzo de 1811. Estos años —y los que suceden a la Guerra de Independencia— representan para el comercio marítimo de Santander el cierre de un ciclo iniciado a mediados del siglo XVIII.

Desaparece el comercio de largo alcance y con él las fábricas de harina, cerveza y refino de azúcar y también ese otro tráfico secundario hacia el interior castellano y el de cabotaje. En definitiva, el sistema había surgido bajo unos presupuestos arcaicos —intento de monopolizar el comercio de las lanas—, más tarde se adaptó al esquema colonial con el Libre Comercio, pero fue incapaz de desembarazarse a tiempo de las herencias de la etapa de gestación y se mantuvo siempre desconectado de su hinterland inmediato. Ni en Castilla ni en la Montaña había elementos —no los podía haber porque no se habían creado— que pudieran atemperar el colapso de un comercio y de una industria surgidos con proyección exterior y sin enraizar en ninguna de las dos áreas.

La pérdida de las colonias, la deflación y el fin de la exportación de lanas obligaron al capital comercial a buscar nuevos derroteros. Los comerciantes donostiarras y bilbaínos centraron su mirada en lo que quedaba, el mercado interior, aunque sabían muy bien lo que esto suponía: traslado de las aduanas a la costa y oposición frontal de los consumidores. En cambio, los comerciantes santanderinos lo van a tener más fácil. Cuando el cielo estaba más oscuro y la inviabilidad del sistema parecía evidente, varias medidas proteccionistas en materia de granos y harinas devuelven el optimismo. El puerto recobra su actividad y vuelve a ser el gran redistribuidor de mercancías entre Castilla, Europa y Ultramar, lo que quedaba de Ultramar.

¹ E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, "Coyuntura y política económicas", en *Historia de España, dirigida por M. Tuñón de Lara, VII, Centralismo, Ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*, Barcelona, 1980, pág. 154.

- ² J.J. LABORDA MARTIN, "El arranque de un protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII", en *Saioak*, n. 2 (1978), págs. 136-181; *id.*, "Materiales para el estudio de la política comercial durante el primer reinado de Felipe V: el valor ilustrativo del caso vizcaíno, 1700-1727", en *Cuadernos de Investigación Histórica*, n. 5 (1981), págs. 73-112.
- ³ M. GARATE OJANGUREN, "Comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII", en *Coloquio Vasco-Catalán*, Barcelona, 1982, pág. 6.
- ⁴ A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII*, Barcelona, 1976, pág. 155.
- ⁵ G. ANES, "La Asturias preindustrial", en *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*, Barcelona, 1985, págs. 534-535. Sobre el movimiento mercantil de los puertos asturianos A. ZABALA, "La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los Decretos de Libre Comercio", en *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, págs. 41-68; *id.*, *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, San Sebastián, 1983, 2 vols.
- ⁶ J. FONTANA, "La dinámica del mercado interior. (Algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander)", en *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, op. cit. 86.
- ⁷ E. FERNANDEZ PINEDO, *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, 1100-1850*, Madrid, 1974, págs. 479-482.
- ⁸ M. GARATE OJANGUREN, "El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias", en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, núm. 16-17 (1982-1983), págs. 603-641.
- ⁹ P. FERNANDEZ ALBADALEJO, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Madrid, 1975, pág. 84.
- ¹⁰ Sobre la historia de la Guipuzcoana de Caracas, R.D. HUSSEY, *La Compañía de Caracas*, Caracas, 1962; M. GARATE OJANGUREN, "Las cuentas de la Real Compañía de Caracas", en *Moneda y Crédito*, núm. 153 (1980); M.J. MATILLA QUIZA, "Las compañías privilegiadas en el Antiguo Régimen", en *La economía española al final del Antiguo Régimen. IV. Instituciones*, Madrid, 1982, págs. 307 y ss.
- ¹¹ M. GARATE OJANGUREN, "Peñaflorida y su tiempo. La economía guipuzcoana: 1765-1785", en *Boletín de la Real Sociedad Basca de amigos del País*, (1985), págs. 37-65.
- ¹² R.D. HUSSEY, *La Compañía de Caracas*, Caracas, 1962.
- ¹³ M. GARATE OJANGUREN, "Comercio colonial guipuzcoano durante el siglo XVIII", en *Coloquio Vasco-Catalán*, op. cit., pág. 13.
- ¹⁴ P. FERNANDEZ ALBADALEJO, op. cit. pág. 248.
- ¹⁵ M. GARATE OJANGUREN, "Peñaflorida y su tiempo. La economía guipuzcoana: 1765-1785", op. cit., pág. 38.
- ¹⁶ J.J. LABORDA MARTIN, "El arranque de un protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII", op. cit., págs. 140-141.
- ¹⁷ *Ibidem*.

- 18 R. BASURTO, *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao, 1983, págs. 27 y ss.; A. ZABALA, *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, San Sebastián, 1983, I, págs. 205-211, y II, págs. 276-294 y 303-307.
- 19 L.M. BILBAO y E. FERNANDEZ DE PINEDO, "Auge y crisis de la siderurgia tradicional en el País Vasco, 1700-1850", en *La economía española al final del Antiguo Régimen*. II. Alianza, Madrid, 1982, págs. 135-228.
- 20 R. BASURTO, op. cit., 233-264.
- 21 J.J. LABORDA MARTIN, "El arranque de un protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII", op. cit., 455.
- 22 R. BASURTO, op. cit., págs. 241 y ss.
- 23 Interesantes aspectos sobre el puerto santanderino hasta mediados del siglo XVIII, en M.J. ECHEVARRIA ALONSO, *La función comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*, Memoria de Licenciatura, Universidad de Cantabria, 1986.
- 24 J. POZUETA ECHAVARRI, "Relaciones e implicaciones en el modelo ciudad/puerto de Santander", en *Ciudad y Territorio*, 4 (1984), págs. 23-24.
- 25 T. MARTÍNEZ VARA, *Santander. De Villa a Ciudad (Un siglo de esplendor y crisis)*, Santander, 1983, págs. 153 y ss.
- 26 V. PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, Madrid, 1960, págs. 143-163; M. DE TERAN, "Santander, puerto de embarque para las harinas de Castilla", en *Estudios Geográficos*, IX (1947). Una cuantificación más detallada en T. MARTÍNEZ VARA, "El comercio de Santander en los siglos XVIII y XIX. Notas para su estudio", en *Santander. El puerto y su Historia*. Santander, 1985, pág. 79 y ss.
- 27 P. FERNANDEZ ALBADALEJO, op. cit., págs. 229-262.
- 28 *Ibidem.*, pág. 232.
- 29 Estos debates en, M. GARATE OJANGUREN, "Comercio con América y fueros 1778-1780. Estudio documental sobre el debate en el País Vasco", en *Boletín de la Real Sociedad Basca de Amigos del País*, (1985), págs. 3-36.
- 30 M.T. NAJERA BURON, "El comercio del puerto de Bilbao y sus relaciones con el puerto de Santander al iniciarse el siglo XIX", *La Guerra de la Independencia (1808-1814) y su momento histórico*, Santander, 1982, págs. 101-119.

TOMAS MARTÍNEZ VARA

INB "Antonio Domínguez Ortiz". Madrid