

EL ASTILLERO REAL DE ZORROZA Y LA CARRERA DE INDIAS

ANA MARIA RIVERA MEDINA

Con el advenimiento de los Borbones en el siglo XVIII el Ministro Patiño, nombrado Secretario de Marina y más tarde, Campillo inician el proceso de organización funcional e institucional de la Armada Española. Este proceso comienza con la promulgación de las Reglas del Servicio Marítimo (1722), continúa con la creación del Departamento de Marina y de los arsenales reales del Ferrol y Cartagena (1726), la promulgación de las Ordenanzas de la Armada (1750) y avanza indiscutiblemente a lograr una reforma estructural en la Marina. Paralelamente la ruptura del monopolio gaditano (1717) apunta igualmente a reformular el marco legal del comercio cuya aspiración final era la promulgación del Reglamento de Comercio Libre (1778). Es precisamente en la consecución de ambos objetivos donde se encuadra el trabajo que a continuación presentamos. En 1764 se creó la Delegación de Correos Marítimos de Indias, con sede en La Coruña, surgiendo así la primera empresa pública borbónica que tendía a organizar el sistema de correspondencia y el tráfico del norte de la Península con el mundo colonial. Como entidad estatal debía dotarse de la infraestructura, los recursos y los medios necesarios para realizar una actividad rentable y eficaz.

El primer reto que se impone la nueva institución es la adquisición de los cascos necesarios para realizar el derrotero. Dado que los astilleros del Ferrol y Cartagena tenían un nivel de producción por encima de sus posibilidades reales se pensó en utilizar otro astillero que, además de contar con la infraestructura necesaria, estuviera suficientemente próximo a la sede del nuevo sistema. En este contexto se produce la designación del Astillero Real de Zorroza como el centro idóneo para llevar a cabo la construcción de las embarcaciones del servicio.

Zorroza era un astillero protegido por la Corona desde el siglo XVII, lo que le valió la categoría de real. Hasta el momento de su designación había pasado por diferentes etapas², pero al llegar el siglo XVIII

AGI (ARCHIVO GENERAL DE INDIAS), Correos 354 A. Bilbao, 24 de agosto de 1764.

² Desde el siglo XVI este astillero había sido utilizado por la Corona para la construcción de navíos mediante el sistema de asiento o contrata. Tras su nueva denominación se constru

se dedicaba exclusivamente a la construcción civil. Su infraestructura y las posibilidades que ofrecía por su situación geográfica coadyuvaron a su selección.

En este trabajo analizaremos la actividad constructora del astillero desde 1764 a 1800. La construcción naval supone un conjunto de actividades propias y derivadas cuyo fin es la producción de embarcaciones destinadas, en este caso, al transporte de correspondencia y mercancías. Este conjunto de tareas incluye desde la obtención de las materias primas y las manufacturas necesarias para la construcción hasta la entrega del producto final, que es la embarcación dispuesta para su botadura.

1. ESTRUCTURA FUNCIONARIAL DEL ASTILLERO

1.1. FUNCIONARIOS

La Oficina bilbaína de Correos Marítimos dependía de la Subdelegación de la Renta en La Coruña y de la Dirección General de Correos de Madrid. En el ámbito local tuvo un funcionariado propio y adaptado a las características jurídicas del Señorío. En los arsenales reales del Ferrol y Cartagena la autoridad máxima recaía en el Comandante y en las provincias en la persona de un Comisionado; pero en el Señorío la autoridad visible de la Oficina era el Comisario Ordenador de Marina de Bilbao, que actuaba como comisionado, aunque nunca se le menciona con ese título. Las atribuciones de este funcionario habían quedado establecidas en las Ordenanzas de la Armada de 1.751, pero en el caso bilbaíno sufrió algunas modificaciones. Se encargaría de emitir patentes de navegación, controlar la distribución de marinería y ser teniente de muelle y juez de contrabando³. Al crearse la Oficina de la Renta, se convierte en el responsable de la nueva institución. Nombrará a los constructores, técnicos y demás funcionarios; controlará el abastecimiento de materiales necesarios para la construcción, comprobará los ejercicios contables y su pervisará el estado de la infraestructura en el astillero.

El cargo de Comisario Ordenador de Marina lo desempeñó desde 1.745 D. Manuel Mollinedo y la Quadra⁴, que a partir de 1.764 ejercerá

yeron entre 1617 y 1698 62 cascos entre los que se cuentan galeones y pataches. Además pasaron por allí asentistas de la talla de Martín de Jáuregui, Martín Arana y Antonio de Lezama y Axpe. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, Historia del Consulado de Bilbao. T. I. Bilbao, 1972, p. 529 a 532.

³ AHDAB (ARCHIVO HISTÓRICO D. ÁLVARO DE BAZÁN), Navegación mercantil, Asuntos particulares, leg. 7069. San Sebastián, 3 de julio de 1.789.

⁴ AGI, Co, 354 A. Bilbao, 24 de agosto de 1.764.

también como Subdelegado de la Renta⁵. Vivía en una casa situada en el predio del arsenal⁶, solar que ocupó desde su nombramiento hasta final del siglo XVIII, ya que este era un requisito obligado en sus funciones. Tras su fallecimiento le sucedió D. Manuel José de Bringas⁷.

Existió también el cargo de Administrador de la Renta, desempeñado desde 1.764 a 1.786 por D. Silvestre Maneros; desde esta fecha a 1.786, por D. Francisco Ortiz de Taranco; entre 1.786 y 1.799 por D. Francisco Manzano; y finalmente desde 1.800 en adelante por D. Cosme de Urquijo⁸. Los administradores, al parecer, no tenían obligación de vivir en el arsenal puesto que todos residían en la Villa⁹. Estos funcionarios se encargaban de recibir los pedidos de materiales, controlar a los obreros, técnicos y constructores, formalizar los tratos comerciales y enviar a Madrid los planos de los buques para que se autorizara su construcción.

Junto al administrador estaba el Oficial Mayor, especie de secretario, que en ausencia de su superior asumía sus funciones¹⁰. Ocupó este cargo D. José Blas Ruiz de la Pedrueza. Los bastimentos del astillero estaban bajo el control del Tenedor de bastimento y pertechos del rey. El cargo lo ejercía el mayordomo, y su tarea consistía en vigilar las existencias de los almacenes, pasar al administrador los pedidos de suministros e inspeccionar la capacidad y calidad de las embarcaciones. Esta labor fue ejercida por José de Llano.¹¹

Existió también el cargo llamado Guardaalmacén, que se ocupaba de custodiar el material del astillero, de aprobar la entrada y salida de materiales y de llevar las cuentas del almacén. Este cargo persiste en Bilbao hasta 1.799, año en que los almacenes son trasladados a La Co ruña. Esta función fue desempeñada por D. Francisco Larrea.¹²

Hacia finales de siglo aparece el cargo de Administrador del arsenal, que entendía sobre el abastecimiento de armamentos. No hemos encontrado antecedentes de este funcionario; pensamos que surge a partir de la nueva Ordenanza de Marina de 1.801 y que, por tanto, su labor

⁵ ADFV (ARCHIVO DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA), Actas de las Juntas Generales de Guernica, libro 49, folio 41. Bilbao, 6 de julio de 1.773.

⁶ AMN (ARCHIVO MUSEO NAVAL), Ms. 2413. Bilbao, 29 de diciembre de 1.789.

⁷ ADFV, Actas de las Juntas Generales de Guernica (**M**), libro 57, folio 108. Bilbao, 19 de mayo de 1.790.

⁸ AGI, Correos, 357A. Bilbao, 16 de noviembre de 1.786. Compendio Histórico de los Servicios de la Villa de Bilbao en la guerra con la Nación Francesa. Madrid, 1.800, p.146.

⁹ GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, Historia de la Villa ..., T. III. Madrid, 1.972, p.319 y sgtes.

¹⁰ AGI, Correos, 355 B. Bilbao, Agosto de 1.772.

¹¹ ADFV, Corregimiento, 1352/11. Bilbao, 26 de marzo de 1.775.

¹² AGI, Correos, 356 B. Bilbao, 20 de diciembre de 1.781.

sólo se desarrolló en la época de decadencia para el astillero. Ocupó este puesto Pedro Antonio de Arauco¹³, comerciante bilbaíno.

1.2. CONSTRUCTORES

Al hablar de esta categoría laboral deben precisarse algunas cuestiones. Uno, en ningún caso la capacitación laboral responde a una formación académica sistemática. Dos, en general los individuos que ostentaban estos títulos eran, en palabras de Jorge Juan, "meros carpinteros", en los que la experiencia suplía cualquier formación teórica. Los constructores aprendían en el terreno, y tras la construcción de cada embarcación incorporaban nuevas enseñanzas, que eran inmediatamente aplicadas. De cualquier manera y de igual forma que en el resto de la península es poco lo que sabemos sobre los constructores navales de nuestra historia. En suma, advertimos que los constructores del XVIII no serán más que carpinteros especializados que no tardan en formar una clase aparte y diferenciada del resto del personal de un arsenal. En este sentido, Zorroza no fue una excepción.

Desde su creación como astillero real, Zorroza contó en sus filas con afamados constructores navales. Ignacio de Soroa, Francisco Díaz de la Pimienta, Pedro de Busturía, Juan de Uriarte y Martín de Jaúregui, entre otros, trabajan produciendo naves en los siglos XVI y XVII¹⁴. Ya en este último siglo, constructores de la talla de Gaztañeta se instalan en el astillero del Nervión. De tal manera que desde su constitución el Servicio de Correos pudo contar con los mejores maestros locales para construir los buques correos. Los constructores firmaban con el Subdelegado de la Renta contratos o asientos que formalizaban las tareas a desempeñar, el tiempo que les ocuparían, los salarios y los tipos de materiales a utilizar.¹⁵

Los contratos no establecían la dedicación exclusiva del constructor, quien al mismo tiempo podía estar construyendo embarcaciones particulares. Tanto cuando trabajaban para la Renta como si lo hacía para particulares utilizaban la infraestructura del astillero. En el caso de acometer construcciones privadas, debían contar con la autorización del Subdelegado. Desde 1.762 a 1.800 trabajaron alternativamente cuatro maestros constructores: D. Lorenzo de Tellaeche, D. Antonio Real de A súa, D. Manuel Antonio de Zuviría y D. Antonio de Vitoria y Lezama.

El primero era dueño de un astillero en Abando, de una lonja y un almacén que alquilaba al Servicio de Correos. Fue nombrado en 1.764

1 3 IBIDEM, Correos, 359 A. Aranjuez, 24 de abril de 1.802.

1 4 GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, La industria ..., op. cit., p.101.

1 5 AGI, Correos, 360 A. 20 de agosto de 1764.

"constructor real del astillero". Dirigió la construcción de por lo menos diez y ocho correos marítimos, así como también las reparaciones sucesivas y las habilitaciones de las embarcaciones de segunda mano adquiridas por la Renta. Como constructor se ocupaba de seleccionar el personal que trabajaría en las embarcaciones y firmaba las actas de los días laborables. Era considerado el mejor constructor de la ría porque

"sus embarcaciones están bien ligadas, tienen buenos galibos, son de buena vela y aguante; las arboladuras las escoge de pino del norte, e incorpora jarcias, velas y de más pertechos de la mejor calidad " ¹⁶

En las contratas o asientos se estipulaba su salario a razón de 500 pesos de a quince reales por embarcación, pero era corriente que junto al sueldo se le diera una gratificación o premio cuya media era de seis mil reales. Estos sobresueldos los percibió con las construcciones de "La Princesa", "El Gallego", "El Patagón" y "El Tucumán" ¹⁷. El sueldo que percibía anualmente Tellaeche se equiparaba con el correspondiente a otros constructores peninsulares, como es el caso de los constructores de Guarnizo José del Aguila que percibía 6.000 rs. al mes, o Gautier, con 46.000 rs. al año.

D. Antonio Real de Asúa, descendiente del linaje de armadores de Asúa, hasta el establecimiento de la Renta construía naves para particulares, trabajando casi exclusivamente para el Consulado. El reconocimiento de esta institución hacia su trabajo se materializó en 1.775 con el nombramiento de "arqueador de naves" ¹⁸. Por tanto debía encargarse de revisar el estado de los navíos al salir del puerto y estaba obligado a vivir en el surgidero de la ría de Olaveaga. Murió en 1.783 al caer de un buque correo que construía. Le sucedió en el cargo su hijo, José Angel Real de Asúa.

D. Manuel Antonio de Zubidea era "vecino de Bilbao, hombre rico y constructor de navíos de ésta ría, (...) tiene casa y astillero propio en Zorroza" ¹⁹. Además de trabajar para la Renta, firmó en 1.763 un contrato para construir navíos en el Astillero de Guarnizo junto a un maestro inglés.

Finalmente, Antonio de Vitoria y Lezama poseía en Zorroza hacienda, tierras, viñas, casas, arboleda y dos astilleros. Estos últimos le fueron alquilados por la Renta durante diez y ocho años, pero al parecer

¹⁶ IBIDEM, Correos, 360 A. Bilbao, 16 de julio de 1.764. Carta de Pedro de Castejón.

¹⁷ IBIDEM. Varias cuentas pertenecientes a Tellaeche. Gautier, según datos de Merino Navarro, cobraba en el Ferrol cuarenta y seis mil reales por año.

¹⁸ IBIDEM, 356 B. Zorroza, 29 de abril de 1.776. Carta de Maneros a los Administradores Generales.

¹⁹ IBIDEM, 355 A. Bilbao, 9 de octubre de 1.769.

nunca percibió el alquiler, por lo cual Tellaeché lo compensó haciendo obras y reparos en sus propiedades. Además permitió construir en sus terrenos una ermita para los trabajadores de Zorroza. En los astilleros de Vitoria se construyeron nueve buques correos.²⁰

La Renta contrató como constructores a profesionales naturales del Señorío, marcando clara diferencia con otros astilleros reales que prefirieron maestros extranjeros, generalmente ingleses o franceses²¹. Todos los constructores de Zorroza tenían un importante patrimonio relacionado con la industria naval. Eran hombres expertos dedicados a la construcción con anterioridad al establecimiento de la Renta cuya capacidad ya había sido reconocida por otras instituciones del Señorío.

1.3. MAESTRANZA

La maestranza del astillero del Nervión la constituía el conjunto de trabajadores empleados en la construcción y conservación de las instalaciones navales ya sea en tierra o en el mar. Ante la falta de mano de obra con cierta experiencia en el sector naval, los astilleros peninsulares recurrían a la oferta laboral de los puertos del norte. En este sentido Vizcaya tenía sobrada mano de obra como para atender la demanda local y exportar a otros puertos.

Tal como Merino Navarro señala, resulta difícil establecer una diferencia entre el obrero especializado y el técnico de bajo nivel. Los primeros configuran la maestranza de un astillero, en tanto que los segundos pueden denominarse técnicos, aunque con reservas.

La asistencia técnica del Astillero Real de Zorroza merece especial atención. Muchos eran los profesionales dedicados a los diversos aspectos técnicos de la construcción naval, ya sea produciendo o transformando materias primas, ya sea elaborando piezas para las embarcaciones. Mano de obra cualificada y no cualificada trabajaban diariamente en el astillero.

La mano de obra cualificada estaba representada por veintiún individuos naturales del Señorío, de la Villa y de los puertos cercanos. Un 9% era de origen extranjero pero residente en la Villa; un 67%, de Bilbao; un 5%, de Portugalete; un 5% de Deusto; un 5%, de Laredo, jurisdicción de las Siete Villas; y finalmente, un 9% lo constituían individuos de origen desconocido.

Reconocemos como técnicos del astillero a todos aquellos individuos que se mencionan como maestros, lo cual demuestra que se trataba

²⁰ IBIDEM, 355 A. Bilbao, 7 de mayo de 1.770.

²¹ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones náuticas*. Libro V, "A la mar madera". Madrid, 1.880, p. 172.

de profesionales cuya tarea tenía un reconocimiento gremial. Sus nombramientos correspondían al constructor y eran ratificados por el Administrador de la Renta. Los salarios eran diversos y dependían de los días trabajados y de los oficiales y aprendices que tuvieran a su cargo. Las pagas se realizaban quincenalmente y eran fijadas por días trabajados.

Maestros veleros: realizaban las velas de las embarcaciones en los almacenes de la Renta. Había tres maestros veleros: Antonio de Sertucha, vecino de Portugalete, que tenía trabajando para él a ocho personas entre aprendices y operarios; Juan Bautista Bastín, de origen extranjero pero residente en la Villa, que dirigió la construcción de las velas de los correos "La Princesa", "El Patagón" y "El Tucumán"; y Alardo José de Wastin, extranjero residente en Deusto, que trabaja para la Renta a partir de 1.791²².

Maestros cordeleros: fueron tres los especialistas cordeleros, dos naturales del Señorío y otro extranjero. Juan Antonio de Ugalde era propietario de una cordelería en el Campo Volantín; su establecimiento tenía más de sesenta operarios. Trabajó para la Renta continuamente desde 1.764 a 1.777, año en que llegó a Bilbao Gabriel Lautier, que sin desplazar al anterior se incorpora a las tareas del astillero. Finalmente, Joaquín Jiménez comenzó su actividad en 1.802, es decir en el ocaso del Servicio de Correos y de las actividades del astillero.

Maestros madereros: se encargaban de realizar el reconocimiento de las tablas y maderas utilizadas para construir los buques. Éstos tenían bajo su responsabilidad una media de cinco ayudantes o aprendices. Trabajaban en los almacenes del astillero, a donde concurrían cuando se recibían los cargamentos de maderas.

Maestros ensamblistas: planificaban y dirigían la construcción de las cámaras de los buques correos. Al igual que otros técnicos trabajaban junto a un grupo reducido de ayudantes. Percibían aproximadamente 2.600 reales al entregar el trabajo concluido.

Maestros escultores: esculpían las figuras y adornos de las proas y popas de los buques correos. Eran convocados una vez que el casco estaba terminado y cobraban por trabajo entregado una retribución cuya media se sitúa en torno a los 950 rs. por embarcación. Este sueldo corresponde a la mitad del asignado anualmente a un escultor extranjero de los arsenales del Ferrol o de Cádiz²³.

Otras actividades estaban a cargo de maestros cerrajeros, remeros, pintores y doradores, vidrieros, caldereros y especialistas en ar

22 AGI, Correos, 358 A. Madrid, 11 de abril de 1.791.

23 MERINO NAVARRO, José, La Armada..., p. 100.

mamento²⁴. Cobraban de sueldo medio 5.000 rs. al año, aunque en algunos casos la paga se efectuaba por embarcación terminada. La política salarial de este sector, al igual que para otros técnicos, es equiparable a la del resto de los arsenales militares peninsulares.

Los aspectos más cuidados de las construcciones dependían de estos técnicos, que como ya hemos mencionado, estaban asistidos por individuos que hemos denominado genéricamente como operarios. Constructores y técnicos estaban sometidos a un régimen laboral completo. Además de su salario, la empresa realizaba el aporte jubilatorio correspondiente. La Renta asumía este compromiso, pero no siempre estaba en disposición de cumplirlo, ya que el pago de las jubilaciones dependía en parte de las remesas de dinero que la Dirección General enviaba a la Oficina local.

1.4. OPERARIOS

En Zorroza, junto a los constructores y maestros trabajaban más de cien operarios agremiados, divididos en tres categorías, oficiales, ayudantes y aprendices. Este grupo llamado genéricamente "jornaleros" trabajaban a jornal, es decir cobraban por día trabajado. Además diariamente se les asignaba siete reales de dieta.

A lo largo del siglo XVIII, las relaciones entre la empresa y los obreros del astillero parecen haber gozado de buena salud. Las desavenencias se originaron a finales de siglo cuando en 1.795 los operarios de Zorroza se plegaron a una huelga de calafates y carpinteros navales de Deusto. En esta oportunidad los huelgistas pedían aumento de sueldo, demanda que no podía ser cubierta por la escasez de trabajos que, para entonces, se realizaban en el astillero. La huelga generó no pocos tumultos y fricciones, porque los jornaleros, además de no querer trabajar, impedían que otros lo hicieran²⁵. Este tipo de reivindicaciones no fueron exclusivas del astillero del Señorío porque para la misma época se producen en otros astilleros peninsulares huelgas con idénticos objetivos²⁶.

En 1.771, una R.O. eximía de la milicia a los operarios de los astilleros: "calafates, carpinteros y todos los que se han venido matriculando para este servicio en los tres Departamentos"²⁷. Esta ordenanza estimuló a los operarios navales vizcaínos a trabajar en Zorroza porque evitaban el ser trasladados a otros puertos peninsulares.

24 IBIDEM.

25 GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, Historia..., T. II, p.534.

26 En 1.766 quejas en el Astillero de Guarnizo y en 1.782, 1.795, 1.797, y 1.808 en El Ferrol y Cartagena. MERINO NAVARRO, José, La Armada..., p.77.

27 AMN, Colección Vargas Ponce.T. XXXVII, doc.70, f. 87.

En el último cuarto del siglo XVIII todos los aspectos que tenían relación con la construcción naval y las competencias del Consulado en este apartado fueron reglamentados. En este sentido debemos mencionar las ordenanzas sobre empleos de carpinteros y calafates de ribera y sobre la carena de los buques.²⁸

Según el ámbito laboral en el que desempeñaban sus tareas distinguimos dos tipos de jornaleros: unos que trabajaban propiamente en la construcción naval y otros que lo hacían produciendo materiales para la construcción. Además debemos destacar la presencia de mujeres, que se ocupaban de labores tales como coser, cocinar, etc. En ocasiones, trabajaban en tareas más duras como eran descargar materiales, transportar hierro de la rentería, etc.

Las listas de jornales del astillero elaboradas por los funcionarios nos han permitido reconstruir la plantilla de los operarios relacionados estrictamente con la construcción naval. Estos, al parecer, no realizaban ningún tipo de contrato escrito con la Renta, pero sí existen los recibos que acreditan su presencia. Utilizando esta documentación elaboramos un cuadro aproximado de la situación.

OPERARIOS DEL ASTILLERO DE ZORROZA					
OPERARIOS	NUMERO	SALARIO	OPERARIOS	NUMERO	SALARIO
contra maestres	6	12 rs/d	carreteros	3	6 rs/d
carpinteros	53	10 rs/d	cerradores	2	6 rs/d
barrenadores	9	7 rs/d	cabilleros	2	6 rs/d
peones	10	4 rs/d	lastreadores	5	6 rs/d
agauaderas	2	2 rs/d	cargadores	5	3 rs/d
listador	1	12 rs/d			

Fuente: AGI, Correos, 354 a 368 B. Elaboración propia.

De estos operarios, aproximadamente un 40% eran analfabetos. Esto está confirmado por el hecho de que sus recibos aparecen firmados por testigos o por sus hijos. En forma general hemos apreciado que la Renta de Correos ocupaba individuos de las clases más desheredadas de la sociedad vizcaína. Es más, en una oportunidad el administrador hacía referencia a las prestaciones que ofrecía el astillero al dar empleo a "muchos miserables". Esta característica la comparte con otros establecimientos de la península, ya que en El Ferrol y Cartagena solían ocuparse en labores navales a vagos, gitanos y parados. Frente a ellos, el 60% restantes: saben firmar, se trata de una masa obrera no cualificada que se encontraba en paro como consecuencia de la crisis de los astilleros vizcaínos, que encuentra en el establecimiento de la Renta de Correos una salida laboral. El trabajo en el astillero era constante pero no

²⁸ GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, La industria..., op. cit., p.131.

regular. La Renta convocaba a esta mano de obra al iniciar una construcción y prescindía de ella una vez concluida la embarcación. En ocasiones los trabajos se paralizaban por falta de partida presupuestaria o por falta de materiales. Esto ocurrió en 1.780 cuando la escasez de cáñamo produjo el despido masivo de los obreros de las cordelerías de la Villa y del astillero. Una vez solucionado el problema regresaron a su trabajo²⁹. Este empleo ocasional es típico de los primeros momentos de la industrialización.

1.5. LA GENTE DE MAR

Denominamos marineros "no sólo a los hombres que han navegado en embarcaciones mayores y pueden saber la maniobra, sino también los que se ejerciten en pescar en lancha, barcos y gabarras al trajín de sus mercancías, que es gente útil para la mar"³⁰. Los marineros debían tener una formación práctica completa como para poder desempeñar cualquier actividad propia de su ámbito laboral. En Vizcaya, la marinería estaba preparada para la navegación atlántica: baste ver las listas de las tripulaciones embarcadas en la Carrera de Indias. Con el establecimiento del Servicio de Correos en la Villa, algunos marineros que hasta ese momento se habían dedicado a la navegación báltica o de cabotaje fueron contratados por la Renta, ya sea para realizar el tráfico de materiales a La Coruña ya sea para formar parte de las tripulaciones de los buques correos.

Los nombramientos de unos y otros dependían del Comisario Ordenador de Marina³¹, que era el encargado de la marinería local. Desde comienzos del siglo XVIII la marinería peninsular y vasca alistada en los bajeles del rey había gozado de privilegios y exenciones. El Señorío de Vizcaya acató las reales cédulas sobre el asunto siempre que no vulneraran los Fueros.³² Amparada en estas cédulas la administración borbónica pidió ininterrumpidamente marinería al Señorío. A partir de 1.735 se trasladaron a los arsenales reales de la península una media de trescientos marineros al año³³, medida que se ajusta a una R. O de 1.726 que se basaba en el registro de todos los marineros y pescadores en clases con el fin de ser movilizados cada cierto tiempo³⁴

29 AGI, Correos, 356B, Bilbao, 6 de octubre de 1.780.

30 AHSV (ARCHIVO HISTÓRICO DEL SEÑORÍO DE VIZCAYA), Marina, Reg.51. Bilbao, 21 de junio de 1.739. Carta del Intendente del Ferrol a D. Manuel de Olarte, Comisario de Marina de Bilbao.

31 IBIDEM, Cartas, oficios y representaciones. Reg.5, Leg.1.

32 IBIDEM, Marina, Reg.10, Leg.1. Bilbao, 15 de marzo de 1.738.

33 IBIDEM, Cartas, oficios y representaciones, Reg.3.

34 MERINO NAVARRO, José, La Armada..., p. 83.

Según las Ordenanzas de 1.751 la marinería vascongada estaba exceptuada de matriculación y quedaba sujeta a la justicia ordinaria sin intervención del Ministro de Marina. Esto la situaba en un lugar de privilegio frente al resto de la marinería peninsular. Además si voluntariamente se alistaban en los bajeles del rey los marineros estaban exceptuados del servicio militar³⁵. Esta normativa ya se aplicaba en la península desde 1.726 según una R. O. que establecía la excepción del sorteo de quintas a toda la gente de mar que se alistase para prestar servicio en la Armada. La adecuación de esta ordenanza para el caso vasco, estimuló a la gente de mar del Señorío a embarcarse con destino a las colonias. Con la creación del Servicio de Correos en Bilbao, algunos dejaron de emigrar hacia otros puertos peninsulares y comenzaron a trabajar para la Renta, aunque salvando impedimentos ya que una R.O. exigía que se vigilara con rigor el embarco de marineros no matriculados en los buques correos³⁶. Esta cédula al igual que otras no obstruyeron el acceso de los marineros vascos a prestar este servicio, que en ocasiones era utilizado como medio para emigrar a Indias.

Un buque correo, dependiendo de su capacidad, llevaba entre seis y doce marineros. Los oficiales y capitanes eran en un 60% naturales del Señorío y el resto originarios de otros puertos peninsulares. La tripulación solía estar constituida por: un capitán, un capitán interino, un piloto interino, un contraamaestre, seis marineros, un cocinero, seis artilleros, un carpintero, un paje y un grumete³⁷. Los capitanes recibían a bordo los pliegos de correspondencia tras la firma del parte correspondiente. Eran los responsables tanto de las cartas como de la carga. Además percibían un premio en el traslado de las remesas metálicas que se realizaban entre las administraciones. En todo momento debían preservar a la embarcación de posibles peligros y, en caso de temporal, estaban obligados a recalar en cualquier puerto de la Corona desde donde se remitían los pliegos a la administración más próxima.

Los capitanes que querían navegar a Indias debían obtener el título de piloto mayor. La Escuela de Náutica de Bilbao, dependiente del Consulado, no estaba habilitada para otorgar dicha titulación; por ello los naturales del Señorío que quisieran obtener este certificado debían examinarse en Laredo. Esta situación impidió la existencia de un número mayor de capitanes locales en los correos marítimos y explica el por qué de la presencia de individuos foráneos para ocupar este cargo. En 1.784

35 AHSV, Marina, reg.10, f.1 a 11. Bilbao, 22 de mayo de 1.752. Ordenanzas de Marina: artículos 188 a 193.

36 ADFV, Compendio histórico de los servicios de la Villa de Bilbao en la Guerra con la Nación Francesa. Madrid, 1800, p. 110.

37 AGI, Correos, 357 A.

el rey autorizó al instituto bilbaíno a expedir el título, al mismo tiempo que nombraba como maestro a D. Ignacio Albiz³⁸.

2. LA ACTIVIDAD CONSTRUCTORA

2.1. LOS RECURSOS NATURALES Y PROTOINDUSTRIALES

El Astillero Real de Zorroza generó a partir de 1.764 una gran demanda de materiales para cubrir sus necesidades productivas. La adquisición de estos recursos corría por cuenta de la Renta de Correos. El administrador local y el guarda-almacén se encargaban de negociar en el mercado local o extranjero todos los materiales necesarios para el Astillero. Iniciaban, de esta forma, una larga cadena comercial que desde Bilbao generaba una demanda concreta. Esta red incorporaba a pequeños y grandes comerciantes, como veremos más adelante, y producía una oferta dinámica y elástica.

2.1.1. Hierro, acero y producción siderometalúrgica

Sabido es que la producción siderúrgica vizcaína era estimada no sólo en el mercado peninsular, sino también en el europeo. No en vano, el hierro ha contribuido de modo primordial al desarrollo de la economía vasca, convirtiéndose en su símbolo y moneda de cambio más evidente. Desde el siglo XVI había en Vizcaya más de ochenta ferrerías en funcionamiento con una producción anual hacia la mitad de la centuria de 7.500 quintales. Para el siglo XVIII ésta era una industria de carácter tradicional: de fácil explotación y transporte, utilizaba el sistema de hornos bajos³⁹, atendía al sector de la exportación por la necesidad de compensar la balanza comercial vizcaína y gozaba del proteccionismo estatal y de los privilegios de estar situada en una zona franca⁴⁰. Hacia mediados de siglo se trabajaban en las ferrerías vizcaínas 140.000 quintales castellanos de hierro, de los cuales 135.000, es decir un 93 %, se exportaban, mientras los 5.000 restantes se consumían en el Señorío. Un memorial del Consulado de 1.777 estimaba el valor de las exportaciones en

38 ADFV, Actas de la Juntas Generales de Guernica (M). Libro 55, f.25-25v. Madrid, 13 de Diciembre de 1.784. Conocida por el Consulado y el Señorío el 22 de diciembre del mismo año.

39 CARO BAROJA, Julio, Los Vascos. Madrid, 1975, p. 183. En las ferrerías mayores y menores eran indispensables tres máquinas: la del horno, el martillo para forjar y el martillo para estirar. Todas ellas hidráulicas.

40 BILBAO, Luis María, FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco" (1.700-1.800), en La Economía española del Antiguo Régimen. Madrid, 1.985, p.133.

14.500.000 reales⁴¹, con lo cual la siderurgia se convertía en el principal renglón de la balanza comercial vizcaína.

Las características mencionadas imprimieron una huella muy especial en el sector, que se verá afectado negativamente por la incorporación al mercado internacional de la siderurgia sueca e inglesa, dejando de ser una oferta prioritaria en ese mercado para convertirse en otra más dentro del conjunto enfrentada a la competencia en calidad y precio que supuso la aparición de la nueva oferta.

En estas circunstancias, la siderurgia vizcaína encontró una salida a su crítico estado a través de las posibilidades que le abría el mercado americano. El hierro y acero exportado al mundo colonial fueron protegidos por el Estado borbónico, que decretó la excepción impositiva y la preferencia del producto vasco frente al extranjero. Y así, es frecuente encontrar reales cédulas que apoyen a la producción siderúrgica vasca, sustentadas en la ley 51 de la Recopilación de Indias⁴².

El celo del sector local llevó a la administración a crear una veeduría de hierro en Cádiz para vigilar la exportación hacia América. De tal manera que para la segunda mitad del siglo XVIII la recuperación de la industria local era evidente.

En este contexto, el establecimiento de la Renta de Correos permitió nuevos horizontes para esta industria: de una parte, pudo satisfacer la demanda necesaria para la construcción naval y, de otra, abrir un nuevo circuito de comercio regional y ultramarino.

El hierro adquirido por la Renta de Correos para la construcción naval y para la exportación provenía de la vena de Somorrostro, porque "hay aquí más proporción que en la Provincia de Guipúzcoa donde hay vena de inferior calidad y dicen que la mezclan con la de Somorrostro"⁴³. De allí era trasladado a las renterías que trabajaban para el astillero⁴⁴.

El acero, por el contrario, provenía de las fábricas de Mondragón y (y)fiate. Tenía preferencia la primera por la calidad de la producción, ya que se trataba de un producto muy manejable que con un solo golpe se dividía⁴⁵.

41 GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, Historia..., p. 328.

42 AGI, Indiferente General, 1563 A. Madrid, 28 de mayo de 1.776. El hierro extranjero según los expertos de la época "era más vidrioso y de menor duración que el del Señorío y el de Guipúzcoa". Por el contrario el mineral local era maleable y tenía diversas aplicaciones.

43 IBIDEM, Correos, 356 B. Bilbao, 5 de marzo de 1781.

44 Las renterías eran depósitos organizados de materiales. Había renterías en la Ría de Somorrostro; en la Ría de Bilbao; al lado del Puente de San Antón; en Bilbao la Vieja; en el arranque de los caminos para Castilla; en Guernica y en Ondárroa.

45 IBIDEM, 354 A. Bilbao, 17 de julio de 1.767.

La producción de hierro y acero era servida según los tipos y el empleo de que fuera objeto. El primero se empleaba en barras; de vergazón, que es como salía de las ferrerías; de tiradera planchuela, en planchas finas o gruesas; y de cuadradillo y zearrola, que eran más toscos y baratos⁴⁶. Para los trabajos de construcción naval se usaban barras y vergazón y para la exportación se prefería la tiradera planchuela, aunque no se descartaban otros tipos. Los precios en el mercado variaban según la calidad y las necesidades de la oferta⁴⁷. El acero se producía de dos maneras, coronilla fina o gruesa. El hierro adquirido por la Renta de Correos se utilizaba para la construcción de buques correos y para la exportación. En torno a este mineral existía un doble circuito comercial, uno dirigido a La Coruña, para ser utilizado en los almacenes de la Renta, y el otro que iba desde el puerto gallego hacia América. A uno u otro destino salía desde Bilbao de dos maneras, como carga o como lastre. Era transportado en los buques correos o en embarcaciones auxiliares fletadas ex profeso.

Los envíos tenían una frecuencia regular y constante, ya que era necesario su almacenamiento para evitar períodos de escasez que produjeran una especulación en el precio. La provisión de los almacenes corruñeses debía asegurarse de tal manera que no se viera afectada en los períodos en que, por las inclemencias climáticas, las ferrerías suspendían la producción⁴⁸, o en que las tormentas dificultaban la navegación cantábrica.

Hasta 1.766 los buques de la Renta eran lastrados con piedras. A partir de ese año, la Administración General dispuso que "vayan lastrados de hierro y acero"⁴⁹. Se estipuló que cada embarcación debía llevar "novecientos o mil quintales de hierro y acero"⁵⁰. Un 90% del lastre correspondía al hierro y el 10% restante al acero. Las partidas de lastre tenían un destino geográfico prefijado, como forma de diferenciar las exportaciones realizadas a los diferentes centros coloniales. Entre

46 CARO BAROJA, Julio, *Los Vascos*, p. 185. En las ferrerías mayores o zearrolak se obtenían masas en mineral en grande; mientras que en las ferrerías menores se sacaban tiraderas y martinetes en proporciones más sencillas, llamadas tochos.

47 Así por ejemplo: una arroba de acero grueso 35 reales, un quintal de tiradera 84/86 rs., un quintal de cargazón 78/80 rs., un quintal de hierro cuadrado 82/84, un quintal de hierro zearrola 73/74 rs., 100 clavos de 70 pulgadas 30 rs., 100 clavos de cinco pulgadas 10 rs.. AGI, Correos, 354A a 368B.

48 IBIDEM, Correos, 354 B. Bilbao, 19 de abril de 1.779. En 1.778, con la escasez de lluvias, las ferrerías estuvieron más de ocho meses inactivas.

49 IBIDEM, 354 A. Madrid, 22 de diciembre de 1.766.

50 IBIDEM, Bilbao, 28 de agosto de 1.767. Cada quintal de hierro o acero suponía para la Renta un gasto de 75 rs. por precio de compra, 4 mrs. por derechos del Consulado, 6 mrs. a la Rentería, 8 mrs. en concepto de traslado realizado por los gabarreros y 3 rs. de la compra de los barriles; finalmente debe sumarse por el traslado de los barriles al muelle, medio real por unidad.

1.766 y 1.779 se exportaron como lastre 56.399⁵¹ quintales de hierro y acero; es decir, una media anual de 4.029 quintales. Esta cifra representa alrededor del 5% del volumen total de las exportaciones realizadas desde Bilbao⁵².

En cuanto a las exportaciones como carga no hemos podido reconstruir una serie, aunque por los datos consultados estimamos una media de 1.500 quintales al año. Cotejando la media anual de minerales exportados como carga y como lastre con las cifras de Fernández de Pinedo, consideramos que desde el puerto vizcaíno las cotas de exportación de la Renta no supusieron más del 7% del total de los productos siderúrgicos extraídos de Vizcaya. Esta cifra se coloca a una considerable distancia de la exportación hacia Cádiz, calculada en un 33%.

Amparada por la producción de hierro y acero crecía la industria de las herramientas, los herrajes, la clavazón y los artefactos. Existían para el siglo XVIII numerosas fábricas especializada en estos productos. El valor de estas mercancías se manifestaba en relación a su peso, expresado en quintales, o a los envases de contención, que por lo general eran barriles. El Astillero de Zorroza utilizó productos del mercado local, pero en ocasiones y dada la escasez recurría a materiales extranjeros. Los artefactos comprenden una amplia gama que puede clasificarse en los utilizados como herramientas en los barcos y en los de uso doméstico. Todos los artefactos necesarios para el Servicio se fabricaban en Zorroza. La distribución de estos elementos rebasaba el ámbito local para llegar a La Coruña, La Habana o Buenos Aires, a través de la Renta de Correos bilbaína.

2.1.2. Los Productos forestales

Las importantes riquezas minerales y forestales imprimieron a la economía local rasgos particulares y distintivos. Hierro y madera se convirtieron en aprovechamientos fundamentales para la economía del País Vasco, muy a menudo en relación con la construcción naval. Los bosques de los montes del Señorío constituían uno de sus principales bienes y con su explotación se obtenían notables beneficios. Las plantaciones de robles (suministro a astilleros y carboneo) gozaban de un cuidado preferente. No obstante la prolífera riqueza forestal, se importaban maderas de roble, pino y haya de Suecia, Noruega, Rusia, Dinamarca, Países Bajos y Francia a fines del siglo XVII y comienzo del XVIII, coinci

⁵¹ Entre 1766 y 1779 la exportación de hierro y acero como lastre supuso una media anual de 4.000 quintales, señalándose como año excepcional a 1769 con 8.500 quintales.

⁵² BILBAO, Luis María, FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano, "Auge y crisis...", p. 216. URIARTE AYO, Rafael, Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840). Bilbao, 1.988, p. 198.

diendo con la disminución, de manera notable y alarmante, de los bosques del Señorío. Esto llevó a las autoridades locales a preocuparse por la repoblación forestal y a establecer predios de tala autorizada o prohibida. Las Juntas Generales⁵³ y los ayuntamientos no fueron ajenos al intento. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII se implementó el antiguo método de vivero y replanteo de árboles como forma de estimular la producción. Paralelamente se promulgaba una Real Orden que además de proteger la riqueza forestal autorizaba la tala de bosques cuya madera se destinara únicamente a la construcción naval⁵⁴. Sin embargo, la demanda de madera para afrontar la construcción de embarcaciones era constante y creciente. Los astilleros locales estaban ávidos de estos productos y, si no se obtenían en el medio local, recurrían al comercio de maderas extranjeras.

A partir de 1.764 el Astillero Real de Zorroza se convierte en uno de los principales demandantes de madera. Se iniciaba una etapa de auge para el sector naval y uno de los principales recursos requeridos estará en los montes del Señorío⁵⁵. Para la construcción de los buques de los Correos Marítimos se preferían maderas duras y difíciles de romper, como el roble y el haya, que procedían del interior del Señorío, y se destinaban para la construcción de buques, para el depósito de la Renta en La Coruña y para los almacenes del Real Astillero de Guarnizo⁵⁶.

Hacia 1.780, la escasez de producción de los montes del Señorío genera la necesidad de recurrir a productos de otras zonas del País y del extranjero. Se introducen maderas de Orio y Fuenterrabía, que eran de similar calidad; pero también se importan de Francia, América Hispánica y América Anglosajona. De Francia provenía el maderamen de pino, único producto galo que se permite introducir en Zorroza⁵⁷. Las maderas procedentes de América Hispánica eran de escasa y dudosa calidad y no servían para los cascos de las embarcaciones. Por ello la Renta trata de prescindir de ellas⁵⁸. El guayacán (especie dura) se utilizaba en roldanas y pernerías; el cedro (se averiaba con facilidad) y la caoba (fina, pero resistente) se usaban en timones, bombas, tambores y muebles. De América Anglosajona, Gardoqui, introdujo diferentes tipos de maderas,

⁵³ Véase las Actas de las Juntas Generales de Guernica. En éstas destaca la preocupación oficial por el cuidado de los montes. La legislación al respecto es abundantísima.

⁵⁴ GUIARD Y LARRAURI, Teófilo, *La industria ...*, p. 129.

⁵⁵ Las principales adquisiciones de esta etapa son de diversos tipos de maderas.

⁵⁶ ADFV, Corregimiento, 1332/34. Recibo de maderas. Guarnizo, 10 de marzo de 1.771.

⁵⁷ AGS (ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS), Dirección General de Rentas, 2ª remesa, leg.832. Bilbao, 7 de marzo de 1.794.

⁵⁸ AGI, Correos, 354 B. Bilbao, 27 de marzo de 1.768.

pero no ofrecían garantía⁵⁹. El volumen de maderas introducidos en Zorroza es difícil de cuantificar, por la falta de información. Además, existió una Real Cédula por la cual las maderas destinadas a la Real Armada habían sido declaradas libres de impuestos⁶⁰.

Junto a la madera, se utilizaban otros productos como, brea negra o alquitrán procedente de Tortosa, Burgos o Niebla⁶¹; sebo y velas de Sevilla o importadas desde Buenos Aires por el Servicio de Correos; cobre de Riotinto; pólvora de Granada o Murcia; cáñamos granadinos; y pinturas de Marbella, Ronda, Almadén y Riotinto⁶².

2.1.3. Los productos extranjeros

Cuando la producción local no bastaba, se recurría a la importación de materiales extranjeros. Éstos, según los casos, provenían del centro y norte de Europa. Por un lado, las arboladuras, olonas y masteles se importaban desde los astilleros del Báltico, utilizando como intermediario al cónsul español en Holanda.⁶³

El cáñamo adquirido por la Secretaría de Marina para el conjunto de sus arsenales procedía de una oferta interna procedente de Granada, Murcia, Aragón, Navarra, Valencia y Cataluña, y también de la importación, de Riga y San Petesburgo. En Zorroza, a diferencia de los otros astilleros dependientes de la dicha Secretaría, se utilizó sólo el de importación, que se transportaba desde Amsterdam y se comercializaba mediante el sistema de asiento. En 1.775 el marqués de Grimaldi decretó la exención impositiva para los linos y cáñamos extranjeros⁶⁴. Del material importado, en el Astillero de Zorroza se prefería el de Riga, por que con él se elaboraba una jarcia de excelente calidad. El cáñamo se recibía en las fábricas o cordelerías de la Villa, donde era manufacturado. Se producían dos tipos de jarcia, una denominada de primera suerte, elaborada con cáñamo de Riga, y otra de segunda suerte, de calidad y precio inferior. Desde Zorroza se suministraba la jarcia para los almacenes de La Coruña, La Habana y Puerto Rico. Una característica

⁵⁹ IBIDEM, 357 A. Bilbao, 10 de febrero de 1.786.

⁶⁰ AHN (ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL), Estado, leg. 3200. Madrid, 5 de julio de 1.776.

⁶¹ Recuérdese que el astillero tenía una fábrica para alquitranes. En 1.790 el Embajador de S. M. en Estocolmo ofrece a los Directores de la Renta la importación de alquitranes desde Suecia. Estimaba que se podría enviar la producción del mes de junio "que es donde se tra baja el más selecto". AGI, Correos, 358 B. Estocolmo, 5 de marzo de 1.790.

⁶² LEIVA Y LLORENTE, José María: "La construcción naval en los astilleros cantábricos en los tiempos de Blas de Lezo", en Conmemoración bicentenario de D. Blas de Lezo. Madrid, 1.941, p. 82.

⁶³ IBIDEM, 354 B. Bilbao, 27 de febrero de 1.769.

⁶⁴ IBIDEM, 356 A. Real Cédula. Madrid, 6 de abril de 1.775.

que Zorroza comparte con otros astilleros peninsulares es que la comercialización de cáñamos y la producción de jarcias está en manos de la empresa privada. Aunque la Secretaría de Marina intentó intervenir en este proceso nunca alcanzó éxito alguno y lo dejó en manos de particulares, que a través del sistema de asiento proveían a los astilleros militares.

La conservación de la parte del buque que quedaba debajo del agua fue constante motivo de preocupación. Sabido es que se trató de salvar este inconveniente aplicando un doble forro de madera, pero el sistema no resultó efectivo. Así pues en la segunda mitad del siglo XVIII comenzó a utilizarse cobre para el forro de los barcos. Al igual que en el caso de los cáñamos, el suministro del cobre corrió de cuenta de los particulares con el acostumbrado sistema de asiento, que en el caso de Zorroza se remonta al año 1.789. El cobre necesario para forrar las embarcaciones correos se importaba desde Londres, Hamburgo y Estocolmo como planchas o clavos. No es de extrañar que el cobre usado en Zorroza provenga del extranjero y no de los yacimientos peninsulares. Como en todos los casos, la cuestión de los fletes es definitiva para resolver un negocio. Resultaba más barato importar el cobre que traerlo de Algeciras, Puerto Real o Jubia, como lo hacían el resto de los astilleros militares.

2.1.4. Las Fábricas

Los establecimientos productores de materiales para la construcción naval eran independientes del astillero, pero trabajaban en forma permanente, mediante el sistema de pedidos o de asientos. En el primer caso, el astillero pedía a los fabricantes una o varias partidas de materiales. En el segundo caso, la Renta asignaba a un solo fabricante el suministro de uno o varios materiales, materias primas o productos manufacturados. Durante el siglo XVIII la producción privada de jarcias fue reemplazando a una oferta oficial casi inexistente. Las técnicas de producción utilizadas fueron introducidas por Jorge Juan y renovadas en los años setenta por Zalvide, maestro de jarcia del Ferrol. El nuevo método aseguraba mayores rendimientos y mínimos gastos, extendiéndose su uso a las fábricas de particulares. En la Península proveyeron al Ferrol y a Cartagena los establecimientos de Gómez Moreno en Granada y de Pablo de Trova en Estepa.

Los establecimientos fabriles asociados al astillero eran especialmente los dedicados a la producción de jarcias. Estas fábricas tenían un maestro de formación experimental a cuyo cargo se encontraban un

nutrido grupo de operarios; en algunos casos contaron con una especie de fábrica-escuela⁶⁵ en donde se formaba al personal.

En el Señorío, son dos las fábricas que trabajaron para la Renta. Una ya mencionada, el tinglado de Ugalde, y otra propiedad de la firma de Juan Bautista Álvarez y Francisco Ignacio de Orueta y Uspariche. Esta segunda empresa había adquirido por veinte mil pesos el establecimiento, que producía anualmente tres mil quintales de cáñamo hacia mediados de siglo. En 1.770 la producción había llegado a triplicarse y la calidad de los materiales era superior, de tal manera que su oferta desbordó el ámbito local y trascendió a la Península, llegando a atender la demanda gaditana⁶⁶.

La trayectoria de la fábrica muestra síntomas de crisis hacia 1.774, ya que en este año piden al rey protección para su establecimiento. En la representación los propietarios solicitan que los materiales utilizados, especialmente cáñamos y alquitranes, fuesen declarados libres de pagar impuestos. El rey autorizó la solicitud. Más tarde, se construyeron nuevos almacenes⁶⁷. Al parecer la crisis fue tan sólo un pretexto para alcanzar los favores del Monarca porque, tal como se advierte en los recibos de compra de la Renta la demanda era constante. Esto corrobora la tesis ofrecida por Merino Navarro, cuando demuestra la importancia que adquieren estos establecimientos privados en la provisión de los arsenales reales. Muestra de ello es la pugna entre Ugalde, Álvarez y Orueta por monopolizar el suministro de jarcia para la Renta. Los enfrentamientos entre ambas firmas se suceden periódicamente. En ocasiones ofrecían precios muy bajos para obtener la contrata. La Renta podía adquirir mediante esta lucha jarcia a la mitad de su valor real. Seguramente las fábricas se podían permitir bajar sus precios porque la demanda era creciente y constante y el volumen de la demanda justificaba tal especulación.

Uno de los sectores con más raigambre en el País Vasco era la industria armera. Sus antecedentes se remontan al siglo XV, momento a partir del cual la armería vasca satisfará la demanda peninsular. En el transcurso del siglo XVII la industria mantuvo un nivel de producción sostenido pero será el siglo XVIII el período de mayor auge de esta actividad. El marco de reformas y fortalecimiento militar creado por Carlos III fue el punto de partida de una etapa de pujanza para esta industria. Sus producciones desbordan el ámbito peninsular para proveer a las posesiones de la Corona en Italia. Una característica distintiva de esta ac

6 5 MERINO NAVARRO, José, *La Armada Española*, p. 79.

6 6 Para un navío de 70 cañones se necesitaban tres mil quintales de cáñamo y ciento sesenta personas trabajando tres meses.

6 7 ADFV, Corregimiento, 481/10. Aranjuez, 22 de junio de 1.774.

tividad con respecto a otras industrias vascas es su carácter rural, su desarrollo fuera de los centros urbanos importantes, de donde la dispersión de su emplazamiento.⁶⁸

Con la creación de la Oficina de Correos de Bilbao, este sector se rá otro de los beneficiados. Las fábricas vascas se convierten en las proveedoras de las armas para los buques y sus tripulaciones. La demanda llegó a ser tan importante que en muchas ocasiones debió recurrirse a fábricas situadas fuera de los límites del País. El arsenal del Astillero de Zorroza se surtía de la Fábrica de Armas de Plasencia, de la fábrica de Eibar y de la situada en La Cavada en Cantabria. De la primera se demandaban especialmente fusiles con sus bayonetas "por ser fabricados allí de muy buena calidad"⁶⁹. Desde La Cavada se traían los cañones para armar a los buques correos, aunque al parecer su producción no era de gran calidad, según manifiesta un informe de Maneros. Finalmente, cuando la necesidad de armamento aumentaba, se utilizaban las armas de Eibar, villa que tenía una gran reputación por la eficiencia de sus maestros armeros.

2.2. LOS BUQUES CORREOS

Durante el siglo XVIII se evidenció la necesidad de modernizar y mejorar técnicamente la flota naval española. La renovación era una exigencia si quería competir con sus homólogas europeas. En Vizcaya, no se dió un cambio brusco en el arte naval, pero se advierten importantes mejoras en la tipología de las naves⁷⁰. Se utilizaban como modelos para la forma, distribución y arboladura de los buques los navíos apresados y los adquiridos en el extranjero. Además, algunos constructores de la ría estudiaron en los astilleros europeos. Pero a pesar de estos adelantos las naves vizcaínas conservaron su peculiaridad, siguieron caracterizándose especialmente por ser fuertemente carpinteadas y maderadas con robles y de perfecta mastelería y velamen.

Durante el siglo XVIII en el Astillero de Zorroza se había conseguido un buen nivel en las embarcaciones de hasta 100 toneladas; sin embargo, no había ocurrido lo mismo con los buques de mayor tonelaje. El constructor Tellaeche informaba al Administrador de la Renta que no se podían fabricar barcos de "mucha duración, carga y vela, no se pue

6 8 Para profundizar en este aspecto puede verse LARRAÑAGA, Ramiro: Síntesis histórica de la armería vasca. San Sebastián, 1981.

6 9 AGI, correos, 355 A. Madrid, 21 de enero de 1.771.

7 0 CARO BAROJA, Julio, Los Vascos, p. 38.

den componer las tres cosas"⁷¹. Las embarcaciones correos que se construyeron en Zorroza en el siglo XVIII tenían un media de 200 toneladas, lo cual demuestra un avance en las técnicas de construcción que permitieron aumentar la capacidad sin disminuir la seguridad. Al igual que en otros astilleros peninsulares predominaban los navíos de mediano tonelaje propios de un comercio dinámico⁷². El tipo más utilizado fue la fragata, genéricamente llamada paquebote, que era el barco mercante por excelencia, de 132 pies de eslora, 115 de quilla, 33 de manga, 18 de plan, 10 pies y tres pulgadas de puntal.

El término "paquebote", según la legislación de los Correos Marítimos, se usaba para nombrar a todos los buques que realizaban el servicio. Esta denominación se impuso como forma de diferenciar estas naves del resto de las embarcaciones del Departamento de Marina. Finalmente debemos hacer notar que la duración media de los buques correos superaba a las construídas en otros astilleros. Merino Navarro⁷³ señala que entre 1.750 y 1.774 la duración media de los barcos de guerra era de treinta y un años y entre 1.775 y 1.800 era de veintidós años. Pues bien, los buques correos tuvieron una vida media de treinta y seis años. Esto demuestra que si bien la construcción de la embarcación era importante, mucho más lo era su mantenimiento posterior. Tal vez esta sea la explicación de las constantes cuentas de gastos en reparaciones que analizaremos en un próximo capítulo.

La Renta de Correos llegó a tener entre 1.764 y 1.800 veinticinco buques de Correos, lo que representa el 15% del total de los buques del Departamento de Marina. El 80% de las naves del Servicio habían sido construídos en Zorroza y el resto adquiridos a particulares o construídos en El Ferrol o en La Habana.

En 1.764, La Renta de Correos no contaba con naves propias para hacer frente al tráfico desde La Coruña. Como había que iniciar el servicio con cierta urgencia tuvo que comprar embarcaciones de particulares, para que, una vez habilitadas, comenzaran los viajes.

D. Pedro de Castejón, Comandante de Marina, compró al contado en Bilbao cuatro embarcaciones particulares y las derivó al astillero para que las habilitaran según las necesidades del Servicio. Se buscaron naves de fabricación reciente y con buena vela. Estas naves habían sido

71 AGI, 354 B. Bilbao, 2 de noviembre de 1.769. Durante el siglo XVI el Servicio de Correos utilizaba barcos de vela de reducido tamaño que nunca sobrepasaban las 100 toneladas. En la centuria siguiente, se mandaron construir doce navíos, siete de 50 a 60 toneladas y cinco de 80 toneladas. Por entonces primaba la idea que a menor tonelaje mayor seguridad en la travesía.

72 ALFONSO MOLA, Marina D., "Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del libre comercio", en Ciencia, vida y espacio en Iberoamerica. Vol.II. Madrid, 1.989, p. 85.

73 MERINO NAVARRO, José, La Armada, p.151.

construídas pocos años antes, pero desconocemos si se produjeron en astilleros locales o extranjeros. Inmediatamente efectuada la adquisición, se dispusieron los materiales necesarios para su habilitación. La Renta se hizo cargo de todos los gastos. Eran embarcaciones⁷⁴ que no sobrepasaban las 120 toneladas y que habían sido utilizadas para la navegación del Báltico. La única que estaba en perfecto estado y no necesitó ninguna mejora fue la denominada "Magallanes". Los gastos de compra y habilitación sumados representaban un 15% del valor total de construcción. Estas embarcaciones comenzaron a cumplir el servicio en 1.765, al mismo tiempo que se iniciaba la construcción de correos en el Astillero de Zorroza. Entre 1.765 y 1.770 se botaron trece paquebotas⁷⁵. Cada paquebote era botado después de siete u ocho meses de trabajo. En ocasiones se podían realizar más de uno por vez, como fue el caso de los nombrados "La Princesa", "El Patagón" y "El Tucumán". Además antes de iniciar la construcción se decidía el destino geográfico del buque, seguramente para determinar el tipo de materiales que se utilizarían. La lista de defectos y reparaciones de los paquebotas con firman que las técnicas de construcción eran deficientes y que los materiales utilizados eran de dudosa calidad, característica común en todos los astilleros españoles de la época.

Una vez construído el paquebote comenzaba su aprovisionamiento interno. Se amueblaban las cámaras, se organizaban el rancho y la bodega y se introducía el armamento. Así, cada embarcación según lo establecían las ordenanzas internas de la Dirección General debía llevar cuatro anclas, dos cañones, tres arrobas de pólvora, trece tiros de bala de cañón, diez fusiles con 27 balas, diez pistolas con diez balas, diez sables, repuestos para las reparaciones y víveres para dos meses.

Luego de ser provista y de incorporarse la tripulación, la nave se trasladaba a Portugalete para partir en derecha a La Coruña, donde se

74 Las embarcaciones que se adquirieron fueron las siguientes: El buque Santa Ana que pasó a denominarse "El Pizarro" propiedad de Ignacio de Fonegra valorado en 40.000 rs. y habilitado para correo por 23.537; "Ntra Sra. de Begoña", propiedad de Nicolás de Villavaso pasó a ser "El Magallanes", fue adquirido por 84.942 rs. y no necesitó ningún trabajo de reabilitación; "La espectación de María" del afamado armador St. Aulary fue renombrado como "El Gallego" costó 34.500 rs. y fue habilitado por 24150 rs.; "El Postillón" denominado "El Quirós" propiedad de Davadie y Cia ascendió a 48.500 rs. y fue habilitado por 23.669 rs.; y finalmente el navío llamado "San Nicolás y las Animas" de Nicolás Guendica fue renombrado como "El Cortés" costó 48.000 rs. y fue habilitado por 32.566 rs.

75 De estas trece naves, las denominadas "El Rey" y "El Colón" naufragaron al poco tiempo, y fueron reemplazadas por dos nuevas utilizando el mismo nombre; pero al poco tiempo "El Rey" perdió el palo mayor y debió ser remolcada de Luanco a Gijón. Otra de las embarcaciones la llamada "El Magallanes", necesitó cambio de forro y velamen tras pasar por una fuerte tormenta. Llama la atención que en estos buques se pierda la tradición de nombrarlos con evocaciones religiosas. Los nombres son laicos. No obstante, al ser botados solían ser dedicados a un santo. AGI, Correos, 354 A, 8 de octubre de 1.767.

desembarcaba parte de la carga y se reembarcaban mercancías y per trechos destinados a las administraciones en América. La travesía Bilbao-La Coruña era muy difícil, pues las condiciones climáticas del Cantábrico obstaculizaban los intentos de planificación del derrotero. En ocasiones entraban, so pretexto de tormenta o reparación, en Santander, aunque en realidad pocas eran las embarcaciones que realmente lo hacían por esos motivos. La mayoría de las veces esta operación se realizaba para cargar mercancías y practicar el fraude o el contrabando. Al llegar a La Coruña, el buque era reaprovisionado y tras un viaje que oscilaba entre veinte y veintiséis días⁷⁶ podía tener dos destinos, Buenos Aires y La Habana. Desde estos puertos se redistribuían las mercancías y la correspondencia a otras zonas coloniales.

A su regreso, los buques correos estaban obligados a entrar en el puerto de La Coruña para registrar la carga, satisfacer los derechos y entregar la correspondencia. Luego de cumplir esta operación debían partir a Bilbao⁷⁷. De hecho esta disposición no siempre se respetaba, porque argumentando tormenta solían entrar en Gijón o Santander o llegar directamente desde América al Señorío. Esta operación parece que era frecuente porque son constantes las protestas de los asentistas de La Coruña⁷⁸, así como también los informes de los administradores bilbaínos presentando las causas del arribo y las medidas que se tomaban para evitar el fraude.

En 1.767, el administrador Maneros pide autorización para comprar una embarcación privada, necesaria para el transporte de materiales hacia La Coruña. Manifiesta que el astillero tiene agotada su capacidad de producción y que no puede hacer frente a la construcción de otros navíos que no fueran correos. La adquisición fue autorizada por los Directores Generales. Se trataba del navío "San Nicolás y San Telmo", propiedad de Antonio Loredó vecino de Bilbao. La Renta pagó por el buque cuarenta mil reales.⁷⁹

A partir de 1.771 el Astillero de Zorroza disminuye la construcción de buques correos y se dedica al mantenimiento de los que estaban en funcionamiento. Cada ocho años aproximadamente se renovaba el carenado; las arboladuras se reparaban o renovaban quinquenalmente; la quilla y el forro se reponían cada tres o cuatro años; y además se realizaban al regreso de cada viaje reparaciones menores. Estas actividades permitieron la permanencia de las contratatas de materiales y de mano de obra hasta final de siglo.

7 6 AGS, Marina, 508. Gijón 15 de enero de 1.765.

7 7 AHSV, leg.2. Aranjuez, 8 de mayo de 1.763.

7 8 AGI, Correos, 355 B. Bilbao, 26 de octubre de 1.772.

7 9 IBIDEM, 354 A. Bilbao, 6 de marzo de 1.767.

Iniciada la década de los ochenta la Renta pide autorización para adquirir buques de segunda mano y proceder a su habilitación. Hacia 1.786, la Casa Gardoqui ofrece dos embarcaciones de su propiedad. Según el administrador Taranco tenían "buena y propiedades y pueden marinarse con poca tripulación". La compra no fue autorizada, por falta de recursos financieros. Pocos años después, se presenta la posibilidad de adquirir embarcaciones construidas en el Báltico para realizar el transporte de materiales entre los puertos del norte de Europa y Bilbao. El administrador consideraba que ésta era una buena operación porque la Renta se ahorraría los gastos de construcción y los fletes de las mercancías, lo cual dada la situación económica era un punto a considerar. Pero tampoco en esta ocasión la Dirección General dió su aprobación, por considerar que se exponían a fraudes o ventas falsas⁸⁰.

En la misma época en que el astillero deja de construir buques correos, comienza la producción de naves para particulares. La Renta autorizó a Tellaeché para emprender estas obras. Evidentemente, la oficina bilbaína necesitaba recursos financieros para hacer frente a sus gastos, y como las remesas de Madrid no llegaban con la regularidad deseada recurrieron a este sistema como forma de paliar su difícil situación económica. De esta manera, se construyeron más de cinco embarcaciones para vecinos de la Villa y de otros puertos peninsulares⁸¹. Para este tipo de construcciones se utilizaba el mismo sistema de aprovisionamiento que el usado para la producción de los buques correos.

Además de las embarcaciones destinadas a cumplir el servicio La Coruña-América, la Renta generó un circuito regional entre Bilbao y el puerto gallego, que atendía las demandas de productos necesarios para la construcción naval. La Oficina bilbaína remitía a La Coruña y El Ferrol materias primas y manufacturas indispensables para la reparación y el mantenimiento de las naves del servicio y de la Real Armada. Este tráfico se inició en torno a 1.764, pero se regularizó a partir de 1.775 permaneciendo en funcionamiento hasta 1.799.

Para efectuar este tipo de transporte, la Renta utilizaba naves pequeñas y ágiles, capaces de realizar el recorrido en un tiempo mínimo. Estas embarcaciones⁸² podían ser de su propiedad o arrendadas a particulares. Un 10% del total fueron adquiridas en los astilleros locales o

80 IBIDEM, 357 A. Bilbao, 16 de noviembre de 1.786. AHDAB (ARCHIVO HISTÓRICO DON ÁLVARO DE BAZÁN), Navegación Mercantil, Generalidad, 7047. Madrid, 29 de agosto de 1.793.

81 AGI, Correos, 355 B. Bilbao, 19 de febrero de 1.773; IBIDEM, 356 B. Bilbao, 5 de noviembre de 1.779.

82 El 80 % eran pataches, el 10 % eran fragatas y el 10 % bergantines. Del total de embarcaciones 85 % procedía de Plencia, 5 % de Lekeitio, 5 % de Mundaca y el resto de otros puertos del Señorío.

compradas a particulares y habilitadas en Zorroza para tal fin; el 90% restante formaba parte de la flota de cabotaje del Señorío y se arrendaban por un determinado número de viajes, pagando un flete del 5 % del valor total de la mercancía transportada. Este coeficiente era idéntico al aplicado a los buques correos para todos los destinos, exceptuándose las embarcaciones dirigidas a Buenos Aires, cuyo flete era del 6 %⁸³. La frecuencia de los viajes es irregular en cuanto a su número, pero constante en el tiempo. Este circuito, al igual que el tráfico marítimo de España con el mundo colonial, se vió altamente afectado por las guerras del último cuarto del siglo XVIII: la presencia de los corsarios ingleses y franceses en el Cantábrico paralizó la actividad. Consiguientemente, al concluir el peligro, el transporte se reinició y el número de viajes aumentó porque se debía cubrir la demanda de los años anteriores.

La década de los ochenta revela una mayor demanda de materiales, puesto que para ésta época los buques correos llevaban casi veinte años en funcionamiento y la necesidad de reparaciones era frecuente. Forros, velámenes, carenados y arboladuras debían ser reemplazados por unos nuevos generando así una mayor frecuencia en el transporte de los pertrechos requeridos.

A fines de siglo advertimos los efectos que tuvo el bloqueo francés en el País Vasco. Por R. C. se ordenó "que no debe haber la menor alteración en el tráfico y comercio" de las embarcaciones que desde Bilbao partían a La Coruña.⁸⁴ De hecho, la cédula no se cumplió, porque al ser apresado el Correo "La Alcudia"⁸⁵, el tráfico se paralizó para recuperarse el último año del siglo. Pero esta recuperación es ficticia, porque no se transportan materiales para reparaciones sino que simplemente se efectúa el traslado de los almanecenes de la Renta de Bilbao a La Coruña, lo cual genera un aumento de la frecuencia y del número de las embarcaciones utilizadas.

3. LA ACTIVIDAD COMERCIAL

Con la construcción de los buques del Servicio de Correos Marítimo el astillero aumentó ampliamente la demanda de materias primas y productos manufacturados para la construcción. Para satisfacer las necesidades de producción, la Renta recurrió al comercio local, que vio en el nuevo establecimiento una oportunidad de hacer negocio con el Estado

8 3 AGI, Gobierno. Buenos Aires. Leg.383. Montevideo 1 de marzo de 1.792.

8 4 AHDAB, Navegación mercantil, Asuntos Particulares, leg.7074. San idelfonso, 15 de agosto de 1.795.

8 5 AHSV, Marina, reg.47. Bilbao, 10 de septiembre de 1.796.

y además una vía rápida para incorporarse de alguna manera al comercio colonial.

Grandes y pequeños comerciantes y mercaderes comenzaron a realizar tratos con la Renta. Los más poderosos trataban de firmar asientos, en tanto que los otros, imposibilitados de lograr algún tipo de monopolio, vendían discretas cantidades de mercancías. La Oficina de la Villa tenía dos maneras de formalizar sus tratos comerciales, el clásico contrato de asiento (sistema generalizado para las relaciones mercantiles entre el Estado y los particulares) y el trato individual, que dependía de la existencia o escasez de los productos.

Mediante los asientos se aseguraban los suministros de un producto por determinado tiempo. Los asentistas se comprometían a entregar una cantidad anual específica del producto, se ocupaban de su transporte hasta el muelle de la ría y de presentar periódicamente el estado de las cuentas, con haberes abonados y adeudados, y, en caso de necesidad, se hacían cargo de la barriquería. El Rey, representado por la figura del Comisario Ordenador de Marina, acordaba conducir los materiales del muelle al astillero, declaraba a los productos libres de impuestos, se hacía cargo de los fletes y fijaba los precios. Además mensualmente abonaba el producto del asiento a sus propietarios en las Aduanas de Orduña y Balmaseda o en la Oficina de la Renta de Tabaco de Castro Urdiales, es decir fuera del territorio foral⁸⁶. La fórmula para conseguir un asiento era sencilla: los candidatos presentaban una solicitud al Rey, quien la estudiaba, pedía informes sobre los individuos a los funcionarios de la Renta y finalmente concedía o denegaba la petición.

En el Astillero Real de Zorroza trabajaron cuatro asentistas: Da. Josefa Olivarri (viuda de Pedro Felipe de la Pedrueza), D. Pedro Antonio de Aranda (asentista de clavazón), la Casa Gardoqui (para el transporte de forros de las embarcaciones) y la Casa Gossens, para el transporte de cáñamo. La primera había firmado contrato en 1.747 por el término de doce años para suministrar la clavazón necesaria para las construcciones reales que se realizaban en Zorroza. Este contrato fue renovado y tuvo vigencia hasta 1.768, año en que Aranda pidió al Rey hacerse cargo del asiento de clavazón. A pesar de que la Renta informó negativamente, al considerar al solicitante de dudosa reputación y capital, el Rey le concedió el asiento, aunque desconocemos el tiempo de validez.

La Casa Gardoqui de Bilbao, dirigida por D. Juan Ignacio Gardoqui, poseía el asiento de planchas de cobre para forrar las embarcaciones de la Armada en el Departamento del Ferrol⁸⁷. El asiento se fijaba sobre la importación de productos extranjeros y nacionales. La demanda prove

8 6 AMN, Ms. 65, f.106 a 112. Contrato sobre clavazón. Madrid, 27 de julio de 1.747.

8 7 IBIDEM, Colección Vargas Ponce.T. XXXIX, doc.78, f.80. Aranjuez, 19 de mayo de 1.789.

niente de Zorroza quedaba incluida en el asiento por ser éste dependiente de aquel Departamento.

La Casa Gossens era asentista de cáñamos. Este asiento se concertó al crearse la Renta y se mantuvo hasta finales de siglo. Esta empresa no sólo proveía de productos a la Renta, sino también a las cordelerías de la Villa. Obtuvo importantes beneficios porque al monopolizar el cáñamo se podía permitir especular con los precios, que en algunas ocasiones llegaron a ser abusivos⁸⁸.

Guiard y Larrauri hace referencia hacia 1.772 al asiento que obtuvo el mercader bilbaíno Felipe Chone para proveer arboladuras y tablazón a los tres departamentos navales del Estado. Al parecer, este asiento no incluía al astillero de la ría porque no hemos encontrado ningún documento que lo demuestre.

La otra forma de trato utilizada por la Renta fue la de realizar simples transacciones individuales con los comerciantes. En este caso el único documento vinculante entre las partes era el recibo percibido por el valor de los efectos y las letras emitidas por la Renta a la orden del comerciante. Con este tipo de operación concertaban sus tratos tanto los comerciantes mayoristas como los minoristas y fue el sistema más frecuente y generalizado en el Servicio de Correos. En cuanto a la forma de realizar el pedido no existe una fórmula determinada. En ocasiones, el administrador solicitada verbalmente al comerciante la cantidad del producto que necesitaba. Asimismo, comprobamos que en otras oportunidades, antes de cerrar un trato individual, pedía diversos presupuestos y los cotejaba, a fin de obtener los mejores productos y la menor estimación. Con relación a este punto no hemos encontrado documentación que nos permita conocer en profundidad la forma de operar.

Entre los comerciantes mayoristas está representado un importante sector de la alta burguesía comercial bilbaína. Se trata de personas o firmas relacionadas con el comercio báltico. Tenían una importante capacidad de negocio diversificada en el comercio de manufacturas, lana, bacalao y hierro. Contaban con una infraestructura financiera con solidez y eran en su mayoría armadores. Tenían la Villa como lugar de residencia y como lugar donde establecían la casa central de su firma comercial. Sus casas se situaban en las principales calles del casco urbano y eran propietarios de almacenes en la ribera del Nervión. Culturalmente tenían una preparación media, sabían leer y escribir y demostraban una cierta tendencia al lujo y a la ostentación, ya que en sus testamentos encontramos, frecuentemente bibliotecas, obras de arte, porcelanas, vajillas, ajuares y reliquias.

88 AGI, Correos, 356 B, Bilbao, 6 de octubre de 1.780.

Los comerciantes minoristas y mercaderes eran en muchos casos revendedores de los productos importados por los grandes comerciantes. Los residentes en la Villa ofrecían productos manufacturados, en tanto que aquellos que vivían en el interior suministraban recursos naturales como eran la madera y el hierro. Tenían un nivel cultural bajo, ya que un 30 % no sabía leer ni escribir, siendo los firmantes de los recibos de venta en estos casos sus hijos o testigos ocasionales. Tampoco poseían bienes inmuebles.

Hemos cuantificado un total de 151 comerciantes que trabajaban con la Renta, de los cuales el 10% son mayoristas y el resto minoristas. Un 6% del total son mujeres. En cuanto a su lugar de residencia, un 65% vive en la Villa y un 35% en el interior; de éstos un 10% son extranjeros afincados en Bilbao. Finalmente, en cuanto a su nivel cultural, tomo como parámetro la instrucción primaria, un 70% sabe leer y escribir, en tanto que el resto son analfabetos.

Los comerciantes que trabajaban con la Renta, además de clasificarse entre mayoristas y minoristas, también se distinguen por el lugar de su residencia. De esta manera, había comerciantes que residían en el Señorío y otros que estaban en el extranjero. Los comerciantes que se encontraban en el extranjero podían ser, bien compañías comerciales sin vinculación familiar con la Villa o bien por el contrario, empresas de la Villa que tenían despachos en el exterior y desde allí operaban con la Renta. Para celebrar este tipo de tratos se utilizaban los servicios de los cónsules bilbaínos, que por lo general eran miembros de importantes firmas locales⁸⁹

En resumen, y como queda expuesto, el establecimiento de la Renta posibilitó una salida económica a la mano de obra y al capital local, reanimando una actividad que estaba en decadencia. Captó una masa obrera en paro y abrió nuevos cauces comerciales mediante los cuales el comercio local encontró una nueva vía mercantil en conexión con América.

⁸⁹ AHN, Estado 3422(2), exp.16. Madrid, 7 de Diciembre de 1.784. Nombramiento de D. Mariano Aréchaga como Vicecónsul para la navegación del Báltico. "... tiene aptitudes excepcionales para el comercio...". Véase también AGI, Correos, 354 A a 360 B. Diversas cartas entre los administradores y los cónsules.