

El comercio exterior de Bilbao en Buques franceses (1764-1774)

Dra. Nadia Fernández de Pinedo Echevarria

Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea

***Frantziar itsasuntzietako Bilboko
antzerri merkataritza (1764-1774)***

***The foreign trade of Bilbao in French
ships (1764-1774)***

El trabajo se basa en una fuente francesa¹, de origen consular. Su peculiaridad radica en que se trata de aquellos buques de origen francés que arribaron y partieron del puerto de Bilbao, y por lo tanto, tan solo es una pequeña muestra del tráfico mercantil de la villa, que sin embargo, nos permite vislumbrar entre otros aspectos, los principales destinos de la exportación de lana y de hierro en navíos franceses. Igualmente, vemos qué tipo de productos se importaban en los navíos galos y desde qué zonas geográficas. La fuente detalla el año, día y mes en que arribó la nave, el nombre del buque, su capitán, el tonelaje, la carga y el valor total de la misma, y con qué bienes partió, sin especificar siempre el precio de cada mercancía por lo que ha sido muchas veces imposible averiguar el valor asignado a cada producto concreto.

Cuadro nº1
Saldo entre la importación y la exportación en libras
tornesas francesas, desde 1764 a 1774

Años	Importación	Exportación	Saldo	Imp +Exp
1764	993.712	259.200	- 734.512	1.252.912
1765	843.200	388.800	- 454.400	1.232.000
1766	744.160	306.500	- 437.660	1.050.660
1767	890.380	202.300	- 688.080	1.092.680
1768	1.061.000	183.000	- 878.000	1.244.000
1769	620.800	410.500	- 210.300	1.031.300
1770	1.094.400	691.200	- 403.200	1.785.600
1771	542.830	500.200	- 42.630	1.043.030
1772	591.140	140.200	- 450.940	731.340
1773	576.300	338.300	- 238.000	914.600
1774	340.400	507.000	+ 166.600	847.400

La balanza comercial fue, a excepción del año 1774, deficitaria en cuanto al comercio en buques franceses. En valor se importó bastante más de lo que se exportó y el tráfico global (importación + exportación) parece haber declinado ya que en los primeros años (1764 y 1765) ascendió a más de 1.200.000 libras tornesas y en 1773-1774 rondaba las 900.000. A lo largo de estos años, no se produjeron conflictos bélicos que afectaran directamente a los intercambios comerciales², y sí alguna medida positiva como la real instrucción de

¹ Archives Nationales, A.E., BIII, 349 Bilbao.

² Sin embargo, en 1770 comienzan los "problemas en los puertos americanos que proveían de pescado a Bilbao, al tiempo que un pequeño incidente en las Malvinas hacía temer por una paz que tan difícil resultaba de mantener entre ingleses y españoles. En 1771 el tráfico y el negocio conocieron ... una fuerte recesión". Aingeru Zabala, *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*, B.B.K, Bilbao, 1994, p.322.

16 de noviembre de 1765 que autorizó el comercio directo de ocho puertos peninsulares con las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad, y Margarita. Aunque dentro de esos ocho puertos Bilbao³ no estaba incluido, la villa por medio de Santander podía sacar sus productos siderúrgicos a América y recibir del resto de puertos españoles bienes de origen colonial (cacao, azúcar ...).

La importación

Mayoritariamente se importaron productos manufacturados vinculados con el vestido y el calzado (tejidos, suela de zapato ...), y alguna materia prima como los cueros de novilla o becerra y al pelo⁴. Dentro de los textiles destacan lo que el documento llama "toiles"⁵. Encontramos también jabón, papel o alquitrán y, en algunos años, como 1764, tienen relevancia los cereales y las habas⁶. Respecto a los caldos, el aceite en general y el de pescado (ballena en particular) parecen haber tenido un cierto peso en los años 1766, 1768 y 1772. No consta la entrada de vinos ni siquiera de Burdeos, probablemente debido a que la villa y sus alrededores consumían chacolí de las anteiglesias próximas y vino riojano traído por tierra. Aunque sí se importaba aguardiente, tampoco tuvo una gran relevancia. Además, se introducían una serie de productos coloniales, destinados a unos consumidores de cierto poder adquisitivo, como eran el cacao y el azúcar; el primero de ellos importado exclusivamente desde Cádiz y el segundo repartido entre Lisboa y Cádiz.

No siempre es posible atribuir un precio concreto a un producto específico importado ya que el valor de la carga del navío se ofrece de forma global, aunque se detalle su composición en peso o volumen. Así, el año de 1764 el buque Neptune, procedente de Morlaix, descargó 38 "balles de toiles", 26

³ "El Consulado de Bilbao intentó en 1736 crear una compañía del tipo de la de Caracas para comerciar con Buenos Aires, Tucumán, y Paraguay, pero este intento no cuajó". *Exposición Centenario (1886-1986)*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1986, p. 28.

⁴ ..."un factor importante en el consumo de cueros como lo demuestran las pocas cuentas que se conservan, eran las ferrerías, donde los fuelles debían renovarse con mucha frecuencia, renovación que a finales del siglo XVIII, por la crisis del sector siderúrgico casi sería esporádica", en Aingeru Zabala, op.cit., p. 398.

⁵ Aunque no especifica qué tipo de tejidos importaban, Teófilo Guiard y Larrauri, señala los principales puertos con los que comerciaba Bilbao y las principales mercancías. De Landerneau llegaban a Bilbao, fardos de creas y terlices, olonas, baquetas, bretañas, lienzo de estopa, lino; de Nantes, lienzos de Laval y Neaufort, peltres, pontibis, halles, platillas, brabantes, estameña pintada, algodón hilado; de Ostende, lienzos brabantes, trues, muselinas, creas, presillas, terlices ... Se trataba mayoritariamente de tejidos de lino. Teófilo Guiard y Larrauri, *Historia de la noble villa de Bilbao*, tomo III, (1700-1800), Bilbao, 1908, pp. 538-539.

⁶ En 1764 se importaron en buques franceses, en valor, 247.312 libras francesas en productos tales como habas, trigos, harina, cebada...

piezas de tela de Oloron, 2 “balles” de pieles de becerra y dos piezas de tela para velas, todo valorado en 32.000 libras tornesas. Por este motivo, el peso relativo de cada bien importado, por fuerza tiene que ser aproximado y sólo en ciertos años y para algunos productos es posible realizar cálculos concretos.

A pesar de estas limitaciones, en algunos años podemos acercarnos con bastante precisión al peso relativo de estos productos en el total importado por buques galos como sucede en 1772, 1773 y 1774, años en los que ha sido posible obtener el precio atribuido a la “balle de toilerie”, en torno a las 400 libras tornesas. En 1772, las “telas” representaron un 54 por 100 del valor total de los productos importados en buques franceses, en 1773 el 27 por 100 y en 1774 el 52 por 100. Si se mantiene la valoración de 400 libras tornesas por “balle” para los años precedentes, valoración de la que hay indicios de que estaba por debajo de la aplicada por el documento en esos años, el valor de la “toilerie” osciló entre un 20 y un 45 por 100 del total (véase cuadro nº 2). En su gran mayoría procedían de Landerneau y Morlaix, aunque también de Brest y Burdeos (véase mapa nº 1).

Cuadro nº2
Valor de la “toilerie” importada en buques franceses en
libras tornesas y su valor relativo

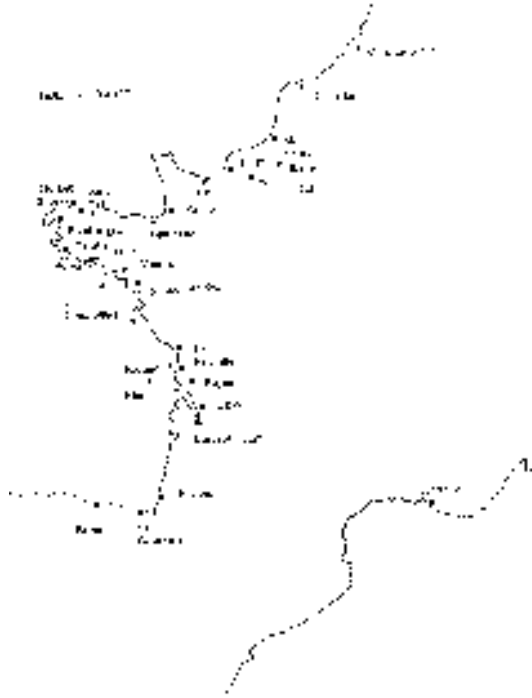
Años	“balles”	valor (1)	Total valor importado	Porcentaje
1764	(+) 561	224.400	992.712	22,60
1765	525	210.000	843.200	24,91
1766	(+) 639	255.600	744.160	34,35
1767	548	219.200	890.380	24,62
1768	596	238.400	1.061.000	22,47
1769	(+) 700	280.000	620.800	45,10
1770	546	218.400	1.094.400	19,96
1771	341	136.400	542.830	25,13
1772	804	321.600	591.140	54,40
1773	366	146.400	576.300	25,40

Nota: El valor atribuido a cada “balle” es de 400 libras tornesas.
El signo + indica que la cifra está ligeramente por debajo de la real.

Los buques que traían la “toilerie”⁷ muy frecuentemente iban también cargados de cueros y suela y sobre todo con papel y barriles de sebo o manteca.

⁷ ...“los tejidos franceses, que por mor de distintos privilegios, no pagaban mas derechos aduaneros que entre el 5 y el 10%...”, Aingeru Zabala, op. cit., p. 365.

Mapa nº 1.
Principales puertos franceses desde donde se importaban
los tejidos, en buques galos



Respecto a los cereales⁸ y habas, en 1764, uno de los años en los que su comercio fue más importante (247.312 libras tornesas), representaron el 25 por 100 del valor total descargado por buques galos; en 1765 se reduce a un 13 por 100 y en 1766, año de motines en Guipúzcoa por altos precios de los granos (83.560 libras tornesas) a un 11 por 100⁹.

⁸ Aunque la necesidad de cereales, debido al déficit de los mismos, fue una constante, la importación del maíz, sin embargo, fue de escasa importancia debido a que “el avance del maíz se deja sentir con fuerza durante este siglo hasta consolidarse definitivamente, precipitando el desalojo de otros cereales y convirtiéndose, junto al trigo y por una más estrecha asociación con él, en protagonista indiscutible del suelo vasco”. L. M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo, “La producción agrícola en el País Vasco peninsular, 1537-1850. Tendencia general y contrastes comarcales, una aproximación”, en *Eusko-Ikaskuntza, Sociedad de Estudios Vascos*, Cuaderno de Sección Historia-Geografía, 2, 1984, p. 140.

⁹ Tal y como lo testimonian los diezmos de ciertas poblaciones vascas (Laguardia, Ochandiano, Respaldiza, Vitoria,...) los años comprendidos entre 1760 y 1766 fueron de cosechas mediocres o malas. E. Fernández de Pinedo, *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, (1100-1850)*, Madrid, 1974, p. 406. También L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo, *La producción agrícola en el País Vasco...* op. cit., p.138 y 150 entre otras.

Cuadro nº 3
Origen geográfico de los cereales y habas traídos a Bilbao por
buques franceses en libras tornesas

Puertos	libras francesas	%
Aberildad	12.000	2,7
Beauvoir	5.000	1,1
Blaye	5.500	1,2
Bordeaux	10.400	2,3
Brest	9.900	2,2
Caen	26.000	5,9
Caen relache	20.800	4,7
Dunkerque	22.200	5,0
Le Havre	28.400	6,4
Lisbonne	1.800	0,4
Marand	41.300	9,3
Morlaix	7.720	1,7
Nantes	43.142	9,7
Noirmoutier	80.480	18,2
Pont L'abbé	27.300	6,2
Riberon	3.500	0,8
Rochefort	6.000	1,4
St. Martin de Rhé	20.400	4,6
St. Savigni	4.450	1,0
St. Valery	28.800	6,5
Treguier	6.880	1,6
Vannes	30.660	6,9
Total	442.572	100

Fuente: Archives Nationales, A.E., BIII, 349 Bilbao.

Nota: A la cifra de Dunkerque de 22.200, habría que añadirle una cantidad imposible de cuantificar por ir englobada con una partida de productos diferentes.

El origen de los granos, harinas y habas se localiza en la costa atlántica gala, con la sola excepción de un cargamento procedente de Lisboa. En estos tres años (1764, 1765 y 1766) llegaron a Bilbao en buques franceses de esa zona cereales y legumbres por valor de 442.572 libras tornesas y procedentes de veintiún puertos, incluido el portugués. De esos 21 puertos, siete pueden considerarse puertos importantes -Bordeaux, Brest, Caen, Dunkerque, Le Havre, Lisboa y Nantes-. Estos siete se responsabilizaron del 37 por 100 del valor y los catorce restantes, muy modestos puertos, del 63 por 100. El puerto que más cereales envió fue Noirmoutier (80.480 l.t.), seguido de lejos por Caen (46.800 l.t.) y Nantes (43.142 l.t.). De estos datos se infiere que no parece haber existido un control del mercado de cereales por parte de los comerciantes de los grandes puertos (véase cuadros nº 3, 4 y 5).

Cuadro nº 4
Importación de habas (fève) en buques franceses de
1764 a 1771, en fanegas

fève (fanegas)	1764-1771	%
Bayonne	1.380	4,2
Beauvois	900	2,8
Blaye	1.030	3,2
Croisicq	800	2,5
Dunkerque	4.000	12,3
Libourne	1.900	5,8
Marand	2400 (*)	7,4
Nantes	6.301	19,3
Noirmoutier	12.853	39,5
Rochefort	1.000	3,1
Total	32.564	100

(*) +10 toneladas

Mapa nº 2
Principales puertos franceses desde donde se importaban
las habas, en buques galos



Cuadro nº 5
Importación de trigo candeal (froment), entre 1764 y 1771,
en buques franceses, en fanega

froment (fanègues)	1764-71	%
Bayonne	1.200	3,71
Bordeaux	1.300	4,02
Brest	1.100	3,40
Caen	1.100	3,40
Caen en relache	2.600	8,04
Le Havre	1.900	5,87
Marand	450	1,39
Marenes	575	1,78
Marseille	2.600	8,04
Moric	965	2,98
Nantes	6.422	19,86
Noirmoutier	3.789	11,72
Pont L'abbé	2.640	8,16
St. Martin de Rhé	500	1,55
St. Valery	1.800	5,57

Mapa nº 3
Principales puertos franceses desde donde se importa el trigo,
en buques galos



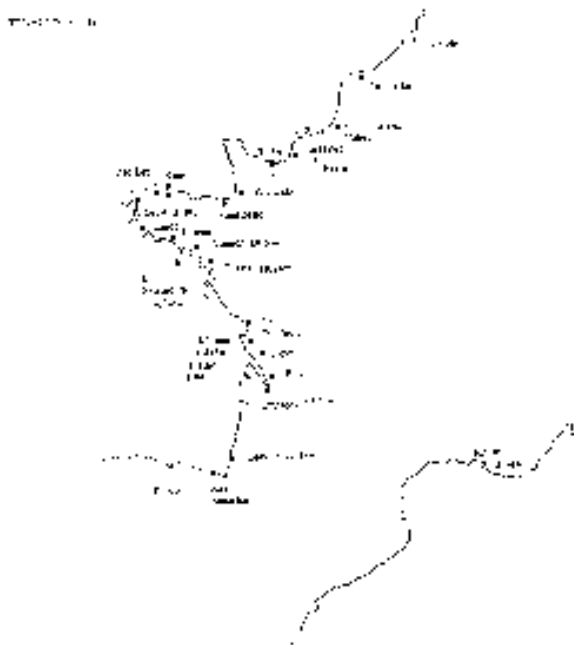
Buques de 15, 20, 40, 50 y algunos pocos de 70 y 90 toneladas transportaron esos cereales y leguminosas, retornando muchas veces de forma directa a su puerto de origen.

Estos pequeños puertos parecen haber actuado, no sólo en el caso de los cereales y de los textiles sino en el de otros productos (cueros), como lugares a través de los cuales salían al extranjero bienes producidos en un entorno rural no muy distante. Los grandes puertos solían concentrar la distribución del aguardiente, de los licores, del alquitrán, del jabón, de la cera, de la mercería, de ciertos productos siderúrgicos, como “traques de pots de fer”, “pots de fer” y muchas veces de la sal (Lisboa, Cádiz, Setúbal), debido aquí sin duda a ser zonas productoras (véase cuadro nº 6). Y con pocas excepciones, los grandes puertos controlaban el comercio de coloniales.

Cuadro nº 6
Importación en buques franceses de sal, entre 1764 y 1774,
en fanegas

	1764-1774	Porcentaje
Cadiz	3.500	7,8
Croisic	5.864	13,1
Figuero	1.000	2,2
Lisboa	21.220	47,4
Noirmoutier	760	1,7
D'Oleron	1.800	4,0
San Sebastian	1.000	2,2
Setuval	3.900	8,7
St. Marthe	1.900	4,2
Vannes	3.800	8,5
Total	44.744	100

Mapa n°4 Importación de sal en buques franceses



Según el cuadro n° 6, la sal importada en buques franceses, procedía mayoritariamente de Portugal, y en concreto de Lisboa (47'4%), Setúbal (8'75%) y Figueras (2'2%), que acaparan el 58'3% de las fanegas de sal arribadas a Bilbao. Le siguen Croisic y Vannes en la zona nororiental del país galo y Cádiz (7'8%) en España. Su precio pareció no alterarse, a excepción del año 1770, en el que de mantenerse entre 2 y 3 libras tornesas la fanega pasó a 5 libras por fanega, para luego volver al año siguiente a la normalidad. Es probable que la demanda de sal estuviera vinculada sobre todo a la salazón de pescado y a la cecina.

La inexistencia de aduanas en el puerto de Bilbao facilitaba a sus mercaderes el acceso a productos americanos procedentes de puertos extranjeros, aunque si querían enviarlos a Castilla o a Navarra debían hacer frente al pago de unos derechos específicos. De ahí que parte del azúcar, del café y de los productos tintóreos americanos les llegaran de Lisboa, de Burdeos o de La Rochela. Pero, cuando menos ya desde 1767, el azúcar y el cacao de Guayaquil les arribaban vía Cádiz. En 1768, los buques galos que introdujeron coloniales en Bilbao los trajeron, sin excepción, de Cádiz. En 1769, 1770 y 1774 reaparece Lisboa, pero con excepción de Bayona en 1771, todos los productos coloniales entrados en navíos franceses venían del puerto gaditano. ¿Se trató de un efecto del libre comercio con América? Sin embargo, en 1783 y

1784¹⁰, el cacao y el azúcar importados en buques galos, proceden de Rochefort, de Nantes y de Bordeaux.

Los franceses, como los españoles, desplazados en buena medida de las pesquerías del bacalao de Terranova por los británicos, apenas traen ese producto a Bilbao. Sólo se señalan cuatro buques con ese pescado; uno en 1766, de 120 toneladas de porte, procedente de Lisboa con 900 qq. [quintales] más 500 fanegas de sal, otro en 1768, de 120 toneladas de porte, con 900 qq. y 10 barriles de aceite, procedente de la costa de Terranova, y, finalmente, dos más en 1771, de porte mucho más modesto (60 y 25 toneladas), con 500 y 600 qq. procedentes de St. Briac y Jersey.

2. Exportación

Los buques de origen francés retornaban en un 36% con hierro y en un 59% con lana¹¹. El resto de las mercancías que cargaban en Bilbao consistía en aceite de pescado, clavos, bacalao, sal, y algo de cacao, además de mercancías sin especificar.

Cuadro nº 7
Exportación de lana en libras tornesas en buques franceses,
desde 1764 a 1774

Puerto de destino	Libras tornesas	Porcentaje
Bayonne	31.500	1,51
Blaye	49.500	2,37
Le Havre	180.000	8,62
Morlaix	5.000	0,24
Nantes	60.000	2,87
Ostende	180.000	8,62
La Rochelle	240.000	11,49
Rouen	586.000	28,05
St. Valéry	757.000	36,24
Total	2.089.000	100

¹⁰ Años de paz, puesto que en 1783 se firma la Paz de Versalles entre Gran Bretaña, España y Francia, y la paz de París pone fin a la Guerra de Independencia Norteamericana, con el reconocimiento por parte de los ingleses de la independencia de los Trece Estados del Norte de América.

¹¹ Las exportaciones de lana por Bilbao se mantuvieron constantes a lo largo del siglo XVIII, además de Francia, Inglaterra "took around thirty percent of wool exports between 1765 and 1789 and somewhat more than half between 1790 and 1805. After the 1760s, England became the principal market". Rafael Uriarte Ayo, "Anglo-Spanish Trade through the Port of Bilbao", en *International Journal of Maritime History*, IV, nº 2 (december 1992), p. 202. Para más información sobre la lana castellana, ver L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo, "Wool exports, transhumance and land use in Castile in the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries", en I. A. A. Thompson and Bartolomé Yun Casalilla (eds.), *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives on the economic and social history of seventeenth-century Spain*, Cambridge University Press, 1994, pp. 101-115.

Mapa nº 5
Principales puertos franceses a donde se exportaba en
buques franceses la lana



La lana se dirigía a dos zonas concretas de Francia, por un lado a la costa oeste, como son los puertos de La Rochelle (11,49%), Blaye (2,37%) y Nantes (2,87%), y por otro lado al noroeste galo, representado por los puertos de St. Valéry (36,2%), Rouen (28,1%) y Le Havre (8,6%) (véase cuadro nº 7).

Respecto al destino del hierro, como se aprecia en el cuadro nº 8, se concentra en la zona de Bretaña, en los puertos de Landerneau, que acapara el 35,7% del hierro salido de Bilbao en buques galos, y de Morlaix (27,4%). Tras estos dos puertos, le seguirán a lo largo de toda la costa, otros con menor peso como Nantes (5,8%), Vannes (2,3%), etc. Sin embargo, otro puerto no francés concentra el 14,5%, y es Cádiz. Parte del hierro se redistribuirá desde esos puertos a otros destinos, pero probablemente los astilleros militares franceses de la zona absorberían una parte considerable.

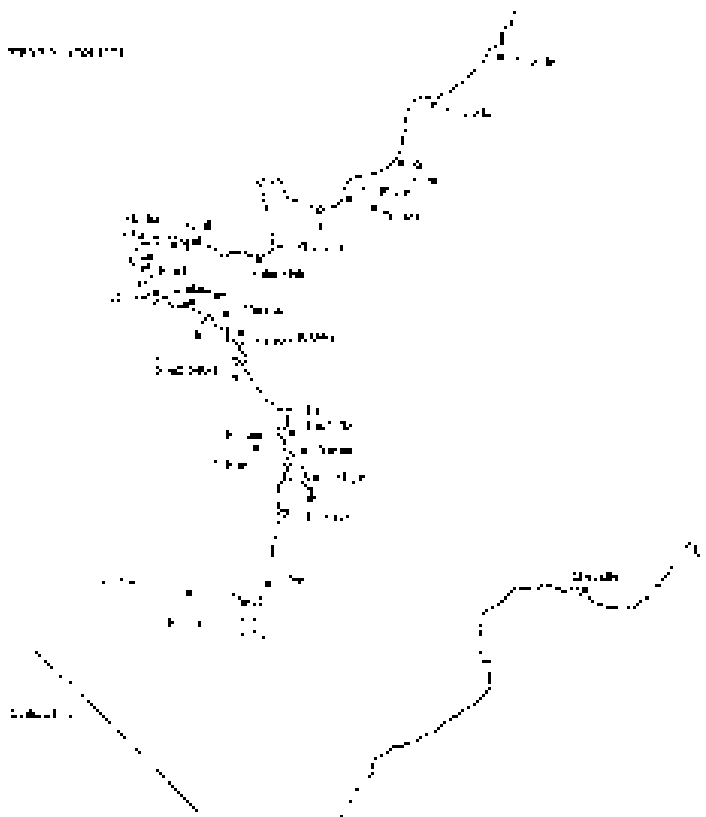
Cuadro nº 8
Exportación de hierro, en quintales, en buques franceses
desde 1764 a 1774¹².

Puerto de destino	Quintales	Porcentaje
Argenton	520	0,74
Bayonne	80	0,11
Bordeaux	960	1,38
Brest	1.110	1,59
Cadiz	10.100	14,5
Ennebon	330	0,47
Granville	400	0,57
Landerneau	24.909	35,7
Lisbonne	2.100	3,01
Lorient	1.010	1,45
Mogador	690	0,99
Morlaix	19.150	27,4
Nantes	4.090	5,86
Noirmoutier	140	0,2
Ponbrieux	400	0,57
Rochelle, La	750	1,07
Royan	120	0,17
St. Malo	400	0,57
St. Martin de Rhé	200	0,29
St. Pol de Leon	300	0,43
St. Sebastian	400	0,57
Vannes	1.650	2,36
Total	69.809	100

El tonelaje de los buques se sitúan entre las 15 y las 130 toneladas. Por lo general no eran barcos de gran tamaño, y la gran mayoría se situaría entre las 40 y 70 toneladas.

¹² Estas cifras están por debajo de las ofrecidas por Román Basurto, en su libro *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*, UPV, 1983, página 84, ya que no debemos olvidar que nuestra fuente tan sólo se refiere a los buques franceses que arribaron a Bilbao. Ello no quiere decir que se tratase de los únicos buques que comerciaban con Francia, de ahí esa notable diferencia en las cifras. En base a sus cifras, en 1764, Francia habría importado el 45,8% del hierro vizcaíno en buques franceses, el 35'2% en 1765; el 51'7% en 1766; el 29,3% en 1767; el 27'2% en 1768; el 32'9% en 1769; el 45'1% en 1770; el 68'2% en 1771; el 44'7% en 1772; el 31'3% en 1773 y el 56'8% en 1774, partiendo de la hipótesis de que se trata del mismo tipo de quintal.

Mapa nº 6 Principales puertos franceses a donde se exportaba en buques galos el hierro

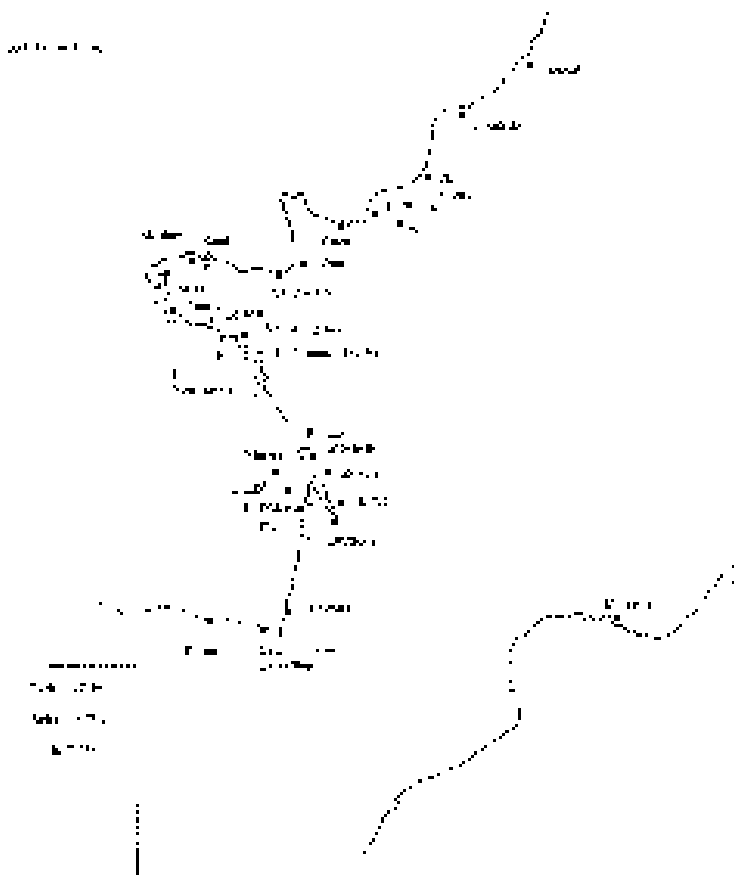


Conclusiones

Si la balanza comercial resultaba negativa, el déficit debería de compensarse con la salida de metales preciosos o con letras de cambio sobre lugares con los que tuviera una balanza positiva. Mientras que las exportaciones se basaron exclusivamente en materia prima (lana castellana) y en productos semielaborados (hierro en barras) las importaciones resultaron mucho más diversificadas y consistentes en bienes manufacturados sobre todo; la traída de cereales parece haber estado vinculado a años de cosechas mediocres.

La lana exportada por Bilbao procedía de Castilla y allí se acababan dirigiendo una parte importante de los textiles descargados en las márgenes del Nervión. La sal y los alimentos por el contrario, estaban destinados al consumo en Vizcaya o no lejos. La estructura del comercio exterior bilbaíno, refle-

Mapa n° 7



jada por ésta y otras fuentes, suponía no pequeños riesgos, ya que la inmensa mayoría de las exportaciones se concentraban en sólo dos bienes (lanas y hierros). Pero hasta inicios del siglo XIX, cuando la revolución industrial británica y la mejora de las lanas sajonas eliminan de los mercados internacionales a los hierros vascos y a las lanas castellanas no se apreciarán ni constatarán los aspectos negativos de depender tanto de sólo dos productos.

