

mercado americano, producción siderúrgica y coyuntura económica en el País Vasco (1700-1825)

R. Uriarte Ayo
Fac. Económicas y Empresariales
Univ. del País Vasco

Pese a los notables avances conseguidos en los últimos años, el análisis y la cuantificación del tráfico colonial americano sigue siendo una de las materias más controvertidas de la historiografía contemporánea. Desde los estudios ya clásicos de Hamilton o los Channu, hasta las aportaciones más recientes, la acumulación de esfuerzos individuales y colectivos ha ampliado de forma extraordinaria nuestros conocimientos. No obstante, la persistencia de numerosos interrogantes sigue alimentando un debate constantemente enriquecido y renovado⁽¹⁾.

Aunque por regla general, los desacuerdos en el terreno historiográfico acaban siendo expresión de pautas metodológicas dispares y por ello conducentes a resultados no necesariamente convergentes, en el caso que nos ocupa el establecimiento de bases cuantitativas más firmes y aceptadas de forma unánime, cuando menos permitiría despejar incógnitas fundamentales, acentuaría el rigor de nuestros planteamientos y nos situaría en condiciones de abordar problemas nuevos y objetivos más ambiciosos. En este sentido, tal como ha sido puesto de relieve

(1) Un balance de las aportaciones más destacadas habidas hasta el inicio de nuestra década puede verse en J. Fontana, "Comercio colonial y crecimiento económico. Revisión e hipótesis", en J. Fontana (ed.), La economía española al final del Antiguo Régimen III. Comercio y Colonias, Alianza Editorial/Banco de España, Madrid, 1982, pp. XI-XXXIV. Los estudios regionales centrados en la etapa del libre comercio se sintetizan en C. Martínez Shaw, "los comportamientos regionales ante el libre comercio", Manuscripts, diciembre, 1987, pp. 75-89.

en el encuentro recientemente celebrado en Barcelona⁽²⁾, cualquier progreso en los estudios acerca del comercio colonial requiere de manera prioritaria y urgente un replanteamiento de los numerosos problemas cuantitativos que todavía subsisten.

Partiendo del ámbito regional vasco y limitándonos a un solo producto -el hierro-, en las líneas que siguen se ha pretendido realizar un análisis de coyuntura donde las fluctuaciones de la producción siderúrgica y del tráfico colonial americano entre 1700 y 1825 constituyen las magnitudes de referencia fundamentales. Naturalmente, el seguimiento de las citadas variables no está exento de obstáculos.

De entrada, para poder valorar el crecimiento de los intercambios habido en las décadas centrales del siglo XVIII sería necesario conocer lo ocurrido en etapas previas, principalmente en la segunda mitad del siglo XVII. Aunque existen todavía numerosas lagunas que cubrir, lo cierto es que el material reunido hasta la fecha sugiere para la producción siderúrgica vasca un largo "siglo de depresión" que en opinión de L.ª Bilbao se situaría entre 1620 y 1720. Durante el citado período habría tenido lugar una "estabilización a la baja de las producciones alcanzadas a fines de la anterior centuria"⁽³⁾. Frente a una imagen francamente pesimista de lo ocurrido en la esfera de la producción, los intercambios con América tal y como han sido presentados por L. García Fuentes para el hierro, crecen a un ritmo es-

(2) XIII Simposio de Análisis Económico. Sesión III: "El comercio entre España y América -Siglos XVIII y XIX-", Problemas de cuantificación", Barcelona, 1988.

(3) L.ª Bilbao, "La industria siderometalúrgica tradicional en el País Vasco (1450-1720)", en Hacienda Pública Española, nº 108/109, 1987, p. 58.

pectacular a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII⁽⁴⁾.

En principio, tal divergencia, hay que advertirlo, no debe ser motivo de desconfianza. Aunque el mercado americano constituyó uno de los pilares básicos en los que se sustentó la industria vasca, durante el Antiguo Régimen se produjeron notables transformaciones, tanto en la geografía de la demanda como en la participación relativa de nuestro hierro en el abastecimiento de los diferentes mercados a los que tenía acceso. Dichas alteraciones serían resultado de complejos condicionamientos de tipo técnico e institucional y reflejarían en cada momento la situación del sector y la capacidad de penetración y concurrencia de sus productos. Como más adelante tendremos ocasión de comprobar, el peso relativo del consumo colonial crece para la siderurgia vasca en los momentos en los que existen mayores dificultades de acceso al competitivo ámbito europeo. Ciertamente, al igual que ocurrió en las décadas finales del siglo XVIII, durante el XVII los industriales vascos trataron de compensar las pérdidas experimentadas en el mercado internacional refugiándose en el americano, institucionalmente protegido mediante medidas de carácter prohibicionista que garantizaban el monopolio legal de dicho espacio para los productos vascos⁽⁵⁾.

No obstante, tampoco conviene olvidar la eficacia relativa de un intervencionismo a todas luces insuficiente para frenar la penetración en Indias de hierros extranjeros. De hecho, la reiteración de las citadas medidas (1621, 1675, 1702, 1776, etc.) pone de manifiesto

(4) L. García Fuentes, El comercio español con América, 1650-1700, Sevilla, 1980, pp. 266-291. En base a los datos aportados en el trabajo de L. García Fuentes, J. Fontana ha construido para el hierro los siguientes índices:

1650-1659	100
1660-1669	384
1670-1679	570
1680-1689	579
1690-1699	995

(Fuente: J. Fontana, "Comercio colonial y crecimiento económico", p. XXII).

(5) R. Uriarte Ayo, Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840), Universidad del País Vasco, 1988, pp. 211-212.

las dificultades reales existentes para su puesta en práctica, cuando no estaban garantizados unos mínimos de competitividad:

"que sin embargo de dhas. ordenes se ha introducido gran cantidad de hierro extranjero y obrages fabricados de el en todas partes y aloxandole en Cadiz y Sevilla y pasandole despues a las Indias confundido y mezclado con el que se labra en Vizcaya y Guipuzcoa y otras partes de estos Reynos o ya sin tocar en tierra metiendolo de bordo a bordo" (6).

Como era de esperar, a pesar de que oficialmente los embarques registrados en Sevilla o Cádiz procedían del País Vasco, en realidad buena parte de los mismos llegaban de los centros siderúrgicos más dinámicos existentes en la Europa de la segunda mitad del siglo XVII, Lieja y Suecia sobre todo. De este modo, puesto que desconocemos las magnitudes reales del contrabando, los registros de la Casa de Contratación aunque podían reflejarnos la evolución del consumo colonial, difícilmente pueden ser indicadores fieles de la trayectoria seguida por la producción siderúrgica vasca⁽⁷⁾. Es más, hasta la reforma arancelaria de 1720, la utilización de los mismos registros para medir las salidas de hierro hacia el mercado americano, cualquiera que sea su origen primero, plantea problemas que, a mi juicio, deben obligar a tratar los resultados con enormes reservas.

En concreto, hasta la citada reforma, muy rara vez se indica el peso del hierro remitido. La amplia gama de hierros en bruto, dominantes siempre en el tráfico americano (principalmente platina, vergajón, planchuela, carretil, cuadrado, cuadradillo, tocho, hijsuela, tiradillo, cabilla y cellar), se registra anotando el número de cabos embarcados. Estos, en ocasiones pueden aparecer mejor definidos como cabos dobles

(6) Archivo General de Indias, Contratación, Leg. 5088.

(7) De hecho, como ya advertía P. Vilar, "el movimiento de Sevilla, fundamentalmente esencial, informa mal acerca de España y puede dar incluso una correlación negativa" ("Crecimiento económico y análisis histórico", en Crecimiento y desarrollo, Ariel, Barcelona, 1974, p. 58, n. 122).

o sencillos, doblados o sin doblar. También son frecuentes anotaciones en las que solo se indica el número de doblados (8). Aunque en determinadas ocasiones es posible transformar cabos en quintales, tal y como queda reflejado en el cuadro 1, la enorme dispersión existente no permite uniformar los datos. Lo mismo ocurre con los clavazones, herrajes y aceros, contabilizados por cajas cuyo peso tampoco permanece constante. Incluso aquellas manufacturas registradas por piezas (rejas de arar, azadas, palas y almadenetes) no guardan uniformidad alguna en sus pesos. Lo cual es el lógico resultado de las notables diferencias existentes en dimensiones y perfiles dentro de una misma variedad

(8) De este modo, los registros con los que nos podemos encontrar serían semejantes a los que citamos a modo de ejemplo:

- "trecientos cabos de fierro planchuela"
- "treinta y siete cabos dobles de fierro carreril"
- "diez y nueve cabos sencillos hijuela"
- "fierro planchuela que componen setecientos cabos unos doblados y otros por doblar"
- "seiscientos doblados de fierro planchuela"

(Fuente: AGI., Contratación, legs. 1203, 1248 y 1265).

El cabo, término utilizado en la documentación de los siglos XVI, XVII y primeras décadas del XVIII, equivaldría a la barra que aparece ya de forma generalizada hacia 1730 para los registros de fierro en bruto. Durante cierto tiempo encontramos anotaciones mixtas como las siguientes:

- "1.586 quintales y 41 libras de fierro en 4.111 1/2 varras o cabos"
- "1.822 quintales y 66 libras castellanas de fierro platina y cuadrado en 3.644 1/2 barras dobles"
- "63 quintales y 81 libras de fierro en 375 piezas o cabos de cavilla"
- "44 quintales de fierro planchuela en 315 barras dobladas"

(Fuente: AGI., Contratación, Leg. 5003).

Como puede verse en la figura que reproducimos, para facilitar su manejo, almacenamiento y transporte, con frecuencia las barras excesivamente largas eran dobladas, de ahí el término cabos doblados que habitualmente figura en los registros.

de fierro (9). En suma, hasta el arancel de 1720 la información contenida en los registros de la Casa de Contratación encierra incógnitas fundamentales que limitan de forma decisiva su empleo.

Lamentablemente, a las deficiencias propias de la fuente, el estudio realizado por L. García Fuentes, único que ha cuantificado el tráfico colonial durante la segunda mitad del siglo XVII, añade nuevos elementos de confusión en lo que a los embarques de fierro se refiere. Los errores cometidos en la sistematización de determinadas partidas ciertamente dificultan la lectura de las series (10). No obstante,

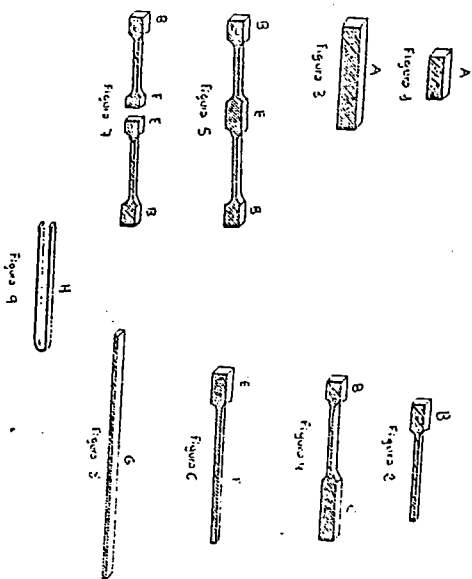
(9) Si se observa una remesa de fierro planchuela y cavilla destinada al ramo de artillería de Puerto Rico, pueden encontrarse las siguientes precisiones:

- 634 quintales de planchuela de 4 pulgadas de ancho y 8 líneas de grueso.
- 122 quintales de planchuela de 3 1/2 pulgadas de ancho y 6 líneas de grueso.
- 113 quintales de planchuela de 1 1/3 pulgadas de ancho y 5 líneas de grueso.
- 738 quintales de cavilla de 1 pulgada y 8 líneas de diámetro.
- 179 quintales de cavilla de 1 pulgada y 4 líneas de diámetro.

(10) El cabo, unidad empleada en los registros de fierro en bruto en cualquiera de sus clases (véase las aclaraciones realizadas en la nota 8) es considerado por el citado autor como una variedad más, equivalente al doblado (?) y cavilla. De este modo, se llega a elaborar una columna específica para el inexistente "fierro cabos y doblado" (L. García Fuentes, ob. cit., pp. 269-270), donde se supone incluido el fierro cavilla (barras de sección circular y dimensiones variables). Igualmente equívoca resulta la columna destinada al denominado fierro sotil o sutil. Dicho término, aunque en ocasiones puede aparecer como una variedad específica de fierro, era empleado para designar los materiales menos gruesos dentro de cada una de las distintas variedades comercializadas. Así, puesto que existían sotiles vergajones planchuelas, cuadrados, platinas, etc., no acaba de quedar claro de qué manera podían encajar partidas como las siguientes:

- "cincuenta y seis cabos doblados de platina sutil"
- "ciento y ocho cabos doblados y medio de vergajon sutil"
- "cien doblados de fierro cuadradillo sutil"
- "seiscientos y ocho cabos de fierro planchuela sutil de Vizcaya"

(Fuente: AGI., Contratación, legs. 1178, 1184 y 1263).



(H. Lerdin, *Nouveau Manuel Complet du Maître de Forges, ou Traité théorique de l'art de travailler le fer, la fonte et l'acier*, Paris, 1859, t. II, p. 129, tomado de L.M. Díez de Salazar, *Ferrias de Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, t. I, p. 286)

dado el marcado carácter expansivo de las mismas, las tendencias a largo plazo no deberían verse alteradas. Lo cual nos señalaría un consumo colonial creciente, probablemente sostenido por las necesidades de equipamiento del sector minero y de una agricultura de plantación desarrollada a partir de la segunda mitad del siglo XVII (11). A pesar de ello, tal como se ha afirmado, hay pocas garantías que permitan trasladar dicha imagen de optimismo a la industria vasca, abastecedora oficial del mercado indiano y responsable teórico de los envíos contabilizados en Sevilla. Aun siendo un terreno donde sería necesario conseguir precisiones cuantitativas mucho más firmes que las que en este momento se disponen, el peso del contrabando y la posible recomposición de mercados en perjuicio de los más competitivos de Europa, nos ayudan a encajar imágenes aparentemente dispares.

(11) L.M. Bilbao, art. cit., p. 60.

CUADRO I
ALTERACIONES DE PESO OBSERVADAS PARA DIFERENTES PRODUCTOS METÁLICOS (Quintales)

PLANCHUELA (qs./cabo)	CLAVAZON (qs./Caja)	HERRAJE Y CLAVAZON		ACERO (qs./Caja)	REJAS (qs./Unidad)	ALMADANETAS (qs./Unidad)
		(qs./Caja)	(qs./Caja)			
0,43	7,85	2,08	5	0,11	0,53	
0,50	2,85	2	2	0,08	0,48	
0,32*	2,50	2,50	1,65			
1,60			1,56			
2,18			4			
			1,66			
			3,75			

(*) planchuela sutil.

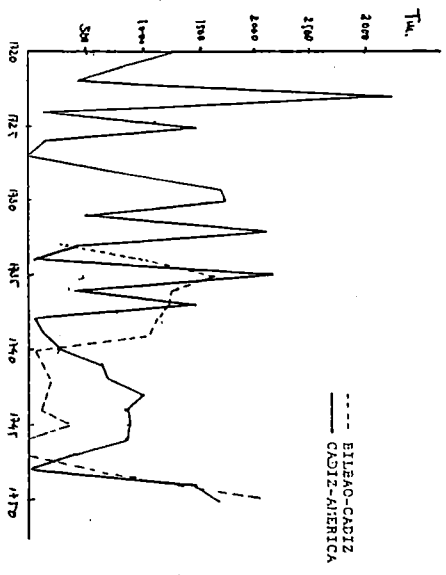
Fuente: AGI., Contratación, Legs. 1310, 1312, 1313.

Buena parte de los problemas metroológicos y de cuantificación apuntados se atenúan una vez que en los registros de la Casa de Contratación se anota el peso (en quintales, libras y arrobas de Castilla) del hierro embarcado, lo cual ocurre de manera generalizada en torno a 1720. De esta manera, a partir de las cifras aportadas por A. García-Baquero, tenemos una estimación del hierro legalmente remitido a las colonias entre 1720 y 1751 (12). Por otro lado, a partir de 1733, dicha serie puede ser contrastada con la información recogida en los Libros de Averías del Consulado de Bilbao, reflejo de lo ocurrido en el eje Bilbao-Cádiz, principal vía de comercialización del hierro vasco en Indias a lo largo del siglo XVIII (13).

(12) A. García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976, Vol. II, Cuadro nº 35, pp. 200-209.

(13) R. Uriarte Ayo, Ob. cit., Cuadro 30, pp. 198-202.

GRÁFICO 1
EXPORTACIONES DE HIERRO BILBAO-CADIZ Y CADIZ-AMÉRICA (1720-1750)



(Fuente: E. Uriarte Ayo, *Ob. cit.*, p. 129, cuadro 30 para Bilbao-Cádiz; A. García-Baquero, *Ob. cit.*, vol. II, cuadro 15 pp. 200-205 para Cádiz-América)

Aunque las tendencias no se perciban con excesiva nitidez (gráfico 1), al margen de las lógicas oscilaciones interanuales, en lo que al hierro se refiere, el tráfico colonial no parece prosperar en la primera mitad del siglo XVIII. Más bien al contrario, a lo largo del período cuantificado en el trabajo de A. García-Baquero, las exportaciones siderúrgicas aparecen estancadas o en declive, lo cual sería asimismo extensible a buena parte de las mercancías sujetas a palmeo (14). Por lo que se refiere al tramo en el que las cifras del comercio gaditano pueden ser cotejadas con las de Bilbao, quedaría sobre todo reflejada la incidencia de la guerra hispano-inglesa de 1739 y su prolongación

(14) E. Fernández de Pinedo, "Coyuntura y política económica", en *Historia de España*, Vol. VII. Centralismo, ilustración y agonía del Antiguo Régimen, 1715-1833, Barcelona, 1980, p. 132.

en la guerra de sucesión a la Corona de Austria. Como puede verse, las dificultades asociadas al desarrollo del conflicto se manifiestan de forma mucho menos nítida sobre la plaza de Cádiz, lo cual podría ser reflejo de la intensificación del contrabando en los años de la contienda (15). No obstante, lo reducido del tráfico gaditano durante el quinquenio previo al conflicto en contraposición con los envíos habidos desde Bilbao, también pudo permitir en los años cuarenta un nivel de intercambios muy por encima de lo que cabría esperar observando la reducción de lo embarcado desde Bilbao durante las mismas fechas. En todo caso, la industria vasca padeció con dureza una larga década de hostilidades internacionales que cerraron el mercado británico y colonial principalmente (16). La caída de los precios siderúrgicos, del combustible, de las extracciones de mineral y de los arrendamientos de ferrierías son buena parte de ello (17).

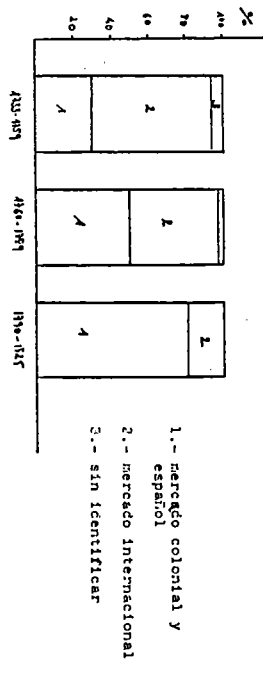
Una vez entrados en la segunda mitad de la centuria, la situación tenderá a transformarse. Si hasta entonces el consumo de hierro vasco venía localizándose predominantemente en el ámbito europeo, a partir de los años sesenta la geografía de la demanda se modificará, adquiriendo un peso relativo creciente los mercados colonial e interior. De este modo, aunque parece claro que en la etapa más dinámica del siglo XVIII la producción siderúrgica vasca se orientó de forma preferen-

(15) G.J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, 1979, pp. 259-263.

(16) Conventría no obstante observar la evolución de los puertos portugueses, Lisboa y Oporto principalmente, con comportamientos expansivos en los momentos de mayores dificultades. Lo cual confirmaría la importancia de Portugal como alternativa de acceso al mercado americano en coyunturas en las que la guerra bloqueaba las rutas habituales. (Sobre la importancia de Portugal en el tráfico colonial véase, C.D. Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, 1986, p. 41; asimismo, A. Christelow, "Great Britain and the Trades from Cádiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783", *Hispanic American Historical Review*, XXVII (1947)).

(17) Para Guipúzcoa véase, I. Ma Garrión, *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Tesis doctoral, inédita, Vitoria, 1987, pp. 428-430, para Vizcaya, R. Uriarte Ayo, *ob. cit.*, pp. 216-226.

GRAFICO 2
EXPORTACIONES DE HIERRO POR PAISES. DISTRIBUCION DE MERCADOS

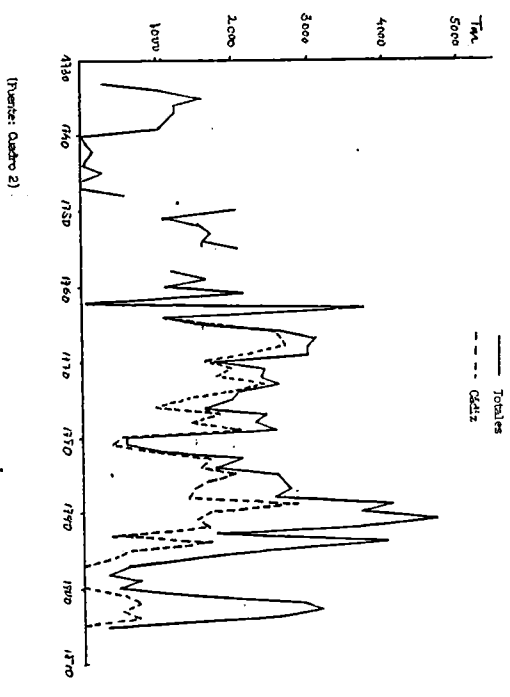


(Fuente: R. Uriarte Ayo, ob. cit. cuadro 21, p.204)

te hacia las economías europeas occidentales (Francia, Portugal, Inglaterra, y los Países Bajos sobretodo), el conjunto de las exportaciones tendió a aumentar, al menos desde los años cincuenta, debido al comportamiento expansivo del mercado colonial y en menor medida del interior, dado que en líneas generales los mercados internacionales se mantuvieron estacionarios. En concreto, de acuerdo con las cifras elaboradas en un estudio previo⁽¹⁸⁾, entre 1733 y 1759 Cádiz tan solo recibió el 20,52% del hierro exportado desde Bilbao y los puertos españoles no habilitados el 10,98%. En las mismas fechas el mercado internacional en su conjunto recibiría el 61,66%, existiendo un 6,82% de destinos sin identificar. Posteriormente, entre 1760 y 1789 lo remitido a Cádiz y los restantes puertos habilitados para el comercio directo con América supuso el 38,09% de las exportaciones y un 12,61% lo que se remitió a los no habilitados. El mercado internacional, por su parte, representó el 45,60% del total. Finalmente, entre 1790 y 1825 el conjunto de los puertos españoles, estuvieran o no habilitados, recibió el 81,87% de lo exportado, quedando reducida la participación del mercado externo a un exiguo 17,57%.

(18) R. Uriarte Ayo, ob. cit. cuadro 31, p. 204. Aunque lo remitido de Bilbao a Cádiz o a cualquier otro puerto habilitado para el comercio directo con América no puede ser identificado con el mercado colonial (dado que desconocemos las restantes alternativas de consumo), sin duda debe existir un grado de correlación importante, sobre todo en el caso de Cádiz.

GRAFICO 3
EXPORTACIONES DE HIERRO DESDE BIILBAO HACIA LOS PUERTOS HABILITADOS



(Fuente: Cuadro 2)

En términos productivos, los niveles más elevados de la centuria se alcanzaron en torno a los años sesenta y setenta, igualando probablemente los que debieron conseguirse en los mejores años del siglo XVI⁽¹⁹⁾. A partir de entonces, hasta la década de los noventa el dinamismo del sector se ralentizó y las exportaciones lentamente tendieron a declinar. Como es sabido, el cambio de coyuntura vino impuesto por las dificultades surgidas en el ámbito internacional. El ascenso de la producción siderúrgica rusa y los inicios de la revolución industrial en Inglaterra acabaron rompiendo la posición privilegiada tradicionalmente ocupada por el hierro sueco en el norte de Europa, principalmente en el mercado británico. Esta situación reorientó las exportaciones suecas hacia los mercados de la Europa

(19) L.Mª Bilbao y E. Fdez. de Pinedo, "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)", En P. Tedde (ed.) La economía española al final del Antiguo Régimen. II. Manufacturas, Madrid, 1982, p. 151.

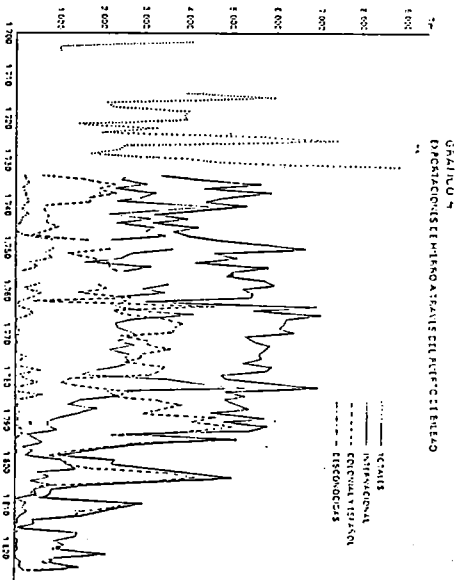
meridional (20) mientras el hierro vasco, con una capacidad de concurrencia menudada por el atraso técnico y el incremento de los costes, se veía progresivamente desplazado del espacio europeo y reducido a posiciones cada vez más marginales.

El limitado acceso a los mercados competitivos de Europa obligó a reforzar la presencia en las colonias americanas y en el interior peninsular. De esta manera, al igual que en anteriores etapas depresivas, los ferrones vascos presionaron con insistencia para que la Monarquía hiciera efectivas las medidas prohibicionistas que garantizaban la reserva del mercado americano para sus productos. Resultado de sus gestiones, una Real Cédula fechada en 28 de mayo de 1776 ratificaba las disposiciones prohibitivas adoptadas en fechas anteriores y, con posterioridad, el Reglamento y Aranceles de 12 de octubre de 1778 volvía a reafirmarse en el mismo sentido. De igual modo, por iniciativa de las provincias vascas en 1777 se establecería en Cádiz una veeduría con objeto de asegurar un mejor control de los embarques y una reducción del contrabando denunciado desde el País Vasco.

A pesar de que en estas fechas la Corona todavía garantizaba una importante protección institucional para el hierro vasco, el puerto de Bilbao quedaría excluido de los decretos que liberalizaron el comercio con América. La inexistencia de aduanas en la costa y las consiguientes facilidades para el contrabando resultaba incompatible con una estrategia que trataba de garantizar mayores ingresos para la Real Hacienda (21). En cualquier caso, la habilitación de los puertos

(20) K.G. Hildebrand, "Exportation du fer et navigation en Baltique. Un problème de l'histoire économique de la Suède et de la Russie au XVIII^e siècle", en *La navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du moyen âge au XVIII^e siècle*, Paris, 1960, pp. 111-120; del mismo autor, "Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century", en *The Scandinavian Economic History Review*, Vol. 6, nº 1, 1958, pp. 3-52.

(21) Los objetivos fiscales de la Monarquía han sido puestos de relieve por J. M^o Delgado en diferentes trabajos, véase "Fiscalidad y comercio con América: los Resguardos de Rentas de Catalunya (1778-1799)", en *Boletín Americanista*, 1980, nº 30, pp. 69-88; "Política ilustrada, industria española y mercado americano (1720-1820)", *Pedralbes*, nº 3, 1983, pp.



(Fuente: R. Utrilla Ayo, Op. cit., p. 2)

más próximos del cantábrico y Galicia alteraría las prácticas habituales del comercio vasco (22). Bilbao reforzará sus conexiones con Santander y La Coruña principalmente y los productos de su comercio (hierro autóctono y mercancías europeas muy variadas) podrán formalizar sus registros en los mencionados puertos, sin necesidad de acudir al de Cádiz. No obstante, al menos por lo que al hierro se refiere, las rutas tradicionales heredadas de la etapa monopolista no se vieron alteradas de manera sustancial hasta los años finales del siglo XVIII. Tal como se refleja en nuestra serie (cuadro 2), a pesar de haber perdido el monopolio legal, Cádiz conservó su hegemonía comercial hasta que las estructuras coloniales del Antiguo Régimen empezaron a quebrarse, lo cual viene a confirmar estimaciones realizadas por diferentes

(22) Véase, A. Zabala, "La distribución de la actividad comercial en el cantábrico en torno a los Decretos de Libre Comercio", en *VV.AA., Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, pp. 41-67.

CUADRO 2
EXPORTACION DE HIERRO A TRAVES DEL PUERTO DE BILBAO CON DESTINO A LOS
PUERTOS HABILITADOS, 1765-1805 (Tm.)

AÑO	SANTANDER	LA CORUÑA (*)	CADIZ	RESTO	TOTAL
1765	-	-	1.648	-	1.648
1766	37	40	2.548	26	2.651
1767	-	353	2.633	114	3.100
1768	2	180	2.692	123	2.997
1769	17	581	2.178	234	3.010
1770	12	111	1.616	12	1.751
1771	28	39	1.960	434	2.461
1772	32	252	1.752	369	2.405
1773	44	206	2.390	20	2.660
1774	-	75	1.956	111	2.142
1775	18	111	1.370	474	1.973
1776	33	118	949	548	1.648
1777	14	101	1.799	556	2.470
1778	36	182	1.431	658	2.307
1779	41	224	2.058	221	2.544
1780	-	69	513	28	610
1781	7	22	388	198	615
1782	11	28	1.021	74	1.134
1783	12	50	1.668	395	2.125
1784	57	28	1.574	194	1.853
1785	101	110	2.002	368	2.581
1786	228	217	1.648	523	2.616
1787	147	-	1.471	1.122	2.740
1788	289	93	1.394	768	2.544
1789	457	85	2.820	796	4.158
1790	928	28	1.692	1.088	3.736
1791	1.417	162	1.495	1.633	4.707
1792	1.215	111	1.636	817	3.779
1793	881	131	367	519	1.898
1794	1.236	116	1.675	937	3.964
1795	907	176	614	741	2.438
1796	144	65	408	1.125	1.742
1797	128	287	-	178	593
1798	87	96	-	139	322
1799	181	252	-	310	743
1800	174	115	-	173	462
1801	575	41	556	306	1.478
1802	1.071	271	740	806	2.888
1803	1.248	188	490	1.199	3.125
1804	1.075	68	747	682	2.572
1805	109	34	-	179	322

(*) No se incluyen los embarques anotados con destino a "Galicia" y que en algún caso pueden contener partidas remitidas a La Coruña.

autores (23). La Coruña, ni siquiera en la etapa privilegiada de los Co-reos Marítimos, conseguiría atraerse las exportaciones vascas de hierro (24). Tan solo Santander, aunque tardíamente, parece afirmarse como alternativa a partir de mediados de los ochenta (25).

La expansión del consumo interno y de la demanda colonial, al menos hasta los años noventa, permitió compensar la inevitable y paulatina pérdida del mercado internacional, evitando una crisis prematura del sector. En estas circunstancias, fue posible mantener niveles productivos aceptables sin renovar el aparato productivo, ni adoptar las innovaciones que se estaban implantando en los países más avanzados de Europa. Así, al finalizar el siglo XVIII, la siderurgia vasca había acumulado un atraso técnico que le restaba competitividad en Europa y que acabará poniendo en peligro el acceso a los mercados institucionalmente protegidos. Por otro lado, en la década de los ochenta el tratamiento arancelario dispensado al hierro de las llamadas Provincias Exentas experimentará un giro decisivo. Con la entrada en vigor del arancel de 1782 se abandonó definitivamente la política prohibicionista vigente hasta entonces y se estableció un proteccionismo

(23) J.R. Fisher, "Imperial 'Free Trade' and the Hispanic economy, 1778-1796", en *Journal of Latin American Studies*, 13, 1981, pp. 21-56; J. Cuena Esteban, "Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1820: Consular Duties, cargo Inventories, and Balances of Trade", en *Hispanic American Historical Review*, 1981, Agosto, pp. 381-428.

(24) Aunque los hierros vascos figuran entre los efectos españoles llegados a los puertos gallegos para su reexportación a América, a tenor de las cifras aportadas para la etapa de libre comercio en L. Alonso Alvarez, *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, 1986, p. 89, su importancia, tanto desde la perspectiva gallega como vasca, resulta francamente escasa.

(25) Ciertamente, comerciantes bilbaínos decidieron trasladarse a Santander, instalando incluso fábricas de harinas y curtidos en su territorio (E. Fdez. de Pinedo, "Coyuntura y política económicas", p. 156). No obstante, la actividad comercial de la capital cántabra, bajo "la órbita de la poderosa burguesía comercial vasca" (J.M. Delgado, "El modelo catalán dentro del sistema de libre comercio", en *VV.AA.*, "El 'comercio libre' entre España y América (1765-1824)", Madrid, 1987, p. 60), acabará adquiriendo características propias, sin que el hierro vasco constituya un elemento decisivo de sus intercambios (véase, T. Martínez Vara, *Santander de villa a ciudad*, Santander, 1983, pp. 153 y ss.).

que acabará permitiendo la entrada de hierros extranjeros tanto en el mercado interior como en las colonias. Con posterioridad, la Real Orden de 26 de Junio de 1783 y el arancel "terrestre" aprobado en 26 de Enero de 1789 fijarán los nuevos gravámenes exigidos al hierro vasco a su entrada en las Provincias Contribuyentes y en el mercado americano (26).

Con todo ello, tras el lento declive de las tres décadas anteriores, a partir de 1790 la exportación de hierro por el puerto de Bilbao se hundirá con rapidez. En el ámbito internacional, con cronologías diferenciadas para cada espacio, la pérdida se consumó de forma definitiva y generalizada en la última década del siglo XVIII. De forma más gradual y progresiva el mercado colonial fue cerrándose a lo largo del primer cuarto del siglo XIX⁽²⁷⁾. Finalmente, el mercado interior, aunque su importancia relativa crecerá con la crisis, a tenor de las balanzas de comercio interseculares, mantuvo niveles de compra estacionarios y, en consecuencia, fue incapaz de compensar las pérdidas sufridas en el ámbito internacional y colonial (28). De este modo, la siderurgia tradicional vasca, progresivamente recluida al mercado interior y enfrentada a dificultades crecientes consiguió prolongar su existencia hasta que las nuevas tecnologías y el inicio de la modernización del sector acabó por hundirla definitivamente.

(26) R. Uriarte Ayo, ob. cit., pp. 228 y ss.

(27) L.Mª Bilbao, E. Fdez. de Pinedo, "Auge y crisis de la siderometalurgia", pp. 178-179.

(28) R. Uriarte Ayo, ob. cit., pp. 210-211.

