

**MUNIBE (San Sebastián)**  
Sociedad de Ciencias Naturales **ARANZADI**  
Año XXIII. N.º 4. 1971. Páginas 507-522

## **Notas. Rutas comerciales y roces y reajurtes entre las provincias vascongadas.**

**Por JUAN IGNACIO LASA**

En el Reino de Castilla, la lana se contaba entre las producciones más valiosas, tanto por su volumen como por su calidad. Escribía el año 1702 un economista que las ovejas merinas, que pastaban durante el invierno en Extremadura, Andalucía y Castilla, tenían las más preciosas lanas conocidas y que mantenían el mayor comercio de estos reinos. Los reyes españoles, con su «Cabaña Real», conjunto de privilegios en pro de los pastores, procuraban incrementar la ganadería ovina. En efecto, Felipe IV decía que estaban interesadísimos tanto el pueblo como el «patrimonio real» por la crianza y conservación del género ovino, por cuanto que las principales «substancias de estos reinos, de nuestros vasallos y súbditos, así por lo que miraba al consumo de las carnes, como por lo que tocaba al de las lanas, extracción y tráfico de ellas para otros reinos y provincias», provenían de las indicadas fuentes. Era un dicho en tiempo de Carlos I que España estaba poblada de pastores y rebaños. En 1575 se exportaban anualmente a los Países Bajos cuarenta mil sacos de lana. Decía Garibay en su «Compendio Historial», lib. III. página 6, que Navarra producía todo género de carnes de maravilloso sabor, y mucha caza y aceite y «grande copia de lanas, que después de proveído al reino, da harta cantidad para Francia y el Flandes». Con la lana no sólo se beneficiaban los ganaderos, como es de suponer, sino también una serie de agentes que intervenían en diferentes actividades, que se relacionaban con ella: arrieros, administradores, tejedores, etc.

Había tres rutas de exportación a los mercados extranjeros: Burgos, Vitoria y San Sebastián; Burgos, Orduña y Bilbao; Burgos y Santander. Las dos primeras rutas atravesaban por las Provincias Vascongadas y, no obstante, los vínculos de vecindad y hermandad que les unía, los intereses comerciales fueron causantes de serios conflictos y roces, que estuvieron casi a punto de estallar en una guerra fratricida. Sería criterio simplicísimo el de creer que en la balanza del mercader pesen más la simpatía y la amistad que los intereses materiales en la mayoría de los casos. Hay un refrán poco cristiano y humano que dice: «Más quiero a mis dientes que a mis parientes». Por todo esto no nos debe extrañar, y menos escandalizar, por los conflictos poco edificantes que surgieron entre las Provincias Vascongadas. Lamentamos sus errores y equivocaciones, pero seamos comprensivos y procuremos pedir a Dios para no caer en los mismos errores.

## LA OPOSICION DE ALAVA Y GUIPUZCOA AL CAMINO DE ORDUÑA

«Desde tiempo muy antiguo Vizcaya proyectaba allanar la Peña de Orduña para que puedan pasar carros en derechura desde Castilla a Bilbao, y dende a Castilla para facilitar la conducción de las lanas y mercaderías de fierro, herraje y otros géneros». Así se decía en un documento en 1663. Era una aspiración muy lógica y muy legítima, ya que con ello se evitaría el recorrido de muchos kilómetros de camino. No obstante por la durísima oposición de la Provincia de Guipúzcoa y Alava no se despachó la Real orden hasta el 19 de julio de 1764. Habíase ya iniciado la apertura el 1553. Entre estas dos fechas, 1553-1764 los vizcaínos repitieron muchas veces sus tentativas de llevar adelante su sueño dorado. Sobre todo en los años 1685 y 1686 el problema estuvo al rojo vivo. El peso de la oposición lo llevó Alava en la primera etapa obteniendo a tal objeto varias cédulas del Consejo de Castilla para que «por entonces cesase Vizcaya en el rompimiento de la Peña de Orduña hasta nueva orden».

A instancia del Procurador General de Vitoria y de la Provincia de Alava fue requerido el Corregidor de Vizcaya para que ordenase el cumplimiento de las Reales provisiones a los Oficiales y maestros de las obras y suspendiesen sus labores de «rompimiento de la Peña de Orduña», pero todo fue inútil. Ellos, los directores del camino, alegaban que abrían su camino en su territorio y «a expensas de sus naturales» y nadie tenía el porqué meterse en sus problemas domésticos, habiéndoseles recibido a los comunicantes de los despachos a tiros por los oficiales y obreros.

En esta situación, Alava juzgó, sin duda, la conveniencia de asociar a Guipúzcoa a la defensa de su causa, recordándole los graves perjuicios que representaría para su comercio la apertura del requerido camino. Temía Alava que la ciudad de Burgos, por razón del camino de Orduña, se convertiría en estanco y feria de todas las lanas del Reino, que «de tiempo inmemorial han tenido su descarga y lonja en la ciudad de Vitoria desde donde se han dirigido a los puertos marítimos, cargando de retorno la carretería, los géneros de fierro y demás manufacturas de la fábrica de Guipúzcoa, cuya mayor parte se vende y alonja en Vitoria».

## RECURREN A MADRID EN BUSCA DE SOLUCIONES

Ambos contendientes —Alava y Guipúzcoa contra Vizcaya— acudieron a todos los recursos y medios posibles para conseguir sus respectivos propósitos en relación con el camino de Orduña. Ambos tuvieron buen cuidado en entrevistarse con el Rey y Real Consejo de Castilla para exponer sus alegatos e inclinar el ánimo de aquéllos en su favor. La Diputación de Vizcaya, en su Junta del día 25 de abril de 1686, acordó que «con suma brevedad se consiguiese la mejora del camino Real de Goldecho» y con tal objeto señaló a Don Antonio Luyando Hurtado de Mendoza y a Don Diego Ordóñez de Barraicoa para que se trasladasen con la urgencia a Madrid, para exponer a S. M. los fines indicados en la Junta. Se nombra «camino Real de Goldecho». A veces en los documentos a la Peña de Orduña se la llama también «Goldecho» y «Peña brava». Por no despertar sospechas con la novedad de un nuevo camino y procurando restar toda la importancia —en aquellas épocas, toda novedad sea del género que fuese, llamaba más la atención que hoy— se declara que se trata de reparar el «Camino Real». De hecho el año 1663 en un memorial (Arch. Prov. de Tolosa, Sec. 1.<sup>a</sup>, Neg. 13, L. 18) dirigido por Vizcaya a la Provincia de Alava y redactado en un tono muy amistoso, se dice: «Que siempre hubo camino real para la parte de Castilla la Vieja por el valle de Tobalina y que por allí pasaban carros, pero que el curso del agua desató un peñasco, haciendo difícil el paso». En la época que estamos historiando (1686) se describe en estos términos: «Difíciloso para andar a pie, muy difíciloso a caballo, imposible para carros».

Guipúzcoa, en las Juntas del año 1686, hizo igual que Vizcaya: nombró a don Miguel de Aramburu, Caballero de la Orden de Santiago y Diputado General de la Provincia, para que se trasladase a Madrid en las mismas condiciones que había acordado Vizcaya: urgentemente. Se le concedió 500 ducados para sus gastos y honorarios ordenándole al pagador que se le hicieran efectivos inmediatamente, dejando el pago de los soldados para más adelante. Por circunstancias familiares se excusó y no aceptó el nombramiento, y la Provincia pensó en otro, en Juan Beltrán de Portu. Las Provincias de Alava y Guipúzcoa presentaron sus memoriales a S. M. La primera se fijaba en los inconvenientes económicos que traería la apertura del camino de Orduña, y la segunda basaba su defensa en razones militares.

El momento no podía ser más oportuno. Corrían rumores insistentes de una invasión francesa por Guipúzcoa, tanto aquí como en la Corte de Madrid. Desde la Corte se escribe a la Provincia: «La relación de gran número de gente y pertrechos que el francés tiene en Bayona y lo exhausto que se halla el presidio de Fuenterrabía». Esto se escribía en Madrid el 27 de septiembre del año 1685. No hay por qué añadir la subida cotización de los argumentos militares. Se repite machaconamente en los memoriales estas dos ideas: que Guipúzcoa y la Peña de Orduña son «el antemural de los Reinos y Provincia de Castilla». Que Guipúzcoa posee las dos plazas importantísimas de San Sebastián y Fuenterrabía en los mismos límites con Francia, favorecida por la naturaleza por el puerto de Pasajes, tan esencial para las Armadas Reales, que no hay otro igual en todo el mar Cantábrico hasta El Ferrol, distante más de 500 kilómetros. Que además de estos puertos posee otros muy seguros y capaces para toda clase de embarcaciones, como los de Guetaria y Motrico. Asimismo, tiene también fábricas de Galeones para sus armadas y la de sus Armas (Placencia y Tolosa) para los Ejércitos. Que estas factorías se sostienen gracias al arbolado de los montes que presta leña para el carbón y madera para los barcos, pero que todos estos puntales que ofrecen tanta garantía perderían toda su fuerza en caso de la apertura del camino de Orduña, al no poder exportar el hierro por la ruta tradicional de Vitoria por las razones que anteriormente expusimos. En efecto, se demolerían las ferrerías y los naturales de aquí se verían obligados a usar de otros medios de vivir y el único que se considera aceptable sería la labranza de las tierras, y que necesitando para sembrarían los montes y faltarían materiales para fábricas de navíos y carbón, dejando toda la tierra descubierta a las invasiones de un enemigo tan cercano y poderoso como es Francia, siendo mucha parte de la defensa de Guipúzcoa la espesura de los montes. Y apuntan una novedad, calificada por ellos de peligrosa, y que no es otra que el haber pasado el comercio de San Sebastián a Bilbao, quedando San Sebastián despoblada en más de la mitad de sus vecinos, y con falta de marinería y casi de todas las embarcaciones y caudal para restaurar las fuerzas que tuvo por mar en tiempos pasados y sujeta a los insultos de cualquier fragata del enemigo, la que hace 28 años tenía 24 suyas, que aseguraban las costas de España. Con este cambio, añade, no han aumentado las rentas reales, la fuerza marítima de Cantabria; antes bien, hay mucha disminución de marinería y la que existe sin práctica, por ser los extranjeros dueños de toda navegación. (Aquí se alude a los recargos impuestos por el Rey el año 1654 a las mercaderías del puerto de San Sebastián, especialmente a la lana, que antes no tenía). De lo dicho deducen que la apertura de la Peña de Orduña profundizaría todos estos males indicados, Y terminan con esta advertencia: «Que el Señorío de Vizcaya pretende abrir este camino para el aumento del comercio de Bilbao y de las naciones del Norte, y Guipúzcoa su prohibición por la conservación de los reinos de Castilla y remedio de la necesidad propia.»

### **LA SEGURIDAD QUE OFRECE LA PEÑA DE ORDUÑA**

La Peña de Orduña, dicen, es una fortaleza puesta por la naturaleza que por sí sola ha defendido y defenderá a todo enemigo de España el poder hacer entrada o invasión alguna en

el puerto de Bilbao o Señorío de Vizcaya. ¿Cómo se explica, vienen a decir con otras palabras, que en Vizcaya donde no hay ni ha habido plazas, ni castillos, ni otras fortalezas, y que, no obstante, ningún enemigo haya intentado realizar una invasión a fondo? Sencillamente, porque toda estrategia militar nunca intenta una invasión de consideración sin reconocer primero la libertad de los caminos para introducción y conducción de su artillería, que es el nervio principal de la guerra, y aquella no se conduce sin caminos carretilos en partes que la naturaleza dispuso tanta aspereza para la seguridad de los hombres. Y por haber así reconocido no permitió S. M. abrir nuevo camino carretil desde Andoain a Berástegui para conducir la artillería al castillo de Pamplona, siendo así que se ofrecían los naturales de estos lugares a abrir a su costa y sabiendo que ahorran la mitad de su gasto en la conducción de la artillería. Y tampoco permitió S. M. se usase de un camino carretil que pasa desde Rentería a las Herrerías de Añarbe y de allí a Goizueta. Y otro tanto se debe hacer, concluyen, con la Peña de Orduña para que no se hagan estas montañas tan comunicables con las tierras llanas de Castilla, quitando los asilos y defensas seguras.

Venían a plantear en sus exposiciones el siguiente dilema: o se dejaba la Peña de Orduña como estaba, en cuyo caso todo estaba seguro, o se deshacía la referida Peña, y entonces por hallarse el puerto de Bilbao y la Barra de Portugalete sin defensa alguna sería preciso levantar murallas, castillos y demás fortificaciones necesarias para poder resistir las invasiones enemigas, teniendo presente que Bayona se encontraba a 100 kilómetros de distancia.

¿Qué respeto nos merecen estos alegatos? Hay que tener muy presente que en las polémicas y en los memoriales con frecuencia se desfiguran los hechos, aumentando o destacando lo que nos favorece y ocultando o disimulando lo que es desfavorable. Creo que no se pueden exceptuar de estos vicios los memoriales guipuzcoanos. Su fin era impresionar a Madrid para consecución de sus objetivos y que consiguieron, de hecho, cumplidamente.

Andrés Francisco de Esquivel, en nombre de la Provincia de Alava, expresaba su agradecimiento en estos términos a Guipúzcoa: «Ha sido tan eficaz la representación hecha por parte de V. S. por medio de Juan Beltrán de Portu, su comisario, que no obstante las repetidas del muy Noble Señorío de Vizcaya, se le ha mandado por despacho especial a consulta de los Consejos de Castilla, que sobresea el rompimiento de la Peña de Orduña, reservando a su Real Providencia la decisión de este punto.»

## LAS JUSTIFICACIONES DE VIZCAYA

Vizcaya, por su parte, presentó también sus memoriales justificando su posición. Contra las Provisiones Reales del 17 de octubre y 5 de abril obtenidas por Alava, elevó un memorial de agravios a S. M. informándole que había comenzado la ejecución de una nueva forma en el viejo camino de Orduña (sus contrarios calificaban «nuevo camino»), por donde pasaba toda la trajinería mirando a la mayor comodidad del comercio. Que la apertura que se intentaba ejecutar habíala ya concedido a la ciudad de Orduña el Emperador Carlos V por su facultad el 17 de mayo de 1553 y que entonces no se pudo llevar a efecto. Que en cuanto a los peligros de invasiones denunciada principalmente por Guipúzcoa, pedía el envío de militares «que no tengan dependencia con el Señorío, Guipúzcoa ni Alava a hacer reconocimiento y vista de ojos de todo ello». Esta salvedad de que el enviado de Madrid no tuviese ninguna dependencia con el Señorío, Guipúzcoa y Alava, le preocupó a Vizcaya, como he visto en otros memoriales de aquellos años. Lo que conjeturo que temía el contacto con los políticos guipuzcoanos.

## LA DESCRIPCION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE ENTRE VITORIA, SAN SEBASTIAN Y BILBAO

Desde Vitoria a Bilbao y a San Sebastián se realizaba el transporte a lomo de cabalgaduras por no haber caminos por donde llevar en carretería por lo fragoso de los montes y peñascos. Todavía 75 años más tarde (año 1761) el presbítero D. Joaquín Ordóñez, que describió con minuciosidad y exactitud los usos, costumbres, monumentos y mil detalles de la ciudad de San Sebastián, nos recuerda que se practicaban en la misma forma. He aquí la pintoresca descripción que nos hace: «Para toda esta grandeza que se ha dicho de caballeros y petímetros, claro es que hacen falta los coches, alguna comandanta general le ha tenido, pero éste y el otro que yo he visto de D. José Fagoaga, vinieron desarmados sobre una recua de machos y así volvieron porque desde Pamplona a aquí y desde Vitoria son tales los riscos que ni calesas pueden llegar aquí; vienen en litera como sucedió al Corregidor D. Juan Javier Cubero, y lo mismo sucedió a los señores Obispos, Generales y Provinciales de las Religiones, los que pueden montar a caballo desde Vitoria, donde dejan los carruajes, pero todas las madamas usan andar dos en un caballo apareadas, bien sentadas, en unas como silletas (que aquí llaman artolas) mirando ambas para adelante sin asiento de mucha conveniencia y de mucha gracia y más en buen tiempo que van en batas largas con sus quitasoles, sombrero de galón con plumas, otras con sombreros de palma o con unos gorros de terciopelo negro, que los extranjeros han traído para cuando llueve o hace mucho sol. Las artolas se arman con cuatro pilares que reciben una techumbre cerrada o cubierta de encerado, detrás y a los lados bajan los encerados y por delante una cortina con cristal...»

Este mismo historiador, en otra parte del libro, al narrar la introducción de granos en San Sebastián, dice: «Aquí no se coge otro pan que maíz, pues el trigo es poco; la cebada menos, pues se vende en las Boticas; el mar abastece comúnmente de trigo y aunque valga barato en Castilla por lo lejos y malos caminos, no acostumbran a traer». La mayor parte de la costa guipuzcoana se abastecía de Francia, teniendo en cuenta que el transporte marítimo era mucho más económico.

## VIZCAYA DECRETA LA PROHIBICION DE LA EXTRACCION DE LA VENA

Vizcaya llevó muy a mal la intervención de Guipúzcoa y parece que quiso tomar represalias prohibiéndole la extracción de la vena de Somorrostro. Coincidieron, por lo menos, ambos hechos. El día 9 de octubre de 1686, el Señorío de Vizcaya acordó en Junta General que no se sacase vena del Señorío. Pocos meses antes Guipúzcoa, en unión con Alava, había obtenido una solución favorable contra el Señorío en relación con la apertura del camino de Orduña, patrocinada principalmente por la Villa y Casa de Contratación de Bilbao y por la ciudad de Orduña. Vizcaya negó absolutamente que sus decisiones relativas a la prohibición de la saca de la vena tuviesen alguna conexión con la oposición de Guipúzcoa al referido camino de Orduña. Guipúzcoa opinaba lo contrario, lo mismo que el pueblo vizcaíno según consta por muchos documentos. Es muy explicable la postura de Vizcaya. Guipúzcoa y Vizcaya habían sostenido muy buenas relaciones, precisamente, en el asunto del mineral de Somorrostro. En efecto, Guipúzcoa por convenios o por otras razones que ignoro, extraía la vena de Somorrostro pagando un canon insignificante y consta de hecho que habiendo pretendido el año 1572 los bajeleros y dueños de los ferrones de San Julián de Muzkiz, Galindo y Portugalete exportar el hierro a Francia y a otras naciones extranjeras, Vizcaya y Guipúzcoa de común acuerdo determinaron que sólo se comerciase entre los naturales de ambas Provincias (Arch. Prov. Sec. 2.<sup>a</sup>, Neg. 21, Leg. 12).

Por esta razón creo que no se ajustan a la realidad las apreciaciones y las críticas de don Miguel de Aramburu, Caballero de la Real Orden de Santiago, y Diputado General de Guipúzcoa, cuando manifiesta en uno de sus memoriales, la «buena correspondencia que siempre había manifestado Guipúzcoa al Señorío de Vizcaya, y la injusticia que ésta cometía con sus prohibicio-

nes de las extracciones de la vena; que Vizcaya no tenía grandes razones de quejarse por haberse opuesto la Provincia a la apertura del camino de Orduña y que debía reconocer que en este mismo problema había deseado Guipúzcoa el mayor beneficio del Señorío por los inconvenientes graves que resultarían a los naturales de Vizcaya». Digo que no se ajustan a la verdad pues toda la defensa de Alava se centraba en los inconvenientes económicos que traería la apertura del camino de Orduña para Guipúzcoa y Alava. Se decía en la referida defensa que si se permitiese el intento de Vizcaya, entonces los carros de Castilla, sus lanas y otras mercancías pasarían por el camino de Orduña, y esta ciudad se convertiría en lonja, como hasta entonces había sido la ciudad de Vitoria, resultando de este cambio enorme detrimento para Provincias de Guipúzcoa y Alava, porque faltando en Vitoria el paradero de las lanas, que era el principal comercio, cesaría el de hierro por efecto de la falta de carruaje en que enviarlo a Castilla. Sobre todo resultarían dos grandes males: el primero sería el de no poder tener en Vitoria a su disposición la oportunidad de la venta del hierro y herraje que son los principales frutos de Guipúzcoa, y que hasta esa fecha se hacía en Vitoria con ocasión de la bajada de Castilla de carretas de carga. El segundo el de que no hallaría en los mercados de Vitoria los granos necesarios para su gasto y consumo, porque éstos pasarían a venderse a Orduña, donde le sería forzoso acudir a comprarlos alejándose de sus casas tantas leguas como los portes equivaldrían. Y los naturales de Vitoria, faltándoles el comercio de lanas y de hierro con los que sacaban los medios de vivir, se verían sin recurso y además precisados a comprar géneros a Orduña y Bilbao.

La prohibición de la extracción de la vena fue un golpe rudo. Somorrostro significaba enormemente para Guipúzcoa, pues de allí se surtían la mayor parte de las herrerías más próximas al mar. Transportados los minerales de Somorrostro en barcos llamados venaquenos y chanaquenos hasta la desembocadura de los ríos, luego eran conducidos tierra adentro, parte en carretas y a lomo y las más de las veces por los mismos ríos en otras embarcaciones mucho menores y navegando a fuerza de brazos con la poca agua que había. En San Sebastián se desembarcaba el mineral para las herrerías del Urumea y otras cercanas a uno y otro lado junto al puente de Santa Catalina, aprovechando la mucha marea y tiempo favorable y luego subían en alas hasta Ereñozu y desde allí en caballerías a Picoaga. Parecidas maniobras tenían que hacerse en los ríos de Oria, Deva y Bidasoa. Fuera del río Urola todos los demás ríos tenían sus trozos navegables. Donde no se surtía del mineral de Somorrostro era en las herrerías que caían hacia los confines de Alava, lejos de los puertos marítimos, a causa del escaso rendimiento de utilidades líquidas que les podía dejar por razones del transporte, y también como se hace notar en los documentos que manejamos, porque «la próspera naturaleza les previno en sus cercanías —Mondragón, Mutiloa y Cerain— no en más cantidad de la que es menester en las ferrerías de los contornos de las villas de Segura, Mondragón y Legazpia hasta cerca de Tolosa, Azpeitia y Vergara.»

## LAS RAZONES ALEGADAS POR VIZCAYA

Vizcaya naturalmente trató de justificar sus determinaciones, alegando razones más aparentes que reales: He aquí algunas: el peligro de la extinción de los minerales en Somorrostro; medidas de organización, en que Guipúzcoa teniendo abundantes minas de hierro, quería el mineral de Vizcaya para comerciar con Francia, y que impedía que las ferrerías vizcaínas limítrofes a su Provincia se surtiesen de carbón necesario y, por último, por haber decretado Guipúzcoa que no se obedeciese las providencias del Juez Mayor de Vizcaya ni se admitiesen requisitorias del Corregidor y Diputados del Señorío.

Ambos contendientes —Guipúzcoa y Vizcaya— elevaron sus memoriales a S. M. y al Presidente del Consejo de Castilla. Este ofrecióse a mediar para hacer desaparecer las diferencias entre Guipúzcoa y Vizcaya, pero al mismo tiempo recomendaba a Vizcaya concediese la vena a las ferrerías de Guipúzcoa. Las autoridades de Madrid se mostraron mucho más favorables a Guipúzcoa que a Vizcaya. Y suponemos que más que por favoritismo sería por conveniencias

nacionales. Las ferrerías de Guipúzcoa repercutían en la marcha de la nación, y una crisis de este género no les convenía, máxime teniendo presente que existía una amenaza de invasión francesa. Por esta razón se pedía en los memoriales de Guipúzcoa a S. M. «que se observen por el Señorío de Vizcaya y por todos los Ministros de él las Reales Ordenes sin alteración, variación ni interpretación alguna, en el tiempo que está prescrito por ellos, que no se valga de las dilatorias que acostumbran». Naturalmente, Guipúzcoa exigía el cumplimiento porque las reales cédulas le eran favorables a sus intentos.

Vizcaya, entre los motivos que alegaba entraba el peligro de la extinción de los minerales.

Contra esto, los guipuzcoanos respondían que no había la más remota posibilidad de que se extinguieran, muy al contrario que ningún tiempo se había experimentado más la fecundidad y la abundancia que en aquellos días. Y como prueba de sus afirmaciones ofrecían voluminosos expedientes notariales, en los que centenares de testigos declaraban, por haber visto personalmente u oído a gentes que decían ser sabedores de la realidad, que las veneras de Somorrostro eran inagotables, que «mientras el mundo sea mundo» no faltaría vena en Somorrostro y otras frases similares.

Don Juan Antonio de Ibarra y Ubilla, Procurador General de Vizcaya, calificaba a estos testigos de gente ociosa e interesada en que continuase el desorden pasado. Para legitimar sus decisiones, el Corregidor de Vizcaya, don Fernando de Mier quiso informarse personalmente del estado de las fábricas y veneras, visitando en compañía de los Diputados, Síndicos y Secretario de Señoría, los referidos lugares y establecimientos. Y de estos exámenes decía haber comprobado el gran número de ferrerías que existen en Vizcaya y el desamparo de muchas de ellas (el Procurador Ibarra escribía que eran 147 las ferrerías que estaban en pie y 128 las caídas), «por las continuas y excesivas extracciones en beneficio de otro reino». Añadía el Corregidor que estas diligencias se habían hecho sin citación de parte ni juicio contradictorio, pero «siendo la *verdad el Juez y el Fiscal*, el celo del mayor servicio de España».

Los guipuzcoanos no creyeron que le hubiese acompañado en sus exámenes el Juez que él señalaba. Casi los 300 años posteriores de continua extracción del mineral de Somorrostro y de sus vecindades han dado la razón a los guipuzcoanos. Con esto no queremos decir que las medidas adoptadas por Vizcaya no fuesen muy prudentes, ya que las probabilidades y las experiencias de los técnicos de aquellas fechas lejanas descansaban en suposiciones e hipótesis más que en realidades visibles.

El Corregidor emplea en sus exposiciones un lenguaje duro, agresivo e irónico. «No deja de causar dolor —escribe— que naciendo en este distrito el limitado y corto servicio de las venas que le sustenta, pretenda Guipúzcoa quede sediento y exhausto el manantial nativo, usurpándolo al Señorío la sustancia de sus venas por quedar ellos abundantes y ricos con caudal ajeno». Y en otra parte, a la observación de los guipuzcoanos que sus veneras de Oyarzun e Irún son de escasa calidad, les contesta: «Y aunque se diga que las veneras de Guipúzcoa no son de igual condición y virtud y aunque esto fuese verdad, ¿quién ha puesto al Señorío la obligación de enmendar a su favor lanaturaleza?».

Al argumento que exponían al Rey los guipuzcoanos, de que faltando la vena cesarían las fábricas de las armas (Placencia y Tolosa) en deservicio grande de S. M., responde que no es preciso que se labre el hierro donde se fabriquen las armas y que bien pueden fabricar en Guipúzcoa con el hierro de Vizcaya, y por ser más firme y seguro «quedarían las armas pernanentes y perfectas» y que Vizcaya está dispuesto a poner en Guipúzcoa para el mismo servicio todo el hierro necesario al mismo precio que paga S. M.

## LA REPLICA DE GUIPUZCOA

El Procurador General de Vizcaya, en su memorial al Presidente del Consejo de Castilla, exponía que según todos los indicios Guipúzcoa sustentaba 10 ferrerías en la ribera de Burdeos, pues nunca, añadía, se ha tenido noticia de que en aquel reino ni paraje haya minerales. Y los memoriales vizcainos indicaban que el tráfico se hacía en el puerto de San Sebastián. Contra estas acusaciones las réplicas guipuzcoanas son contundentes. Dicen que es una suposición totalmente incierta y que no puede tener otro fundamento que el de protestar con alguna aparente fantasía. Nunca saca el mineral de los puertos de Vizcaya, sino que es conducido por los mismos vizcaínos y en sus propios bajeles. En San Sebastián se desembarca el metal que meramente es menester en las ferrerías más cercanas a aquel puerto, en paraje separado del muelle, distante, junto al puente de Santa Catalina sobre el río Urumea. Y describen las dificultades que representa el transportar al muelle: esperar la bonanza del tiempo y la marea, «desarbolar» los bajeles para pasar el puente de Santa Catalina, que es muy bajo. Y sigue diciendo que ninguno se persuadirá de que los franceses hayan sido tan tontos que en sus tratos comerciales tuviesen por ganancia la compra del metal empleado hasta ponerse en San Sebastián y por el embarazo de volverle a embarcar y llevarlo a sus puertos en diferentes bajeles de los que sirvieron para su conducción, doblando los fletes y la costa del embarco y desembarco del género más gravoso y que les era preciso lo comprasen más subido precio por la razón de la reventa. No se han proveído siempre, escriben con mucha ironía, llevándolo vía recta desde los puertos de Vizcaya a los suyos o en embarcaciones propias o en las de los naturales de aquellos reinos, según se ve en las ejecutorias que tratan de esos asuntos.

## NOTICIAS Y RUMORES RECOGIDOS EN VIZCAYA POR LOS COMISIONADOS

Guipúzcoa había obtenido dos reales cédulas para extraer libremente el mineral y luego poder conducir desde Vizcaya. No ignoraba éste la existencia de semejantes documentos, pero retardaba su cumplimiento con razones más o menos aparentes con grave quebranto de los intereses guipuzcoanos. La Diputación de Guipúzcoa juzgó que el camino más corto para salvar el referido obstáculo sería el nombramiento de una Comisión que se trasladase a Vizcaya «sin perder tiempo» y presentase allí las dichas cédulas a las autoridades del Señorío. Los elegidos fueron los escribanos Antonio de Azcue y José de Iturriaga. Se les asignó 50 escudos para gastos de viaje y el cumplimiento de otras diligencias. Los escribanos cumplieron fielmente las instrucciones recibidas. Llegaron a Bilbao un domingo por la tarde del mes de julio y del año 1687. Al día siguiente pusieron las cartas en manos del Corregidor de Vizcaya, Fernando de Mier, quien les recibió amablemente. Les previno ser preciso el examen de las cédulas por el Síndico del Señorío por disponerlo así el Fuero. Dio el plazo de tres días, pero nada se hacía por la resistencia de los escribanos que se ocultaban. Nos hallamos, dicen los comisionados, «en este Estado y en una tierra donde nos miran como si fuéramos Diputados de Argel». Pero llegó don Juan de Andonegui, uno de los Diputados, y su presencia les dio ánimo y alegría. Les prometió que se convocaría la Junta General el viernes, y de hecho se celebró así. Debíó de ser una reunión dramática, según dicen los escribanos guipuzcoanos. Estaban irritados los Diputados contra el Presidente del Consejo de Castilla y Duque de Alba y contra «el primero echaban verbos poniéndole de portugués abajo y otras insolencias». Y parece que la irritación se había extendido al pueblo, pues agregan en la carta: «No hay uno en todo el camino que no clame, que no se ha de dar vena, aunque mueran todos. Sobre todo esto de ser por fuerza sienten, que si hubiera Diputados de la provincia a pedir que al día siguiente salieran 2.000 barcos de vena». (Arch. Prov. Sec. 1, Neg. 13, Leg. 29).

## CONTRATOS DE ARRENDAMIENTOS Y MOLINOS DE TABACO

Los escribanos guipuzcoanos Iturriaga y Azcue quisieron enterarse de las razones de la prohibición y los rumores que corrían en el pueblo en relación al asunto debatido. El Corregidor de Vizcaya, Don Juan Fernando de Mier alegaba que muchísimas ferrerías no funcionaban (128 según el Procurador General de Vizcaya) por extraer la vena a Guipúzcoa y porque Guipúzcoa prohibía la venta del carbón a Vizcaya. Parece que la explicación del Corregidor no les satisfizo y quisieron averiguar la verdad de sus afirmaciones. Y llegaron a saber por sus investigaciones que las ferrerías no funcionaban no por falta del mineral ni del carbón, sino por no haber arrendadores y por conveniencias y logros injustificados de sus dueños. En efecto, los preguntados les aseguraron que se debía a que «les chupaban los extranjeros que vendían el hierro en Bilbao. por ambiciones exageradas de los dueños. Al realizar el pacto y convenio entre el arrendatario de las ferrerías y el dueño, éste adelantaba «un pedazo de dinero» para los gastos de la ferrería, y el ferrón, a su vez, se comprometía entregar al dueño sus mercancías a un precio bajo, y que resultaba 5, 6 ó 7 reales más barato que el que se pagaba en Bilbao el quintal. Y al cabo de algunos años se arruinaba el ferrón. En orden a verse reducido a molinos de tabaco algunas ferrerías contiguas a Bilbao, dicen que puede servir de prueba lo que han visto en Bolueta, que dista de Bilbao cosa de un cuarto de legua. Tenía el Marqués de Agramosa dos molinos de a cuatro ruedas que le rendían seis fanegas de trigo por semana, y alguno de ellos, asegura hemos visto reducido a molino de tabaco por la ganancia de 4.000 reales. Y oímos que hay otros más dispuestos a realizar otro tanto con otros molinos. Si esto se hace, preguntan, en un lugar tan cercano y numeroso como Bilbao por falta de cereales que moler, ¿qué no se hará en otras ferrerías más distantes de las poblaciones? Y luego habla del enorme comercio del tabaco que hay en Bilbao. Según habían oído a personas autorizadas, en el puerto de Bilbao había más de mil toneladas de tabaco.

## LAS OPINIONES QUE CORRÍAN EN EL PUEBLO A PROPOSITO DE LA RESISTENCIA VIZCAINA

Los comisionados guipuzcoanos que parece que tenían vena de periodistas hablaron con personas de todos los extractos para averiguar las causas de la resistencia. Algunos aseguraban que era por haber decretado Guipúzcoa que no se diese carbón al Señorío. El Procurador General de Vizcaya, en su memorial del 14 de abril de 1689, escribió que «habiéndose pedido a Guipúzcoa carbones que le sobran por una parte donde confina con el Señorío, los niega por autoridad propia y dice que tiene privilegio para ello, y Vizcaya dándole lo que ha menester no quieren tenga su Fuero para evitar el mal barato de lo que únicamente les sustenta». Las leyes de Guipúzcoa (Ti. 22, cap. 8, pág. 260) ordenaban que no se podía sacar carbón «bajo penas de perdimiento de bestias y barcos o pinazas en que se sacare y del carbón».

De hecho, como sucede con muchísimas leyes, casi no se hacía caso de esta ordenanza, pues los pueblos de Motrico, Elgueta y otros estaban entregando mucho carbón a los pueblos limítrofes de Vizcaya.

Otra versión que corría aseguraba que el motivo era el haber hecho Guipúzcoa un decreto de que ninguna requisitoria de Vizcaya se admitiese por las Justicias de Guipúzcoa. Estas palabras no reflejaban toda la verdad. Decía que no admitiesen las requisitorias absolutamente, sino hasta que por la Diputación fuesen examinadas y pasadas. El Fuero de Vizcaya mandaba que ningún vecino originario podía ser convenido por ninguna autoridad civil ni criminal, sino ante el Juez Mayor de Vizcaya aunque hubiese cometido el delito o contraído deudas fuera del Señorío. Sucedió el año 1683 (tres años antes de estos jaleos) el alcalde ordinario de Arechavaleta procedió contra algunos que habían robado una lámpara de la iglesia de aquel lugar, y convencidos de delito fueron ahorcados dos y otros castigados a las galeras por sentencia consultada

con Cancillería de Valladolid. Estos reos declararon cómplice en el mismo delito a un individuo de Vizcaya que había vivido muchos años en Guipúzcoa. El alcalde de Arechavaleta mandó su carta de Justicia requisitoria para que el Corregidor y Justicias del Señorío le remitiesen el delincuente, pero no fue escuchado. Otros muchos les dijeron que el motivo de su oposición a entregar el mineral era por haber hecho Guipúzcoa presión al Señorío sobre la apertura de la Peña de Orduña, a solicitud de la Provincia de Alava y faltando, por consiguiente, por este medio a la Hermandad y buena correspondencia que hasta esta ocasión habían profesado siempre y en todo lugar.

No faltaban quienes decían que se hubieran evitado estas luchas si Guipúzcoa, en lugar de emplear medios jurídicos ante S. M., hubiese enviado sus Diputados a Vizcaya a tratar directamente las cuestiones pendientes. Creo que la observación no está mal traída. Muchas veces complicamos las cosas por puntillos de honra y amor propio herido.

## **EL CONVENIO DE ARANZAZU**

Guipúzcoa y Alava sostenían relaciones cordiales y amistosas por los años de 1688 y en sus proximidades, nacidas y arraigadas por la comunidad y defensa de intereses comerciales recíprocos. Esta realidad se proclamaba con estas palabras en el prólogo del capitulado de «Unión y Concordia de Aránzazu» (llamado así por haberse celebrado en este lugar). Guipúzcoa y Alava en las Juntas Generales celebradas en el año 1687, en Segura y Tolosa (16 de mayo y 22 de octubre de 1689), por la primera, y en Vitoria por la segunda (26 de mayo), manifestaron la suma conveniencia de reunirse los representantes de ambas Provincias en un lugar que les pareciese más adecuado para tratar problemas vitales, relativos al aumento y restauración del comercio mutuo. No se concreta, como se ve, ni el lugar, ni la fecha de su celebración. El lugar escogido, no sabemos por qué fue Aránzazu, ni la fecha del día 22 de febrero, en el corazón del invierno.

## **MOTIVOS ALEGADOS PARA EL CONVENIO**

A través de sus largas exposiciones declaran que es público y notorio que la ciudad de Burgos discurriendo por sus conveniencias, solicitaba por cuantos medios podía mover a S. M. para que ordenase y se hiciese en aquella ciudad estanco y feria de todas las lanas del Reino, que de tiempo inmemorial habían tenido su lonja en Vitoria, de donde se dirigían a los puertos marítimos guipuzcoanos, cargando de retorno la carretería, el hierro y otras mercancías que se producían en Guipúzcoa: que si Burgos conseguía lo que aspiraba, traería muy malas consecuencias para el comercio de ambas Provincias, ya que privaría a Alava de las utilidades de las lanas y su tráfico, con el cual mantenía también el del hierro y privaría a los de Guipúzcoa de la salida, venta y consumo de las mercaderías que se fabricaban, obligándoles a llevar a Burgos: que si se estancaban en Burgos las dichas lanas, llevarían la dirección del puerto de Santander por la cercanía y fácil conducción en carros de aquella Provincia; y porque en ella había también fábricas de hierro y de otros géneros semejantes a los que se fabrican en Guipúzcoa, al retornar los carreteros a Burgos transportarían en sus carros hierro y otros géneros, con lo que el hierro de Guipúzcoa estaba de sobra. De esto deducían lo importante que era el que las dos Provincias unidas e informadas del estado de los proyectos de Burgos, expusiesen con toda urgencia a S. M. los daños e inconvenientes que se originarían con la realización de los proyectos de Burgos. Y advierten que el principal y más eficaz medio de conservar las dos Provincias y las conveniencias de sus naturales es el de restaurar el comercio del puerto de San Sebastián a su antiguo esplendor, ya que ofrece este puerto magníficas ventajas por su seguridad, fácil entrada y salida para los navegantes, como por su proximidad a Flandes, Francia, Inglaterra y demás partes de nuestro mar. Y afirman que el género de las lanas es el comercio más noble y «el que opu-

lenta y enriquece a los puertos donde se usa de él, por la abundancia de las demás mercaderías, que atrae dicho género de lanas». Se comenta también la gran decadencia de comercio del puerto de San Sebastián. Este hecho anotan todos los documentos de la época, atribuyendo a los siguientes factores: a la imposición por el Gobierno del Rey el año 1654 de un recargo de derechos a las lanas, siendo el resultado de esos impuestos arancelarios que los navarros y aragoneses empezasen a llevar sus lanas por tierra a Bayona, donde no existían semejantes gravámenes. Se inculca también lo mucho que contribuiría el buen estado de los caminos para inclinar a los arrieros y traficantes por el puerto de San Sebastián y para que no se desviasen a otros fuera de la Provincia. En consecuencia aconsejan la oportunidad de dedicarse a reparar, componer y aderezar los caminos: los alaveses los de su territorio y los guipuzcoanos los suyos.

### **LO QUE SE ORDENA EN EL CONVENIO**

En la parte dispositiva se estipula que las dos Provincias se obligaban a asistirse mutuamente en todos los casos que les ocurrieran tocantes a su conservación y a la de los naturales, al aumento del comercio y a mantenerse en el goce de las exenciones. Se decretaba poner fin a todas las diferencias y dificultades aduaneras existentes en Salvatierra y Vitoria, concediéndole a Guipúzcoa el poder de introducir en Vitoria sus frutos, libres de todo derecho de alcabala. Se comprometen a representar al rey de parte de las dos Provincias las ventajas que reportaría el puerto de San Sebastián al antiguo comercio de lanas. De hecho en este mismo año suprimió el rey el recargo sobre las lanas, sin que los resultados fuesen muy satisfactorios, pues los navarros y aragoneses continuaron la ruta de Bayona y no la de San Sebastián. Fueron aprobadas estas cláusulas en sus primeras Juntas Generales celebradas por sus respectivas Provincias. (Arch. Prov. Sec. 1, Neg. 13, Leg. 30).

Se inculca insistentemente que ambas provincias trabajen por encaminar las lanas de Castilla por el puerto de San Sebastián, abandonando el de Bilbao que reside «en la lengua del agua» (puerto del mar), con el objeto de adeudar y pagar los derechos en San Sebastián, igual que en Bilbao. Con estas cláusulas se comprometían por conseguir el Consulado de San Sebastián. Seis años antes, el día 13 de marzo de 1682, habían obtenido de Carlos II una real cédula facultándole para gozar del Consulado, pero esta concesión tenía muchísimas limitaciones y aspiraban a más.

### **LAS PROVINCIAS VASCONGADAS VUELVEN A LA AMISTAD**

El solemne pacto de unión y mutua ayuda y colaboración, firmado en Aránzazu entre Guipúzcoa y Alava, iba directamente contra Burgos y aun contra Vizcaya, pues se comprometen ambos firmantes a trabajar para que las lanas no se desvíen en dirección de Bilbao. Tanto Guipúzcoa como Alava trataban de llevar las aguas a su molino, procurandofomentar el comercio de Vitoria y San Sebastián, como ya hemos demostrado. Pero el tiempo corría inexorablemente y, en la mayoría de casos, es el que arregla y enmienda los errores cometidos. En el correr de los días, surgieron al efecto nuevas situaciones y, en virtud de las mismas, olvidando los viejos agravios, Vizcaya volvía sus ojos a las Provincias Vascongadas, invocando en su apoyo los lazos de hermandad e intereses comunes que les unía. Y sus razonamientos encontraban amable acogida en sus hermanas, que nunca debían haberse separado. Los mismos intereses comerciales, que habían sido los causantes de su separación, fueron también los que impulsaron la unión.

He aquí la historia de cómo se desarrollaron. Se pretendió crear una nueva ruta, mejor dicho, trasladar el comercio de Bilbao a Santander. Su realización representaba un golpe terrible para Bilbao, que vivía principalmente del comercio de las lanas. Los autores del proyecto

fueron los ingleses vecindados en Bilbao, la ciudad de Burgos y, naturalmente, la ciudad de Santander. Es muy explicable el interés de ésta. Firmaron un pacto de amistad los ingleses y santanderinos el 12 de septiembre de 1700. Contiene 24 cláusulas o apartados. Los ingleses prometían trasladar su vecindad con sus familias, siempre que Santander ofreciese condiciones favorables para el desarrollo de su comercio. Y Burgos a su vez prometía a ambos su colaboración, ofreciendo notables ventajas en favor de la «Cabaña Real», sus ríos para el lavado de las lanas, facilidad de transportes, varias ferias, etc.

El plan de traslado fracasó por la larga guerra de Sucesión 1700-1713. Pero la idea expuesta no pereció. Con la paz de Utrecht, el año 1713, obtuvo algunas ventajas para el desarrollo de su comercio en España. En virtud de ellas quiso aprovechar para conseguir el citado traslado. Pero fracasaron las gestiones. Las precedentes frustraciones no daban a Vizcaya toda la seguridad y vigilaba con ojo avizor los movimientos de sus rivales. El año 1731 advirtió que estaban «suavizando la áspera fragosidad del camino de Burgos a Santander, quebrantando peñas y haciendo escudales y puentes, de suerte que quedarían transitables en breve, con capacidad conveniente para la carretería». Juzgando Vizcaya estas actividades hartamente sospechosas y que el asunto afectaba también a los intereses comunes de las Provincias Vascongadas por existir entre ellas «et indisoluble vínculo de nuestra amistad y el uniforme enlace de nativas exenciones, que hacen comunes las prerrogativas y honores», creyó de su deber el informar sobre las circunstancias indicadas.

En su comunicación el Señorío de Vizcaya relacionaba la posibilidad de que sus enemigos hubiesen conseguido ya Reales Provisiones favorables al establecimiento del comercio de lanas entre Burgos y Santander, lo que en expresión de los vizcaínos significaría comercialmente la aniquilación de las tres Provincias Vascongadas y del Reino de Navarra. «No pueden ser previstos —escribe— por humana prudencia los futuros perjudiciales contingentes que pueda producir la repentina transmigración de un comercio, cuyo principio se oculta en el caos de la inmemorial, y cuya conservación y progreso ha estribado sobre la natural firmeza y seguridad y acomodada constitución de estos puertos y sus estrechas gargantas para la introducción en Castilla, con total diferencia del de Santander y sus confinantes. Una tan grande mutación no puede dejar de romper por muchas partes la cadena que eslabona los intereses de la Real Cabaña y de las demás provincias y vasallos de S. M.; ni podrán dejar de derramarse en los extranjeros las utilidades del desperdicio». (Arch. Prov. Sec. 2, Neg. 22, Leg. 74).

Continúa la carta en cuestión en el mismo tono de tristes augurios para el País Vasco-Navarro, en el caso de que prevalezca el plan Burgos-Santander. La conclusión que saca es la necesidad de concertar la unión entre las Provincias Vascongadas y Navarra y solicitar «con humildes conformes representaciones» de S. M. «una interina suspensión de las reales órdenes que en este asunto estuvieren dadas», a fin de que se estudien concienzudamente los fundamentos y razones que militan por ambas partes.

El grito de unión lanzado por Vizcaya a sus hermanas en pro de sus amenazados intereses comerciales, encontró buena acogida y colaboración por lo que respecta a Guipúzcoa, según parece deducirse de la correspondencia que se conserva en el mismo Archivo, en el documento arriba mencionado. En este legajo aunque no se insertan las cartas de la Diputación de Guipúzcoa, por las referencias que hacen las comunicaciones vizcaínas, consta que se interesó mucho, prometiendo colaborar a los planes reservados de los vizcaínos. En efecto, el Señorío contesta a Guipúzcoa el 8 de septiembre a la carta del 31 de agosto de 1731, agradeciendo cordialmente su cooperación y comunicándole al mismo tiempo la grata noticia de que «todavía no se han descubierto señales de que la Corte haya tomado resolución alguna». Pero no por eso deja de insistirle y rogarle «si V.S. pudiera encargar a sus agentes en Madrid como yo haré con los míos: que con el mayor interés y actividad se informen de los movimientos de sus pretendientes y medios de que se valen, dando de todo ello pronto el aviso para que con el co-

nocimiento de sus pretensiones, se pueda ocurrir oportunamente a su reparos. A ésta, la Diputación de Guipúzcoa le contestó el 13 de septiembre. Igualmente la segunda respuesta del Señorío es altamente tranquilizadora. Su agente en la Corte, Joaquín de Barrenechea, le vuelve a repetir que en la Corte «no hay ninguna mudanza». Vizcaya había exagerado los peligros llevado por la excesiva preocupación de perder el comercio de Bilbao. Se deduce de esta correspondencia que Guipúzcoa y Vizcaya habían tramado un plan de espionaje para descubrir lo que pasaba en las Secretarías; pero Vizcaya no se limitó simplemente a las diligencias de sus agentes, sino que recurrió a otros medios para ablandar: envío de cajas de lampreas, agasajos y doblones... como consta por los documentos de la época.

## MEMORIAL IMPRESO

En el mismo legajo de la citada correspondencia hay también inserto un memorial impreso, sin firma y sin fecha y muy extenso: contiene 35 páginas. Es una réplica a los escritos de Burgos y Santander y contra las maquinaciones de los ingleses. La paternidad del plan burgalés-santanderino-inglés atribuye el documento a los últimos, mal contentos con la competencia del comercio bilbaíno, y molestos por ciertas limitaciones que en uso de su Fuero habían dispuesto en las ordenanzas publicadas el año 1699. Juzgamos un documento interesante por su contenido para conocer los sistemas y métodos comerciales y el estado y la situación de la época a la que nos referimos. La fecha de su redacción, por ciertos hechos y fechas que menciona, creemos poder fijar en el año 1731. Nosotros nos limitaremos a entresacar algunas ideas generales que se tocan en dicho Memorial. Está dirigido al Rey, a quien le recuerda que «el comercio es lo que más debe proteger V. M., pues es uno de los polos y bases firmes en que estriba la soberanía, y en que descansa la fatiga de los vasallos, por ser medios por donde la substancia que a todos nos nutre...».

El expositor no iba equivocado. La economía, hoy como ayer, ha sido vital para la buena marcha y prestigio y ejercicio de la soberanía de las naciones. Y trata de descubrir en su escrito los graves perjuicios que en asunto de tanta trascendencia ocasionaría a la Real Hacienda el traslado del comercio de lanas del puerto de Bilbao a Santander. Burgos en sus exposiciones cargaba toda la responsabilidad de su «pauperación», de su «despoblación y abatimiento», a su comercio con Bilbao, que destruyéndole a él, «de sus ruinas había fabricado su opulencia», habiendo sido anteriormente «rica y opulenta», «capital de las Castillas». El defensor de los intereses comerciales de Vizcaya niega la verdad de las afirmaciones burgalesas y sostiene la primacía cronológica en el orden comercial de Bilbao sobre Burgos: por cuanto se sabe, dice, que los vizcaínos se dedicaban intensamente al comercio, primeramente desde el puerto de Bermeo (podría haber citado el expositor al Arcipreste de Hita, en su pelea entre D. Carnaval y Doña Cuaresma:

«Fecho el pregón del año Jubileo  
para salvar sus almas avian todos deseo  
cuantos son en la mar vinieron al torneo  
arenques e vesugos vinieron de Bermeo»).

Y luego, desde la creación de Bilbao (año 1300), éste había obtenido el privilegio y real confirmación de Fernando IV, el año 1301, en que mandaba que las mercaderías que vinieran al puerto de Bilbao cargasen y descargasen francamente (sin pagar derechos), y alega que esta realidad reconocían aun las mismas ordenanzas de Burgos, en su capítulo octavo, al suponer que el Consulado de Bilbao era anterior al de Burgos, ya que éste «tuvo principio el 21 de julio de 1494», y la confirmación del Consulado —no el establecimiento de Bilbao— databa del año 1301».

¿Quién dice la verdad? Toda la verdad, seguramente, ninguno de los dos contendientes. En efecto, consta positivamente, desde tiempo inmemorial, la existencia de consulados o compañías mercantiles tanto en Bilbao como en Burgos, con sus privilegios y exenciones, y asimismo consta también que los Reyes Católicos con su Real Pragmática el día 21 de julio de 1494 había confirmado el Consulado de Burgos, y que en el año 1511 la Reina Doña Juana había hecho extensiva la misma pragmática de Burgos a Bilbao. Las causas de la decadencia de Burgos eran muy distintas a las que señalaban sus escritos. Bilbao no tenía nada que ver con sus desventuras. Provenían de otros capítulos. El Consulado de Burgos, llamado también el «Consulado de Lanas», se había enriquecido, gracias al enorme comercio de este género con Flandes y otros extranjeros, pero habiendo disminuido la demanda de estos países vino la bancarrota de Burgos. Y si Bilbao gozaba de un comercio pujante había que atribuir a su valor y energía que supo desbancar a los poderosos comerciantes extranjeros que se habían apoderado del comercio de Bilbao, a principios del siglo XVI-XVII, al amparo de las innumerables guerras del emperador Carlos I, Felipe II, Felipe III...

No dejará de extrañar la siguiente observación a los desconocedores de los estilos de comerciar de aquella época. Los burgaleses objetaban que ni a ínfimos precios tenían salida sus frutos: y el memorial en cuestión responde que Vizcaya consumía hasta sus «sobras». La argumentación alegada para rebatir expone así: Por Bilbao como puerto de tráfico se provee a Castilla la Vieja de bacalao, salmón, cecial, cera, baquetas, azúcar y demás géneros que necesita, y para que se permita «en Bilbao la saca de estos géneros deben meter los arrieros a esta villa otras tantas de grano, semillas y otros frutos, en observancia de varios capítulos de sus Ordenanzas». Es decir, que si habían salido los géneros indicados de Bilbao para Castilla, necesariamente debían haber llegado también los frutos sobrantes de Castilla, para Bilbao.

En el Memorial se afirmaba que Santander carecía de los medios de transporte y de los caudales o capital para substituir al comercio de Bilbao, y que Burgos no le podía ayudar, pues tampoco contaba con dichos medios. Y de aquí deducía lógicamente la necesidad de recurrir a los ingleses para explotar el negocio de lanas, con grave quebranto de los intereses de la «Cabaña». Y entonces el negocio de las lanas se convertiría en una industria sierva del extranjero, y las utilidades pasarían a Inglaterra sin provecho alguno para los españoles. Y por el contrario, Bilbao contaba con capital y medios adecuados para ayudar a los ganaderos y a la nación. No es éste el único inconveniente que ocasionaría la mudanza del comercio de Bilbao a Santander. Con ella se seguirían crecidos gastos a las rentas de los diezmos y lanas, pues sería necesario poner nuevas aduanas, guardas, administradores y demás ministros para la recaudación de los derechos, necesitando, entre otras cosas, de un barco de registro, y todo esto no sería suficiente por ser muy abiertos los caminos por donde, con el pretexto de caminar en derechura a Santander, se extraviarían fácilmente a otros puntos.

Sobre el particular existen muchas páginas demostrando gravísimos perjuicios que ocasionaría a S. M. y a la Real Hacienda, por la facilidad de defraudar al erario público. Vizcaya por el contrario, rodeada por la parte del Norte por el Mar Cantábrico y por el Oriente por Guipúzcoa, al mediodía por Alava, siendo todo el centro y cuerpo de Vizcaya tan montuoso y áspero, que Bilbao sólo contaba con tres caminos y salidas para el uso de su comercio: Valmaseda, Orduña y Vitoria, sin que pueda transitar por otra parte alguna. En estos tres puertos secos o aduanas se pagaban tan entera y rigurosamente y con tanta justificación que nunca se ha experimentado el menor perjuicio a la Hacienda Real, como lo podrán atestiguar todos los recaudadores pasados y presentes, siéndoles al mismo tiempo, tan fácil la administración que con muy corto número de guardas tiene aseguradas las salidas de Vizcaya y el pago de las contribuciones que se pagan con toda puntualidad y la mayor fidelidad, atribuyendo estas ventajas «a la ingénita verdad de Bilbao y a la situación geográfica».

El expositor vizcaíno procura defender en su escrito no sólo los intereses exclusivos vizcaínos, sino también de las tres provincias vascas sin distinciones ni discriminaciones: «por todos los lados —escribe— el malicioso intento de la nación británica, acalorado por Burgos y

pactado por Santander, villa de corta vecindad, de 500 vecinos que dice su diputado... los que buscan el abandono de todo el tráfico de Vizcaya, Guipúzcoa y Alava, pues habiendo de ser Burgos caja de las lanas, como pretende, y que éstas se embarquen por Santander, es visto que el retorno de ellas tendría el giro desde ésta a Burgos, dejando sin uso los puertos de Bilbao y San Sebastián y olvidando el tránsito por Alava a Castilla». De estas frases se desprende el interés común que le animaba por defender el comercio de las Provincias Vascongadas y la buena armonía existente entre las mismas por las fechas indicadas.

Solamente nos limitamos a extraer unas cuantas notas del impreso referido.

### VIZCAYA REALIZA POR FIN SU ASPIRADO SUENO

El Emperador Carlos I, el año 1553, había autorizado a Vizcaya a abrir el camino de Orduña, «el rompimiento de la peña de Orduña», pero ante la presión de Alava, Guipúzcoa y Navarra, tuvo que ordenar la suspensión por entonces de la dicha realización. Renueva sus tentativas el año 1685, de las que hemos hablado tan largamente. Vizcaya vuelve a las andadas el año 1754. Lo que es la tozudez vizcaína. La causa fue que los ministros de Fernando VI habían dirigido a los corregidores un llamamiento aconsejando a sus súbditos a emprender un plan de caminos y carreteras para incrementar el comercio. El Señorío de Vizcaya, la Casa de Contratación y el Consulado de Bilbao y otras entidades vizcaínas, en cumplimiento del referido llamamiento, fueron estudiando una serie de proyectos de caminos que se podían realizar. Y habiendo sido eliminados todos, menos los dos siguientes: el camino de Valmaseda y el de Orduña, ambos tenían sus defensores y contradictores, y ofrecían sus ventajas y desventajas. Por fin, recayó la elección sobre el de Orduña, por influencia del informe del P. Pontones (el P. Pontones, famoso arquitecto, era monje jerónimo, natural de Santander, que había ingresado en el monasterio de la Manjada, Provincia de Valladolid. Había escrito un libro con el título de «Arte del Molinero»). También Guipúzcoa por los mismos años, y en las carreteras emprendidas bajo los mismos auspicios, planteaba los mismos problemas, sobre cuál de las dos rutas entre Alava e Irún: la ruta de San Adrián o la ruta de Salinas, y había elegido la ruta de Salinas por influjo de Francisco Ibero, arquitecto azpeitiano. La Diputación de Alava se había enterado rápidamente de los designios indicados y, como en ocasiones anteriores, creyó un deber suyo el comunicar a Guipúzcoa la noticia de la elección del camino de Orduña. El día 27 de agosto de 1771 escribía la Diputación de Alava a la de Guipúzcoa: «Persuádome a que V. S. no ignora el intento de la Villa de Bilbao y su Casa de Contratación en su pensamiento de romper la peña Orduña con ánimo de dirigir por allí su comercio de Castillas, punto de la mayor importancia a V. S. y esta ciudad y provincia, como se consideró el año pasado de 1685, habiendo sacado la cara ambas provincias a embarazarlo, lo que se logró, como se acredita de la carta de plácemes que de esta provincia recibió ésta: y los autos que felizmente y a diligencias mías se han encontrado en la Secretaría del Consejo; quien últimamente ha enviado (sin duda a instancias de los de Bilbao) un religioso llamado el P. Pontones a reconocer e informar cuál de las dos veredas, esto es, la de Valmaseda u Orduña será mejor para la dirección del intentado camino, y habiendo sabido que esta última ha sido el de su elección, me ha parecido ha llegado el tiempo preciso de dar cuenta a S. S. del estado de este negocio, contemplándola muy interesada en el asunto, como se acredita por lo acaecido el citado año de 1685, en que unida con esta provincia dio su poder y aun envió su comisario en Corte cuyas razones todas me han parecido dignas de poner en la consideración de V. S. para que en su vista se resuelva en tan grave negocio la unión conmigo en esta defensa o lo que hallare por más conveniente».

La provincia se adhirió a la petición, según consta de sus agentes en la Corte, quienes informan haber recibido los autos enviados por la provincia sobre el dicho camino. Nicolás de Otaegui, agente en la Corte, escribe: «Desde luego me mostraré parte en el Consejo, como

me ordena V.S. en los autos pendientes entre la ciudad de Vitoria, y el Señorío de Vizcaya, sobre el camino que éste intenta abrir por la peña de Orduña en perjuicio del comercio de V.S. para las Castillas, gobernándome en todas las dependencias que ocurran para su mayor acierto y puntual cumplimiento de las órdenes de V. S.»: (Arch. Prov., Sec. 2.<sup>a</sup>, Neg. 22, Leg. 74).

En esta ocasión, Vizcaya salió triunfante. Las circunstancias habían cambiado completamente por haber penetrado en la Sociedad una mentalidad nueva. Los ministros de Fernando VI y Carlos III habían lanzado planes de caminos y carreteras, y no podían traicionar a sus proyectos por complacer a los intereses particulares de Guipúzcoa y Alava. Es muy posible que desde principio advirtieran éstos su fracaso, pues apenas dejaron eco sus defensas. Verdad es que contaban en su haber los numerosísimos procesos y autos y literatura abundante que se había formado el año 1685, los que fueron remitidos a sus agentes en Madrid.

Los vizcaínos estaban en su perfecto derecho de abrir los caminos que desearan y aunque nosotros, aunque guipuzcoanos, nos alegramos por su triunfo, al darnos un nuevo camino de sumo provecho para todos.