



ZABALA, Aingeru: "El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 297-311.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII

*Aingeru Zabala*

Aunque se viene tratando del funcionamiento del puerto de Bilbao en el siglo XVII desde hace tiempo, no hay todavía un trabajo que recoja al completo durante toda la centuria su tráfico ni una evaluación de su actividad comercial. Los trabajos publicados o en curso de publicación o lo hacen de forma indirecta o sólo lo acometen de forma parcial<sup>1</sup>. Para afrontar tal empeño adecuadamente hay que partir de un conocimiento preciso de las fuentes disponibles. En las líneas que siguen intento ofrecer una visión completa de las mismas en su conjunto más representativo, el del Consulado de Bilbao, ya que su legado documental es de alguna manera especial, no siéndolo ni en los fondos de los Archivos de Protocolos ni en los Archivos Generales en los cuales la documentación que se conserva es sobradamente conocida, al menos desde el punto de vista metodológico<sup>2</sup>.

El Consulado de Bilbao no es una institución desconocida, y por lo tanto no viene al caso insistir en describirla y analizarla. A nuestros efectos baste decir que es la institución a la que se confió el control y custodia del puerto de Bilbao, por lo que, como otras instituciones semejantes, establece desde el principio un sistema de ingresos que le permite hacer frente a sus gastos de funcionamiento; pero además, y como corresponde a un Consulado se le encargó dirimir las controversias y pleitos que se suscitaban en el ámbito de su jurisdicción, tanto mercantil como territorial, y en tal cometido acumuló un importante bagaje documental. En las líneas que siguen analizamos ambos conjuntos documentales, el constituido por las averías y el amplio fondo de los pleitos de Consulado.

## LAS CUENTAS DE AVERÍAS

De resultas de ello, de sus competencias y de su actividad, el Consulado acumuló una cantidad relevante de documentos, no sólo los de cuentas de averías y los judiciales sino también otros de muy diversa naturaleza.

Los ingresos del Consulado, al igual que sus gastos se anotaban en unos libros denominados genéricamente *Libros de Averías* porque estos ingresos se denominan averías y son cobrados a todo navío que entra en la ría a descargar o cargar mercancía –a los que lo hacen sólo por razón de arribadas no se les cobra– y se hace la percepción en proporción a lo que cada navío carga o descarga<sup>3</sup>.

A pesar de ello, a pesar de que son cobrados estos derechos desde un principio, incluso es probable que desde antes de que se fundara el Consulado, su registro no es sistemático hasta casi un siglo después de esa fundación en 1511, en concreto hasta 1606. Así, el denominado «Registro número 1»<sup>4</sup> que en teoría comienza, según su portada, en el año 1561 y termina en el de 1611, no es tal, debió haber otros anteriores.

---

1. Con anterioridad a este trabajo he publicado alguna vez información sobre el funcionamiento portuario de Bilbao en el XVII, pero siempre en base a los datos recogidos por Patxi Ezquiaga Lasa en su memoria de licenciatura, inédita, *Bilboko merkatalgoa XVII mendean*, presentada en la Universidad de Deusto en 1977. Se trata de «El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII», en *Población y Sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985, pp. 213 a 225, texto que fue editado en euskera en *Euskal Herriaren Historia*, vol. I, Bilbao, 1985, pp. 123 a 139. Más recientemente lo he hecho en «The consolidation of Bilbao as a trade centre in the second half of the seventeenth century», en *Merchant organization and Maritime trade in the North Atlantic 1660-1815*, Newfoundland, 1998, pp. 155-175.

2. Un buen ejemplo de las posibilidades que encierra un Archivo de Protocolos para el conocimiento de la actividad marítimo comercial de un puerto en el siglo XVII es la obra de PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés: *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico oriental (siglos XV-XIX)*, Madrid, 2002. Según el mismo, en los Protocolos se pueden encontrar, con notable aplicación para el estudio del comercio, más de 35 tipos de documentos diferentes, englobables en cinco grandes grupos.

3. Durante un tiempo el Archivo del Consulado de Bilbao estuvo cerrado, de modo que no podía recurrirse a los originales. Ahora bien, en enero de 1999 el Archivo Municipal de Bilbao ha sido abierto al público y con él el del Consulado de la Villa.

4. AFB, Consulado de Bilbao, Registro 1 de cuentas de Averías que contiene 11 piezas desde el número 1 al 11. Año 1561, Año 1612, Cajón 28 CB 208.

La Pieza 1 de dicho registro se titula «Libro de los recibos y cargos y descargos de la Universidad de los Mercaderes de esta noble villa de Bilbao, comenzado este año de mil y quinientos y sesenta y un años, desde las cuentas que toman Martín Saez de Anuncibay y Pedro Ybarra y Pedro de Agurto Fiel y Cónsules de la dicha Universidad». Se trata de 97 folios muy heterogéneos que incorporan una información diversa.

Comienzan efectivamente con las cuentas de recepción de las liquidaciones precedentes al año 1561, se trata de unas cuentas generales, sin más especificación, cuentas que recogen, cada año unas partidas generales de ingresos y que asientan, asimismo, las partidas de gasto especificando en cada caso los libramientos emitidos y recogidos. De ellas se desprende que había unos cuadernos en los que se anotaban los derechos que pagaba cada navío. Y así hasta la página 89 en que se presentan las cuentas de 1602. De aquí al final se incluyen unas libranzas de los años 1654 y 1655. En otras palabras, no hay referencias detalladas a la navegación y el comercio<sup>5</sup>.

El señalado como «Libro número 2» es ya el libro de averías de la judicatura de 1607 y en él se anotan los navíos uno por uno. Con este libro empieza una serie que, con matices, se prolongará hasta mediados del siglo XIX. Ahora bien este libro sólo recoge las averías cargadas sobre los navíos de procedencia general; el nº 3 asienta las averías que durante las judicaturas de 1607 y 1608 produjeron exclusivamente los navíos que negociaron en Terranova o en Nantes. Esta característica de diferenciar el trato general del particular de Nantes y Terranova será una práctica que va a seguirse durante unos años<sup>6</sup>.

A partir de este registro las averías seguirán asentándose de forma individualizada en unos libros que constituyen los sucesivos Registros de la serie. Aunque en portada no se asentará un Reg. 2 pues las averías del año 1613 hasta el 1619 constituyen el denominado Registro número 3 que contiene las piezas numeradas desde el número 13 al 21<sup>7</sup>, lo que indica que hubo un Registro 2 que constaba de una pieza única, la 12 que hoy no se localiza y que no trataba de las cuentas de un año, pues a pesar de faltar él, la serie no se fragmenta<sup>8</sup>.

Siete Registros más, hasta el 10, anotan las averías hasta el año 1698; las del 99 se encuentran en un enésimo Registro que abarca los ejercicios 1699 a 1715.

Hasta bien entrado el siglo XVIII, las averías se cobraban a los navíos y sus responsables, los maestros y capitanes, o en su caso a los consignatarios o dueños de los mismos; más adelante, los responsables serán los comerciantes, destinatarios o factores de las mercancías. Por ello los libros de averías, hasta 1733 no anotan comerciantes sino tan sólo embarcaciones. Y también por ello comúnmente cada navío se anota una sola vez; esto es se asienta a la vez su entrada y su salida, cosa que no sucederá a partir de 1733 y que suscitará algunos problemas de interpretación de los datos.

En lo que hace al siglo XVII en general puede decirse que esta avería se cobraba con regularidad. Ahora bien, siendo esto cierto no está exento de matices ya que por un lado no siempre todos los navíos pagaban, o computaban tal cantidad, y por otro las cuentas no se presentan siempre en la misma fecha, y de luego no en consonancia con el año civil.

En las Actas del Consulado se señala que en teoría todo tipo de cargamento, incluso si se tratara de bastimentos, que entraba en el puerto de Bilbao procedente de fuera del mismo, hasta si lo hacía en navíos de los naturales, debía pagar los denominados derechos de Averías. Pero era más una simplificación de lo que sucedía que el establecimiento de un principio. De hecho nos consta que había distintos tipos de embarcaciones que no pagaban tales averías; en concreto todos los que del resto del Señorío, de la Provincia de Guipúzcoa, e incluso de Las Cuatro Villas pudieran llegar con cargamentos de hierro para su exportación, o de madera para la construcción de navíos y casas, no pagaban o al menos no se les localiza en las cuentas.

Más en concreto, en la referida relación de la manera de cobrar las averías se especifica:

5. Según recoge GUIARD, Teofilo: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la Villa de Bilbao*, 2ª ed., Bilbao, 1972, vol.I, pág. 89 y sig. En el mismo año 1606 se reconoce que no se guardan los originales de las cuentas, esto es los registros puntuales de cada navío, porque pensaban que no eran relevantes.

6. Este cuaderno nº 3 incluye algunos materiales atípicos como un borrador de las cuentas generales, las de simple cargo y data de los años 1607 a 1613 o el borrador de un oficio remitido a los Señores de Consejo relativo a la propia percepción de las averías y en sus últimas páginas una interesantísima «Relación de cómo se cuentan las averías en la Casa de Contratación de la villa...».

7. AFB, Consulado de Bilbao, Registro 3 de Cuentas de Averías desde el año de 1612 hasta el de 1619, que contiene 9 piezas numeradas desde 13 a 21. Año 1612 a 1619, CB 210.

8. En la caja 102, según la antigua signatura hay unos datos sobre las averías de los años 1571-1572.

«Adviértese que hay navíos cuyas averías no montan para la Casa. Así de las mercaderías que tiene como de las que retornan, mil maravedis, y se dan despachos de pinazas y otros barcos menores que no dan de cuatro reales arriba, y algunos muy pequeños no pagan ninguna cosa por ser poca la cantidad. Y el navío que más paga es de 400 a 500 reales, y han de ser navíos grandes y de muchas mercaderías de valor, y son muy pocos los que vienen de esta calidad.»

Pero, salvando matices el principio general era el enunciado. Lo que no quiere decir que siempre se cumpliera con lo establecido.

Aunque en general no se encuentran referencias a fraudes, ni tampoco a abusos en la percepción del derecho en cuestión, lo mismo puede deberse, además de al hecho de que no los había, o al menos no sensiblemente, también a la circunstancia de que nuestras fuentes de información pueden estar sistemáticamente sesgadas. Las fuentes proceden, sean las Actas del Consulado o los pleitos, de la propia institución consular, y es difícil pensar que conocido un procedimiento de defraudar no pusieran remedio inmediato a la irregularidad. De modo que si había tales engaños habrá que localizar referencias a los mismos en otras fuentes que de momento se nos escapan.

De todas formas constó al Consulado la práctica de algunas anomalías. En 1624 el responsable que había en Portugalete para que ningún navío saliera del puerto sin pagar lo que adeudare se defiende ante el Fiel y Cónsules de la acusación de que hay embarcaciones que salen sin las debidas guías, o sea sin pagar averías.

En 1669 las Actas recuerdan que la práctica normal del Consulado era la de dar a los maestros en Bilbao, o en Olaveaga, unas guías acreditando que habían pagado los derechos debidos, guías que tenían que entregar en el Abra, a la salida de la ría, en Portugalete. En tal año «Había llegado a noticia de Sus Mercedes que muchos maestros así naturales como extranjeros, salen a navegar sin tomar los dichos despachos, usando de dolo y fraude». Como es normal el Consulado ordena que la inspección se vuelva especialmente rigurosa<sup>9</sup>.

En 1671 se indica en los mismos libros que entre algunos comerciantes se deben hasta 12.383 reales, que son prácticamente incobrables. Parte de las deudas se deriva de los que no pagaron averías, y no lo hicieron porque aunque se les dieron las guías de fiado, luego no las liquidaron; de modo que se ordena no librar pases de tal manera. Pero otros impagados se deben a que los morosos estimaban que los cálculos de la liquidación estaban mal hechos. El Consulado atendiendo a tal posibilidad acuerda nombrar a una persona para que «despache todas las embarcaciones y ajuste de lo que importaren los derechos de las mercaderías que trajeren y llevaren» y para que no hubiera desacuerdos le encargaron que «desde luego vayan ajustadas las cuentas con los interesados».

No debieron cumplirse con el debido rigor las cautelas establecidas pues en 1677 se vuelve a insistir en los que salen de fiado. Y aún en 1689 se insiste en lo mismo: «Sin dejar salir por ella a ninguno que no le constare haber exhibido y entregado el dicho despacho.....sin exceptuar a ninguno, navío ni embarcación, con pretexto de ser de naturales de este Señorío, ni otra cosa alguna que alegar puedan».

Ni antes ni después se encuentran referencias semejantes. Y lo que es más, a la vista de los datos no puede vincularse esta situación a la evolución de la actividad comercial; se da tanto en tiempos de bonanza como en épocas de una cierta crisis.

Estas prácticas afectaban tanto a la información sobre el número de navíos que usaban el puerto como al importe de su intercambio. De modo que para este periodo, si no para otro, hemos de suponer una cierta infravaloración en nuestros datos. Lo peor es que no disponemos de valores de referencia para evaluar la desviación.

Además, y para ser precisos hay que señalar algunas características propias de las averías vizcaínas que limitan ligeramente su alcance. En primer lugar se establece que los productos no han de pagar averías más que una vez. Esto es, un bien importado que posteriormente fuera exportado sólo pagaba averías al entrar. Con ello resulta que las salidas que pagan eran casi exclusivamente de hierro y lana, y muy circunstancialmente algún otro producto como los paños.

Por otro lado está el principio de que los productos que entraban para Su Majestad no pagaban derechos. Claro está que por Su Majestad podía haber un concepto amplio que a veces llegaba a incluir las reales fábricas o astilleros.

9. En 1651 Jorge Epsay, mercader inglés se marchó sin pagar los 545 reales que adeudaba.

Para hacerse una idea de lo que esta fuente, los libros de cuentas, significa, baste considerar que los registros de averías del siglo XVII constarán de no menos de 20.000 asientos individualizados de los navíos que durante tales años usaron el puerto de Bilbao.

Las cuentas que recogen la especificación de los derechos de averías son además las que asientan la manera en que los ingresos derivados de las mismas se gastan a lo largo del ejercicio. Como tales cuentas tienen una organización en Cargo y Data o en Ingresos y Gastos. Como es lógico en cada apartado se anotan cuestiones diferentes que pasamos a analizar.

## Las partidas de ingresos

Los ingresos son siempre los derivados de la aplicación del Derecho de Averías, y como hemos señalado desde 1607 se asientan individualizadamente. Estos asientos permiten evaluar, con los datos que suelen señalar, por una parte la actividad comercial y por otra, con distinto grado de certeza, un conjunto de variables sumamente interesantes para la historia del comercio, la marina y la navegación.

### a) El derecho de Averías

Pasar de los derechos de averías a la propia actividad comercial es un ejercicio cambiante, fundamentalmente porque la naturaleza de este derecho fue cambiando con el paso de los años y al albur de las necesidades económicas del Consulado. Porque no hay que olvidar que las averías son los ingresos con los que cuenta el gremio de comerciantes y marinos para desarrollar toda su actividad institucional.

En un principio, en concreto hasta 1645, la avería que se cobraba era sólo la avería ordinaria, no había otra. En teoría se cobraba un derecho por todo lo que entraba y salía, sin distinción en los registros de lo uno y lo otro. Según el propio Consulado, la «Avería» era pagada por todo lo que entraba y todo lo que salía del puerto a razón de un maravedí por cada ducado del valor de lo comerciado<sup>10</sup>. Pero una cosa es lo que dicen los libros de Actas y otra lo que se escribe en las Cuentas.

Así, aunque no se hacen diferencias, sí hay navíos que llegan sólo con carga, es decir que no exportan, y se hace constar tal circunstancia en los libros donde se asientan las cuentas de averías; otros que descargan y cargan, y unos más que sólo cargan. Con respecto a los primeros sus fletes recogen una variada gama de mercancías, pero en las salidas puede decirse que son exclusivamente hierro y lana.

A veces estos cargamentos se especifican. En las entradas, como veremos mas adelante, la prolijidad no sirve de gran cosa, dada su ambigüedad, pero en las salidas los informes son más precisos. Así en 1607 se dice: «Se contaron las averías del navío de Jacques Le Buquer nombrado «La Perla de La Rochelle» con 12 sacas que llevó, que se contaron en 12 reales». Aquí, como puede apreciarse se paga en razón de un real por saca, es decir, el gravamen se hace en función del embalaje y no del valor de la mercancía como decían, en teoría los libros de Actas<sup>11</sup>.

Y esto porque el hierro y la lana tuvieron desde el principio un tratamiento privilegiado en el sistema de averías. Se trataba de cobrarles, como a todo, pero de la forma menos gravosa posible. De modo que, frente al sistema general de maravedí por ducado se estableció para las salidas, bajo tal denominación, una práctica diferente. Así se cobraba a cada saca de lana un real, a cada sacón de aninos o lana sucia, medio real y a cada quintal de hierro, con indiferencia de su grado de manipulación, dos maravedís. Algo semejante sucede con las escasas manufacturas castellanas que se extraen: paños de Segovia y Frazadas.

Sea como fuere, en tanto en cuanto los datos sean de tal naturaleza, normalmente no se pueden dividir las entradas de las salidas, y por consiguiente los derechos de averías son una aproximación muy grosera a la actividad comercial. Con todo para el período 1607-1647 es lo que hay.

10. Dijeron que «...deben pagar, por razón de avería, a la dicha casa de Contratación, un maravedí por ducado conforme a la costumbre inmemorial que ha habido y que hay para la cobranza de dicha avería, y de una Carta Ejecutoria Real ganada en contradictorio juicio, que la dicha Casa tiene», Libro de Actas 30 VIII, 1669.

11. En otro lugar GUIARD, T.: *op. cit.*, vol.I, pág. 343, dice que en la Judicatura de 1634-35 se volvió a fijar la forma de contar la avería de modo que se mantiene el principio del maravedí por ducado de lo que entra con la precisión de que en el caso del bacalao de cada 200 quintales, de cualquier tipo que fuere, cecial, truchuela u otro tipo, a razón de 24 reales; las fracciones menores a maravedí por ducado. Además el vino a razón de tres cuartillos cada pipa. En cuanto a las salidas se reconoce el gravamen del real en saca, el medio real en sacón y los dos maravedís en quintal de hierro con el añadido de que se tasaban los paños de Segovia en tres reales por pieza y los fardales de Frazadas en dos reales por fardel. Es decir que se elevó a norma la práctica que se venía siguiendo.

Pero en 1648 se da un cambio de la situación. Dadas las dificultades económicas del Consulado se acuerda una nueva carga sobre el comercio, pero esta vez sólo de las mercaderías que entran, no de las que salen, hay que proteger la exportación<sup>12</sup>. Esta nueva carga recibe, como es normal, la consideración de «Avería Extraordinaria» frente a la de «Avería Ordinaria» con que se designará al derecho antiguo del maravedí por ducado. La nueva imposición, también proporcional al valor de la carga fue de un real por cada cien ducados de valor de carga, o su porción.

Consiguientemente en las cuentas del Consulado hasta 1691 se cobrará a cada navío, según si trae carga objeto de derecho o no, y si va cargado o vacío, una avería ordinaria y otra extraordinaria. Esta diferencia de derechos se debe a que las cuentas de ingresos están firmemente vinculadas a la naturaleza del gasto. La parte ordinaria de los derechos se dedicaba a los gastos usuales del Consulado; así esta avería llamada consecuentemente «Avería Ordinaria», se asienta siempre, o lo que es lo mismo, se cobra siempre. Es la base económica sobre la que subsiste la institución.

La avería ordinaria se usaba para pagar toda clase de pagos, incluidos normalmente los salarios del personal del Consulado, los del servicio ordinario y los libramientos especiales e incluso los más o menos ocasionales. Para los gastos denominados ordinarios no hacía falta un acuerdo del Prior y Jueces, que eran quienes dirigían la institución.

Ahora bien, el Consulado necesitaba, coyunturalmente, ingresos extraordinarios: sea para afrontar las obras especiales de la barra y puerto, obras que podían deberse a ampliaciones de las instalaciones, o a reposición de muelles y servicios que el agua o el tiempo hubieran deteriorado anormalmente, o para hacer frente a situaciones económicas excepcionales, deficitarias, frecuentemente originadas por el permanente estado de conflicto judicial. A estos ingresos se le va a llamar «Avería Extraordinaria».

En todo caso la avería extraordinaria era acordada de forma específica con un carácter finalista. De hecho suele decirse que, de manera expresa, se excluye el que la misma se dedique a salarios, limosnas u otros gastos semejantes, aunque fueren obligados.

Por lo tanto siempre se mantendrá una diferencia clara entre ambas averías. A todo lo que entraba se le cobraba, por derecho antiguo, un maravedí por ducado, lo que estiman, con ligera desviación, tres reales por cada 100 ducados. Al mismo cargamento se le grava con un real adicional en concepto de avería extraordinaria. De modo que en total se cobran cuatro reales por cada cien ducados, o su proporción. Así de lo cobrado tres cuartas partes son computadas como «Avería Ordinaria» y una cuarta parte es la «Avería Extraordinaria». Esto es: la «Avería Ordinaria» era el triple de la «Extraordinaria». Y además, ambas averías eran proporcionales al valor de las mercancías sobre las que gravaban.

Por su parte, en teoría, lo que salía pagaba sólo la «Avería Ordinaria», y en teoría pagaban en proporción al valor de lo extraído, en la práctica, como sabemos era otra cosa.

Ahora bien, en los libros de cuentas unas veces sí diferencian lo que se cobraba a las entradas y a las salidas, separadamente, fuere cual fuere el tipo de Avería, si ordinaria o extraordinaria. En esos casos podemos conocer directamente el valor de la carga: cuatro reales por cada cien ducados en las entradas y, en pura teoría, tres reales por cada cien ducados en las salidas.

Otras veces, las más, las cuentas nos dan para cada embarcación el importe de la «Avería Ordinaria» por un lado y el de la «Extraordinaria» por el otro, agregados los derechos de importación con los de salidas. Pero como ya sabemos el derecho extraordinario sólo se cobraba sobre las entradas, de modo que multiplicándolo por cuatro conoceríamos el valor de lo cobrado, por ambos conceptos, ordinario y extraordinario, a las importaciones; su diferencia con respecto al total cobrado sería imputable como «Avería Ordinaria» a las extracciones.

Por este procedimiento podemos disponer de una información homogénea para todo el período 1648-1691. Información sobre el valor de lo importado y, en teoría también sobre el valor de lo exportado<sup>13</sup>.

12. De hecho este matiz explica que fueran los comerciantes extranjeros, encabezados por los holandeses quienes protestaran por la medida. El Consulado había tenido cuidado de no poner trabas a las salidas de las lanas y el hierro, pero necesitaba ingresos adicionales. AFB, Instituciones, Consulado de Bilbao, CB 082; número 16, 1649.

13. La casuística es variada. En 1661 se dice «Primeramente el navío «El Juan del Clavel», maestre Juan Redmor. Se despacho el nueve de Agosto. Debe por el azúcar que trajo treinta y seis reales y por el hierro que llevó, once reales. Toca a lo añadido la cuarta parte de todas las averías que se cobraron a la entrada, y a este respecto toca nueve reales de que se forma cuenta aparte».

En otras palabras:

	Avería Ordinaria	Avería Extraordinaria	Total
Importación de Azúcar	27	9	36
Exportación de Hierro	11		11
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>47</b>

En primer lugar hay que añadir que, en este período, por lo común, cuando un navío transportaba sólo bastimentos o sal no pagaba derechos; cuando los traía con alguna otra carga complementaria, pagaba en función de ese cargamento. De hecho el navío, si no llevaba mercancía objeto de derecho podía no pagar nada en absoluto. En segundo lugar hay que señalar que, como ya se ha indicado para el período anterior, una cosa es que se diga en el encabezamiento de las cuentas de cada año que los derechos de salida son «Ad valorem» y otra es que de hecho lo sean por razón del embalaje o del peso. En las averías de 1657 se especifica: «trajo .... y por lo que lleva de lanas, a real por saca; aninos, a medio real por saca; y hierro, a dos maravedís el quintal» es decir, se cumplen claramente las especificaciones de 1635.

Si esto es así, como puede apreciarse, somos capaces de conocer el valor de lo importado, pero no el de lo exportado. Pero tampoco su peso o número de embalajes porque su componente es heterogénea. Sólo conociendo una de las variables podríamos calcular la otra. Y eso haciendo desdeñable la diferencia entre lanas y aninos y suponiendo que las partidas de paños y frazadas fueran mínimas.

En suma, por todo derecho las importaciones pagan a razón de cuatro reales por cada cien ducados; esto es el 0,36% del valor atribuido a la carga. Y para conocer con una precisión algo más ajustada el valor de referencia de la carga, basta con multiplicar el valor del derecho antiguo o «Avería Ordinaria», que en los libros de cuentas viene dado en reales, por 374 (34x11).

Pero en 1692 se plantea que lo que viene cobrándose como «Avería Extraordinaria» es, de nuevo insuficiente para las necesidades del Consulado. Para empezar, aparentemente en este momento no se decide aumentar los gravámenes, se decide repartirlos de otra manera. El texto que regula la avería dice en concreto: «Son a saber; un maravedí por ducado que cuenta y percibe de todas las mercaderías que entran y salen por la barra de la villa de Portugaleta, por razón de avería ordinaria; En virtud de Privilegio Real de Su Majestad. Y mas un real en cada fardo de valor de cien ducados, y lo añadido a el, que se cuenta por avería extraordinaria de todas las dichas mercaderías» lo que no es diferente de lo hecho desde 1648.

Lo distinto será, en principio, la forma de distribuir los ingresos y por lo tanto la forma en que se anotan en los libros de cuentas de averías. El «nuevo» gravamen del real por cada cien ducados seguirá destinándose íntegro a los gastos extraordinarios, pero el «viejo» derecho del maravedí por ducado, de entradas y salidas, que antes constituía íntegramente la «Avería Ordinaria», ahora se repartirá por mitad, tanto en entradas como en salidas, entre ambos destinos: «Avería Ordinaria» y «Avería Extraordinaria». Aparentemente el Consulado hace el esfuerzo de renunciar al 50% de sus ingresos ordinarios en beneficio de los extraordinarios.

Unos años después, en 1712 se explica así la situación: «2/5 partes de lo que entró y la mitad de lo que salió...es lo que toca a la avería ordinaria y a la otra avería toca la otra mitad de lo que salió y los 3/5 de lo que entró».

---

En otros casos se indica: «El navío «San Andrés», maestre Andrés Anses, que importó lo que trajo 120 reales, fue de vacío, y toca a la avería ordinaria 90 reales y al añadido 30 reales».

«El 19 de Agosto de 1673: 42, reales por lo que llevó el navío «La Trinidad», maestre José de Garbajos, que vino de vacío. Toca a la avería ordinaria los 42».

En el caso de *El Juan del Clavel* si partimos del gravamen ordinario y tenemos en cuenta que el azúcar, a razón de un maravedí por ducado, pagó 27 reales, o lo que es lo mismo 918 (27x34) maravedís, podemos calcular su valor en otros tantos ducados, o en 10.098 (918x11) reales. Si partimos del gravamen extraordinario de un real por cada cien ducados, los nueve reales representan 900 ducados de valor de la mercancía, esto sería 9.900 (900x11) reales.

La diferencia, aunque escasa es considerable y deja claro que para conocer el valor de la mercancía el derecho ordinario, al fraccionarse en valores menores (maravedí cada ducado, frente a real cada cien ducados) es más sensible a los matices contables y por lo tanto más fiable como referente para calcular el valor de lo descargado.

14. AFB, Instituciones, Consulado de Bilbao, CB 217 nº 98. En concreto, para evaluar de hecho lo que esta nueva manera de cargar las averías implicaba podemos mirar unos ejemplos. «El 30 de Enero se dio despacho al navío «San Antonio», maestre Antonio de Fonegra, que importó lo que trajo 120 reales de vellón. Toca a la avería ordinaria 48 reales y al derecho añadido 72 reales. Fue vacío». Por otro lado se cita otro caso: «El navío «Santa Teresa», maestre Cosme de Lue, que vino de vacío y fue para Cádiz, y que importó lo que llevó 48 reales. Toca por mitad a 24 reales a cada uno».

En otras palabras. En principio si a la avería extraordinaria le restamos el importe la avería ordinaria tendremos siempre el importe del «nuevo» derecho de real por cada cien ducados; el «San Antonio» pago 24 (72-48) reales por tal derecho. De la misma forma que pago por el derecho «antiguo» del maravedí por ducado, el doble de lo pagado por avería ordinaria 96 (48+48). Así pues se cumple, como dice el asiento, que importara lo que trajo 120 (96+24) reales.

Ahora bien, la mayoría de los navíos venían con carga y llevaban hierro o lana; esto es, pagaban por ambos conceptos. Entre 1648 y 1691 esto no plantea problemas porque la avería extraordinaria es exclusiva de las importaciones, pero a partir de 1692 como vemos la situación se complica.

Tomemos un tercer caso, éste de un navío que importa y exporta: «El 1 de Febrero el navío «Nuestra Señora de las Mercedes», maestre Antonio de Ledo, que importó lo que trajo 180 reales y lo que llevó 12; toca a la avería ordinaria 78 reales y al derecho añadido 114».

Si lo que llevó supuso 12 reales de derechos; de ellos, seis fueron para la ordinaria y otros seis para la extraordinaria. De modo que la ordinaria de las entradas fue de 72 (78-6) y la extraordinaria de 108 (114-6); por lo que el derecho del maravedí por ducado fue de 144 (72+72) y el del real por cada cien ducados de 36 (108-72). Así se cumple que lo que importó pagara 180 reales (144+36) y lo que exportó 21 (6+6), al tiempo que el derecho antiguo es cuatro veces el nuevo 144=36x4.

De modo que a partir de los datos del reparto de las averías entre ordinarias y extraordinarias podemos calcular cuánto pagaron, y por qué concepto las importaciones y cuanto lo hicieron, por el único concepto de gravamen general, las exportaciones.

Aunque no fuera más que para empezar, esto trajo sensibles variaciones en la manera de llevar las cuentas<sup>14</sup>. Pero ello no supone un gran problema en tanto en cuanto los datos no vengan agregados. Incluso para cuando se asientan así podemos hacer las debidas distinciones entre derecho «antiguo» y «nuevo», y por lo tanto mantener una cierta relación con el valor real de las mercancías<sup>15</sup>.

Pero aquí surge el problema principal. Como ya sabemos, la proporción entre el derecho antiguo y el nuevo es, con corta diferencia, de uno a tres; proporción derivada de su propia definición. Cien ducados suponían un real de «nuevo» derecho y ciento dos ducados, a maravedí por ducado del «viejo», rentaban tres reales (102:34). Pero a partir de 1692 la proporción no se cumple. De hecho las averías tratan la ficción de que la proporción es de uno a cuatro y no de uno a tres<sup>16</sup>. De modo que aparentemente uno de los dos conceptos, o los dos se aplican peculiarmente en relación con el valor efectivo de la carga.

Años más adelante, en las cuentas de 1716/17 se llega a decir: «El derecho de avería ordinaria antigua de un maravedí por ducado y un real en fardo de valor de cien ducados que es lo mismo que dos quintos del uno por ciento». O lo que es lo mismo el 0,40%.

En principio, en puro concepto el maravedí por ducado y el real por cada cien ducados equivalen al 0,358%, podía admitirse hasta un 0,36%. Años más tarde, en 1733 se elevará este concepto hasta el 0,50%. Son pequeñas variaciones (0,35-0,40-0,50) que en cualquier caso tenían honda repercusión en el comercio y que, en principio, modificaban los ingresos del Consulado de manera lo suficientemente sensible como para poder hacer frente a situaciones económicas más o menos difíciles. Y ello con indiferencia de la manera en que el derecho se definiera en términos legales. Se mantiene la ficción de que los conceptos no cambian, pero las diferentes formas de percepción y reparto permiten modificaciones, y consiguientemente incrementos que, siendo aparentemente nimios, resultan significativos en sus valores reales.

En cualquier caso hemos intentado ver hasta qué punto podemos construir una serie del valor de las mercancías importadas, pero ésta es una cuestión que en el siglo XVII muy en especial, está cargada de problemas, problemas derivados fundamentalmente del propio devenir de los precios. Pero no solo de ellos ya que, por poner un ejemplo, la documentación del Consulado no especifica, cuando dice que la avería es proporcional al precio de las mercancías introducidas, cuál es ese precio, esto es, quién lo marca. No nos indica si se trata del precio del conocimiento, y por lo tanto precio en mercado de origen, o si es un precio en puerto, precio de destino.

No tengo constancia de ello pero probablemente se trate de precios estimados en puerto por expertos locales, y de lo escrito por Guiard cabe desprender que son los Jueces quienes se encargaban de tal cometido, lo contrario podría dar pie a manipulaciones de los propios conocimientos de embarque. Ahora bien, que los precios sean los locales no soslaya los problemas.

Se ha escrito, y de un tiempo a esta parte con más agudeza que nunca, abundantemente sobre la coyuntura de los precios en la España de los Austrias, y es evidente que tal comportamiento influye notablemente en la realidad de una evolución del derecho de averías que se cobraba sobre el precio de las mercaderías importadas, pero también lo hace en ambas variables: precios y averías, la propia evolución monetaria. Tanto más cuando en Bilbao durante una gran parte de la centuria circuló libremente todo tipo de moneda, incluso de la más depreciada.

En general Vizcaya se situaba dentro del área monetaria de Castilla<sup>17</sup> y por lo tanto, en principio, circulaba normalmente el vellón. No obstante ello, en 1625 hubo un conato de protesta cuando se pretendió pagar a los marinos de leva con tal moneda. Por su parte en 1670 el propio Señorío acuerda «No corra la moneda de vellón llamada de molinillo (que tenía liga de plata) en este Señorío ni en doce leguas de sus

15. Más adelante algún año los datos vendrán agregados; esto es, se da el importe total de la avería ordinaria y el de la extraordinaria, importes agregados por ambos conceptos; las entradas y las salidas. En 1693 «El 18 de Mayo se despacho el navío «El Hermes» maestre Guillermo Ragget que importó lo que trajo y llevó 657 reales. Toca a la Avería Ordinaria 265 reales y al Derecho Añadido 392 reales». En principio corresponden al «nuevo» derecho del real por cada cien ducados 127 (392-265) reales y consiguientemente a los derechos antiguos de entradas y salidas 530 (265+265). ¿Cuánto de ello corresponde a entradas y cuanto a salidas? Si nos atenemos a la proporción establecida en estos años el maravedí por ducado sería 4 veces el real cada cien ducados; esto es 508 (127x4) reales. De modo que son 254 de ordinaria y otros 254 de extraordinaria. La avería de salidas asciende a 22 (530-508) reales, también por mitad. En resumen «Toca a la avería ordinaria 265 reales» 254 de entradas y 11 de salidas y «Al derecho añadido 392 reales» 254 de entradas, 11 de salidas y 127 de «nuevo» derecho. Así pues podemos reconstruir los repartos a partir de los datos disponibles.

16. Volviendo al mismo navío *Nuestra Señora de las Mercedes* si queremos calcular el valor de lo que trajo a partir del derecho «antiguo» del maravedí por ducado resulta que lo traído vale 53.856 (144x374) reales; pero si lo hacemos por el «nuevo» de real por cada cien ducados resulta que vale 39.600 (36x100x11) reales. Ésta no es la pequeña diferencia de apreciación del período 1648/1692, es notablemente mayor.

17. GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001, pág.101.



contornos», lo que de hecho suponía encarecer en parte los costos del comercio aunque por otro lado lo aseguraba<sup>18</sup>.

### **b) La procedencia o destino de las mercancías**

Un dato del máximo interés en el estudio del comercio de una localidad es el conocimiento del origen y destino de las mercancías objeto de intercambio. Y así es también para Bilbao. Lo que sucede es que aquí la documentación sólo ayuda en parte.

Como se ha indicado desde 1607 hasta bien entrado el siglo XVIII los cargos de las averías se hacen a los navíos, no a las mercancías; los liquidaban los maestros o, en su caso, los agentes de los mismos en la villa. Sin que inevitablemente tenga que ser así, este criterio implicó el que de cada navío se hiciera un único asiento, un único registro de avería tanto para las mercancías que traía como de las que llevara.

Por otra parte se puede constatar que no se da desde el principio una fórmula única de anotación, a lo largo de los años van variando en torno a una fórmula básica. Los datos fundamentales son la fecha, ya que un mismo navío podía, en teoría entrar en el Nervión más de una vez al año, lo que debía diferenciarse; la definición del navío que solía hacerse a base de nombre del mismo y el de su capitán o maestre, preferentemente este último, y el importe de la avería. Los datos complementarios eran la procedencia y el destino de la carga, y los componentes básicos de la misma (excepcionalmente indicando cantidad). En algunos registros se llegará a asentar la procedencia del maestre y en otros la matrícula (procedencia) de la embarcación.

El dato del origen de la carga tiene especial relevancia para el Consulado en el caso de los navíos que llegaban a la villa desde Nantes<sup>19</sup> o desde Terranova<sup>20</sup>. Los primeros porque su avería era tratada de forma especial en virtud de un acuerdo bilateral entre el Consulado de Bilbao y los comerciantes de la ciudad del Loira; los segundos aparentemente sin una razón específica. En ambos casos y durante unos años se llevará una contabilidad segregada de la general, luego, cuando las cuentas se presentan unificadas se seguirá haciendo especial referencia a los navíos de tales procedencias. Sólo dejará de hacerse esta acotación, de forma sistemática, cuando dejen de asentarse casi drásticamente los puer-tos de origen.

Según los análisis al uso, la promulgación del Edicto de Nantes de 1598 supuso un impulso notable al comercio de la ciudad del Loira, prosperidad que hace posible que en 1604 se acuerde bilateralmente una situación de especial permisividad para la negociación nantesa con España, situación excepcional que se prolongó hasta entrado el siglo XVIII. De resultas de ella, y de la propia evolución del comercio en la ciudad francesa, las relaciones con Bilbao fueron amplias hasta 1635, momento en que el comercio bilateral se resiente grandemente.

Ahora bien, como la información sobre este negocio es más detallada que la general podemos saber lo que el mismo supuso tanto en tráfico como en comercio, en el contexto de la generalidad bilbaína<sup>21</sup>.

Las causas de este titubeo con respecto a la información de procedencias no están claras pues la documentación no se refiere a ello, no obstante hay circunstancias que son evidentes. Probablemente, en principio el Consulado deseaba tener la máxima información en cada caso. Pero tenía que atenerse a los documentos disponibles, no a las declaraciones más o menos bien intencionadas de los maestros. Y deseaba tener el máximo de información porque en el siglo XVII, como en otros, las situaciones de conflicto implicaban también políticas, más o menos radicales, de bloqueo. Asentar el origen de una mercancía en función de un determinado documento público, debidamente legitimado, suponía desentenderse de la legalidad o ilegalidad efectivas de la carga. La responsabilidad de la prueba recaía en otros.

Consiguientemente con este criterio los momentos de bloqueo son los que recogen con más cuidado las especificaciones sobre el origen de los navíos, al menos de aquellos que transportan cargas que pudieran ser sospechosas de contrabando. En algunos momentos especificar que unas telas llegan de Francia o

18. SAGARMINAGA, Fidel: *El gobierno y el Régimen Foral del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1892, vol.I, pág.265.

19. A veces las averías tratan a ciertos navíos procedentes de Morbrian, Saint Maló, La Rochelle u otros puertos de la zona, como si fueran de Nantes. Otras veces los navíos de tales procedencias son tratados como los comunes. No consta la razón de tal diferencia de trato.

20. Durante el siglo XVII y parte del XVIII se usaran denominaciones genéricas como ésta de Terranova o, más adelante, la de Nueva Inglaterra. A partir de mediados del XVIII se recurrirá a especificaciones más completas de los puertos americanos.

21. Según EZKIAGA, P.: *Bilboko merkatalgoa XVII mendean*, Deusto, inédito, 1977, entre 1609 y 1635 los navíos procedentes de Nantes fueron 388, pp.158 y 159.

Inglaterra, y no de Holanda era determinante. De modo que, en este aspecto, el grado de concreción de las fuentes depende de hechos externos a la misma, no de su naturaleza<sup>22</sup>.

Para que un asiento así tuviera un cierto valor, su aceptación tenía que basarse en un documento en cierta medida público. Cuando no hay especificaciones legales al respecto, el conocimiento de embarque. De modo que la anotación del Consulado recoge la procedencia, siquiera teórica de la mercancía; no el último puerto del que ha zarpado el navío que la transporta. Y sin embargo, no siempre es así.

Hay registros que señalan como procedencia de partidas, sobre todo de pescado salado, San Sebastián, cuando es claramente originario de otros puertos. De hecho aquí lo que se hace es transferir a las autoridades donostiarra la responsabilidad sobre la legalidad o no del cargamento.

El problema más relevante de este registro, no es sólo el de su mayor o menor continuidad, sino el de la compatibilidad del dato de entradas con el de salidas. Al hacerse un sólo asiento, en el caso de los navíos con carga importada y cargamento de salida, al hacerse una única referencia de lugar, parece como si la procedencia y el destino tuvieran que ser los mismos, lo que no es así necesariamente. Por lo común se asienta la procedencia ya que es donde se daba el mayor riesgo de sospecha de fraude.

En consecuencia con todo ello no puede hacerse una serie completa de procedencias, de hecho incluso una serie parcial, salvo para Nantes o Terranova es incluso dudosa. No nos consta que ninguna otra procedencia se anotase sistemáticamente. Cabe que se hiciera, pero lo más probable es que no. En algunos años, sobre todo al principio, se anotan prácticamente todos, o casi todos, los puertos de origen. A estos ejercicios se limita la posibilidad de hacer un análisis siquiera parcial, de esta variable en su vertiente internacional; en los demás casos sólo puede trabajarse por muestreos.

### **c) Los productos del comercio**

En principio en lo que a productos se refiere hay que distinguir entre importaciones y exportaciones.

Estas últimas, no por más esquemáticas nos son mejor conocidas. De hecho hasta mediados del siglo XVIII las cuentas de averías no especifican los cargamentos de hierro o lana que se expiden por el Nervión. A lo sumo algún año suelto confirma la regla. Lo más que dicen las cuentas es: «por la lana y el hierro que llevó...», los paños raramente se mencionan y registros sueltos de cítricos, de castañas o de tabla sólo merecen algunas menciones que hacen dudar del carácter sistemático de las mismas. De modo que de poco sirve todo ello.

En las entradas aunque en teoría el abanico de objetos susceptibles de comercio es amplísimo, en la práctica no lo es tanto<sup>23</sup> con, lo que en puridad nos estaríamos refiriendo a una variable de complejidad relativa. Pero en este momento, más que la mayor o menor diversidad de los productos de intercambio, lo que nos interesa es determinar el grado de información que al respecto proporcionan las averías bilbaínas, y lo cierto es que esta información es desigual y variable, además de inconstante.

Inconstante porque no todos los años se proporciona, de hecho en las tres últimas décadas sólo se dan noticias esporádicas, y en las cuentas precedentes no hay una sistemática de asiento de esta variable. Hay ejercicios en los que unos cargamentos se señalan y otros no; de modo que ni siquiera hay un criterio para un año.

Por otra parte hay productos con respecto a los cuales las anotaciones parecen más sensibles; en concreto el pescado, en especial el de Terranova. También merecen atención especial, al menos algunos años, los bastimentos, en concreto el trigo, y la sal; pero aún así el hecho de que algunos años no se mencionen ni una sola partida hace sospechar de la sistemática de la anotación. Cuando se dice que un navío trae tal o cual carga, puede darse por verdadero, pero cuando nada se señala, no cabe suponer que no traiga incluso los productos que más frecuentemente se declaran como introducidos. Ésta es siempre la incertidumbre de las anotaciones no sistemáticas.

Pero es que además tampoco hay una manera definida de referirse a cada cosa. Así la expresión pescado tiene un carácter ambiguo; para mayores especificaciones hay que partir de datos complementarios.

---

22. ISRAEL, Jonathan I.: *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997. Si damos por cierta esta interpretación, serán las relaciones con Holanda la clave del registro de procedencias. No parece casual que sólo las averías del periodo 1606-1640 se tomen, con las lagunas que se quieran, la molestia de anotarlas. Es probable que la razón por la que casi nunca se señala el origen de las pinazas sea de la misma índole. Ya que este tipo de embarcaciones menores rara vez se usaba para un tráfico que no fuera de cabotaje no tenía sentido hacer tal especificación; de hecho las pocas veces que se hace, se refieren a pinazas llegadas desde San Sebastián.

23. ZABALA, Aingeru: «Características del comercio bilbaíno a mediados del siglo XVII» pendiente de publicación con las Actas del Congreso Bilbao 700 en la revista *Bidebarrieta*.

Si un pescado llega de Terranova previsiblemente es bacalao, que a veces llaman truchuela (un tipo de bacalao), si de Galicia, sardina; pero a veces no figuran los orígenes. Entonces cabe partir de una estimación también indirecta, cual es el hecho de que las averías por pescado menor, esto es por sardina, congrio etc. son averías menores en importe, y las de bacalao notablemente superiores. Claro que siempre que no se trate de partidas pequeñas de pescado salado llegadas de San Sebastián, de San Juan de Luz o Bayona.

No es el pescado el único caso. Durante algunos años los textiles se prestan a denominaciones confusas: fardos, paños, tejidos... no hay una manera de denominarlos. Y eso por no insistir en una expresión tan genérica y por lo tanto inútil como la de mercaderías, que es casi tanto como decir objetos de comercio. Claro que no habiendo una denominación estable, aún menos hay referencias a denominaciones específicas en función de calidades, colores o demás.

Resumiendo. Los productos no siempre se anotan, cuando lo hacen no lo registran en todos los casos, alguna vez es cierto que llegan a hacerlo en casi todas las partidas, y las expresiones que los describen son ambiguas. Pero, lo que es más, no se asientan salvo rarísimas excepciones las cantidades de un producto, ni siquiera las de pescado. De modo que esta información es, a lo sumo, cualitativa.

El problema se complica con un hecho obvio: los productos de comercio rara vez son únicos. Salvo el bacalao, y algún otro producto, los cargamentos suelen ser mixtos; esto es, se transporta a la vez más de una mercancía.

Cuando el producto es único la avería al ser proporcional a su valor, nos puede ilustrar algo sobre su magnitud, y una serie puede ser una aproximación no sólo a su valor en el mercado sino también a la cantidad comercializada (siempre supuesto un precio estable). Pero al anotarse varios productos a la vez, y no darnos magnitudes, no podemos adscribir a cada uno una parte de la avería.

#### **d) Capitanes y navíos**

En ambos casos se trata de nombres, y los nombres, que como en este caso frecuentemente son extranjeros, suponen un auténtico problema para la investigación. Y esto es especialmente sensible ya que estos datos, el nombre del navío y el del capitán o maestre, se asientan siempre.

Pero el hecho de su asiento regular no está exento de problemas, ni en un caso ni en el otro.

El nombre de la embarcación se anota casi siempre, las excepciones son contadas; recuérdese que, al fin y a la postre la avería se adscribe a ella. Pero esto no quiere decir que no se planteen ciertos problemas.

El apartado de la embarcación se compone de dos datos: el tipo de la misma y su nombre. Años más adelante, cuando se empieza a cobrar durante algunos ejercicios el llamado derecho de tonelaje, también se registrara el arqueado de la nave.

Con respecto al tipo, que normalmente suelen ser navíos, pinazas, pataches, bajeles, zabras, bolantes y alguna nao, hay algunas dudas. En primer lugar, no siempre se suele especificar el tipo, y por otra parte alguna de las denominaciones puede ser a la vez genérica y específica. Esto es, la palabra navío puede a veces designar un tipo de embarcación y otras ser simplemente un genérico, como la propia embarcación o, hoy en día, entre nosotros, barco. También parece tener ese carácter ambivalente la denominación baxel<sup>24</sup>.

Pero además parece que no es una característica del asiento que revista especial interés, de ahí que algunas veces el mismo vaso aparezca con más de una definición tipológica. Lo más frecuente es llamar a algunas pinazas navío<sup>25</sup>.

En cuanto al nombre propiamente dicho, poco hay que señalar; salvo que frecuentemente tiene unas connotaciones que están por encima de la pura denominación. Casi parece que algunos nombres son sinónimo de origen de matrícula del navío.

Así es muy significativo que en 1654 de 41 embarcaciones que constituían la matrícula de Plencia 20 se llamaran *Nuestra Señora de Aguirre*, nombre que no tenía ninguna otra embarcación de ningún otro

24. En 1608 se dice «averías que se cuentan de los navíos, báseles y fustas que vienen de todas partes...». Y también el mismo año, en abril se dice «...se despacho el navío, digo el baxel...», «...lo contado de averías de las sacas de lana y aninos que Pedro Hendot cargó en diferentes bajeles que de cuenta fenecida...», AFB, Instituciones, CB 208. De modo que aunque ambos términos navío y baxel puedan ser genéricos, no son intercambiables, significan claramente cosas diferentes. Y sin embargo, el mismo año el 7 de marzo al *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* de Mateo de Santacelay se le califica de baxel, al igual que se hace en 19 de mayo, pero en 21 de abril se le registra como navío.

25. Un ejemplo es *La María* de San Juan de Luz de Miguel de Ayuso que se registra once veces como pinaza pero en una lo hace como navío.

puerto, o que, por las mismas fechas otras 20 se llamaran *La María* en San Juan de Luz y no hubiera otra con el mismo nombre en toda la costa vasca<sup>26</sup>.

Una ocasional anotación marginal indica el puerto de procedencia de un navío. Así a veces se dice: «La María de San Juan de Luz» o «El paquete de Bristol» u otras denominaciones<sup>27</sup>.

Más compleja es la cuestión del nombre del capitán o maestre<sup>28</sup> ya que aquí sí influye, y de manera terminante la cuestión lingüística. En el caso de los extranjeros los problemas son frecuentes. Es significativo observar como al mismo maestre se le puede llamar en distintas judicaturas de manera diferente, incluso puede darse algo así en el mismo ejercicio<sup>29</sup>.

Con estas características localizar a lo largo de las cuentas un navío es poco menos que imposible. El caso de Cornelio Adriense es significativo, cabe pensar que trabajó en Bilbao entre 1650 y 1656, primero al frente de *El Sol* y luego al mando de *El Caballero*, en 1656 aparece con *El Macarel*. Pero entre 1652 y 1654 no entra en el Nervión<sup>30</sup>.

1650	4	1	Navío	El Sol	Cornelio	Adriensen	Cornelio Arensen	536	6
1650	10	25	Navío	El Sol	Cornelio	Adriensen	Cornelio Arnes	117	81
1651	6	21	Navío	El Sol	Cornelio	Adriensen	Cornelio Arensen	51	7
1651	10	3	Navío	El Sol	Cornelio	Adriensen	Cornelio Adriens	130	2
1651	11	5	Navío	El Caballero	Cornelio	Adriensen	Cornelio Herenston	216	34
1652	4	13	Navío	El Caballero	Cornelio	Adriensen	Cornelio Adriensen	26	17
1652	6	27	Navío	El Caballero	Cornelio	Adriensen	Cornelio Adriensen	107	75
1654	8	17	Navío	El Sol	Cornelio	Adriensen	Cornelio Ariensen	274	4
1656	10	18	Navío	El Macarel	Cornelio	Adriensen	Cornelis Adrianssen	168	5

En estas circunstancias pretender reconstruir la historia de un capitán, un maestre o de un navío es muy difícil<sup>31</sup>.

### Las partidas de gastos

Como se desprende de lo dicho para los derechos de averías hay partidas de gasto de carácter ordinario, y otras de naturaleza extraordinaria. Lógicamente a un estudio del comercio interesan, en todo caso, las partidas ordinarias; lo que no quiere decir que no puedan obtenerse noticias de interés de las informaciones coyunturales, pero, en todo caso se trataría de datos complementarios. Por otra parte la casuística de lo Extraordinario es inabarcable. De modo que sólo vamos a analizar las partidas que componen el gasto ordinario.

Las mismas son: El dinero de Dios; Santos y pobres; Caminos y Rivera; Salarios de Jueces; Salarios de Tesorero, Escribano, Andador y Descargador; San Antón; y Resto para la Universidad.

En el período 1607-1647 a los navíos procedentes de Nantes se les aplicaba un sistema de cuenta especial que, no obstante su carácter ordinario refleja cuestiones poco relevantes a los efectos de lo que venimos señalando.

26. ZABALA, A.: «Quelques informations sur la flotte de Labourd en 1654/1657», VV.AA.: *Passé, Present et Avenir du port de Bayonne*, Bayonne, 2000.

27. Sólo en 1612 se anota con cierta regularidad el puerto de matrícula de los navíos.

28. Lo más común es que se anote el nombre del maestre. Él era «el encargado de dar las órdenes a todos los marineros así como el responsable de las vituallas, velas y cordaje», GOODMAN, D.: *ob.cit.*, pág. 346. Aquí, como se señala para otros lugares frecuentemente maestre y capitán eran la misma persona, cuando no además del propietario mayoritario.

29. A veces, cuando se localiza una firma en algún documento cabría pensar en una forma definitiva de un apellido, pero no hay garantías ni aún así, pues a veces incluso la firma cambia.

30. En todo caso esto que presentamos es sólo una hipótesis. Por ejemplo es probable que *El Caballero* fuera efectivamente de Adriense pero que *El Sol* tuviera otro capitán, p.e. Arensen, y que por último *El Macarel* no tuviera nada que ver con los otros dos. Evidentemente hay ejemplos más claros en los que el cambio de nombre es obvio.

31. Y esto partiendo de cuestiones más o menos normales. Porque ¿cómo interpretar que el 18 de septiembre de 1612 pague sus averías el maestre del navío *Disferas* de Çubiburu Juanes de BerÇao en viaje de retorno desde Terranova y que el 17 de octubre un Juanes de BerÇao aparezca liquidando las averías del navío de La Rochelle *El Nombre de Dios* también procedente de Terranova? La cuestión es si se trata de un error del escribiente, si son dos personas con un mismo nombre, o si se trata de la misma persona que ha cambiado de navío y hace dos veces, una vez en cada caso, la declaración.

### a) El Dinero de Dios

Hasta ahora en los casos en que se ha afrontado el análisis del movimiento de navíos en el Nervión, en el siglo XVII, casi siempre se ha hecho partiendo de los datos que en los libros de averías se definen como «Dinero de Dios» y ello porque esta cantidad que aparece definida en el resumen de las cuentas de averías de cada año es por lo tanto perfectamente localizable y, en principio es declarada como una cantidad fija que se le imputa a cada navío. De modo que la evolución del importe de tal partida debe indicar la del tráfico del propio puerto.

«Dinero de Dios es lo que dan en señal los cargadores al Fiel y Cónsules para la licencia de las mercaderías que en sus navíos han de cargar. De cuyas averías se saca lo primero esta partida, la cual es siempre una misma cantidad (10 maravedís) en cada navío, por más o menos que valgan las averías.»

Como he señalado, el tráfico se ha evaluado a partir del derecho llamado «Dinero de Dios», dato que puede obtenerse en las cuentas de los libros de averías<sup>32</sup>, la primera partida del cargo de las cuentas de todos los años, partida que, en teoría, dividida por los diez maravedís de derecho individual tendría que indicar el número de preceptores, o lo que es lo mismo, de navíos. Pero los datos no son fiables porque a veces se trataban de forma agregada.

Así en 1685 se dice: «Se cobraron de diferentes gallegos, por los derechos de sardina y congrio que trajeron, en diferentes navíos españoles...», y más adelante se reincide «Se cobraron de los derechos de sardina, sal y otras cosas que durante esta judicatura se han descargado en Portugaleta...». De modo que en las cuentas del año se registran unas 173 partidas, pero si dividimos el importe del «Dinero de Dios» del año por los referidos 10 maravedís de gravamen individual, resulta que el número de navíos que usó el puerto asciende a 189.

Por el contrario cuando las cantidades son pequeñas puede ser que se computen las averías de varios navíos como uno solo, y sólo pagan «Dinero de Dios» por uno de ellos<sup>33</sup>. O en otros casos una misma embarcación paga su «Dinero de Dios» dos veces, una al entrar y otra al salir, lo que no hacen los demás que sólo computan una vez sea cual sea su plan, si de traer solo, si de solo llevar o si de traer y llevar<sup>34</sup>. No parece que haya norma fija; de modo que deben analizarse una por una todas las partidas.

Esto con la particularidad de que el año de averías es de Santiago a Santiago. En 1674 se plantea pasar la dación de cuentas a principios de año y entrar así en un calendario con el cierre de cuentas en Epifanía. En 1676 se hace efectivo el acuerdo, de modo que los datos que se proporcionan son todos ellos en años civiles, pues las averías se asientan por días y la reconversión es posible; sólo hay un matiz: los datos agregados se atribuyen siempre al mes, no es posible distinguirlos por días; incluso en algún ejercicio los datos vienen en una anotación final, de modo que se imputan globalmente el año de las cuentas, sin atender a los matices del calendario. Con todo, estos casos son claramente excepcionales.

Además las averías tienen otros matices. Como se ha indicado desde principios de siglo, hasta unos años después las averías de los navíos procedentes de Terranova y de Nantes se cobran separadamente. Esto es, hay un cuaderno de cuentas generales y otro para las embarcaciones con las procedencias señaladas. Para evaluar el tráfico, lógicamente, hay que agregar los datos de ambos cuadernos.

### b) Santos y pobres

«Lo que se saca para este efecto es para dar de limosna a Conventos y pobres del lugar; y muchas Misas Votivas y otras que se sacan por los navegantes; y dar a mercaderes robados y marineros que vienen o que se les hayan perdido sus navíos en la mar. Y algunos años es tan grande este gasto que no basta lo que se saca para ello y se suple del dinero que se reparte para la misma Universidad».

Este derecho era proporcional a lo que cada navío pagaba en concepto de avería ordinaria en razón de cada dieciséis partes una. Se trata pues de una información que no aporta nada a lo que ya sabemos y podemos obtener de las propias averías. De hecho su valor es sólo relevante en las cuentas anuales en

32. Excepcionalmente el Dinero de Dios no se anota en la judicatura de 1666/67.

33. El 13 de noviembre de 1612 se anotan a *La María* de San Juan de Luz del Capitán Sabat de Lobiaga que trajo de Terranova unas pocas grasas y *La María de San Vicente* del capitán Miguel de Larralde que también trajo grasas. Juntos pagaron 47 reales de avería y sólo se cargaron 10 maravedís como «Dinero de Dios».

34. Es el caso del navío de Vicente de Marchan, el llamado *La Oliva*, que pagó al llegar procedente de Nantes el derecho correspondiente y lo volvió a pagar al liquidar a su salida para el puerto del Loira el 11 de Enero de 1613.

aquellos casos en los que, como se señala su importe, ha tenido que ser reforzado, y ello más como indicador de variables externas que como dato para el comercio o el tráfico.

### **c) Caminos y Rivera**

«Lo que se saca de esto es para la limpieza de la rivera, poner las boyas en los bajíos de ella, echar piedra en el muelle de la barra de Portugalete y hacer y reparar los muelles y descargaderos de esta villa y los caminos de empedrados, paredes y pontones así sobre los de sobre la rivera como los otros por donde anda la trajinería con mercaderías y bastimentos para Castilla y otras partes, y las mas veces no es bastante la cantidad que se consigna para lo susodicho, por ser muy ordinaria la costa que se tiene. Y así se saca de la partida que se tiene para la dicha Universidad. Acudiendo siempre a lo que el tiempo y la necesidad hacen mas forzoso».

Para esta partida de cada embarcación se sacaba lo mismo que para Santos y Pobres, y como en aquel caso es una información no relevante a los efectos que venimos buscando.

No obstante hay que hacer una advertencia ya que, como indica el texto citado, era ésta una partida frecuentemente insuficiente y de hecho esta cortedad de recursos ordinarios fue suplida varias veces por las averías extraordinarias, pero de ellas se sacaba cuenta aparte.

### **d) Salarios de los Jueces**

A los Jueces no se les daba otro ingreso que lo que les tocaba de provecho de las averías, que era de doce partes una, algo más del 8%, lo que se repartían entre los tres. Siempre considerando solamente la avería ordinaria. Y ello por el trabajo de evaluarla en cada caso; lo que no era banal considerando que prácticamente entraba más de un navío al día.

### **e) Salarios del Tesorero, Escribano, Andador, Descargador y Billetero**

Sus salarios, como el de los Jueces era proporcional al ingreso de averías y se retribuía en cascada, esto es: al Tesorero y Escribano, la mitad que a los Jueces; al Andador y al Billetero la mitad que al Tesorero y Escribano; y al Descargador la mitad que a los anteriores.

Pero por el contrario que los Jueces que eran elegidos cada año estos oficiales eran estables y desarrollaban además otras funciones por las que también se les retribuía aparte con cargo a la partida de la Universidad.

El oficio del Tesorero, «Síndico Tesorero», era acudir a la defensa de los negocios «que se ofreciesen en esta villa y recibir a su poder el dinero de las averías, y distribuir las con las libranzas», además de dar las cuentas de las mismas cada ejercicio.

Al Escribano le tocaba «privativamente» hacer todo lo que pertenecía a su oficio en el Consulado, de modo que él era quien hacía las certificaciones de haber liquidado las averías que cada navío debía recoger antes de partir.

El oficio del Billetero era «Hacer los billetes para que conforme a ellos los maestros cobren sus fletes y averías de los mercaderes dueños de las mercaderías que traen los navíos». El Andador tenía por oficio correr la ribera, de día y de noche «Tener cuenta de las mareas, acudir a las descargas de mercaderías y avisar a sus dueños para que acudan a recibirlas, y ayudar a los maestros a cobrar sus fletes y averías».

### **f) San Antón**

La Iglesia anexa al edificio de la Casa de Contratación recibía anualmente una ayuda que era proporcional al comercio, en concreto de cada 1.000 maravedís de derecho de avería 10; esto es, un 1% del derecho ordinario.

### **g) Para la Universidad**

«Lo que se cuenta para ella es para acudir a los reparos de la Casa de Contratación. Y para la vista que una vez al año se hace en ir a la villa de Portugalete a continuar la posesión de la barra de ella, a donde van los tres Jueces con los otros tres anteriores y todos los oficiales de la Casa; la cual posesión se observa por ella mediante executoria que tiene ganada contra la dicha villa. Y así bien es para la defensa de la jurisdicción de la dicha

Contratación y de muchos pleitos que de ordinario se intentan contra ella y el trato y comercio. Y para despachar correos y persona a la Corte, Valladolid y otras partes, así a dichos pleitos como a otras cosas importantes al bien y beneficio del comercio. Y para pagar los salarios de los oficiales de la dicha casa».

Como puede apreciarse se trata de participaciones, salvo en un caso, el del Dinero de Dios, que no aportan, en su naturaleza nada nuevo, son sólo fragmentos de la Avería Ordinaria. Y por otra parte el Dinero de Dios ya hemos indicado que sólo es operativo para estimaciones un tanto groseras. De modo que las cuentas de Averías, con todas sus limitaciones, sólo son útiles en la vertiente de sus anotaciones de ingresos, no en la de gastos; en el cargo, no en la data.

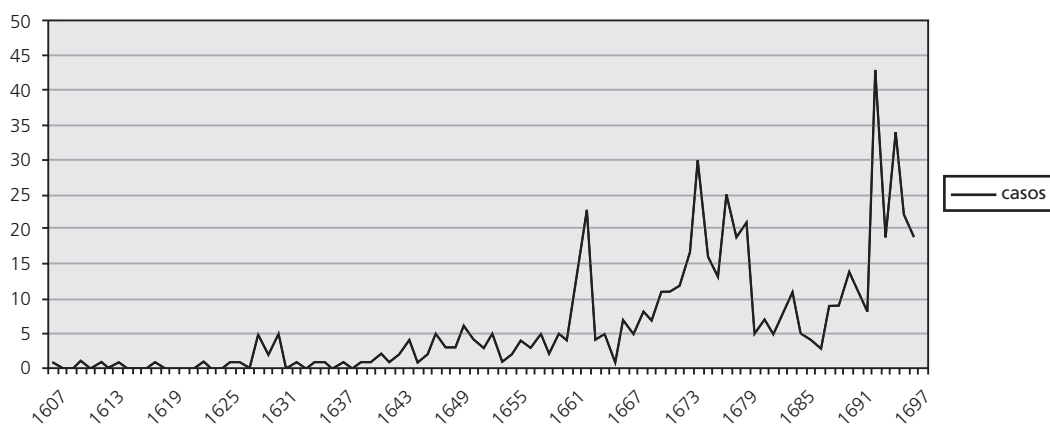
## LA DOCUMENTACIÓN DE CARÁCTER JUDICIAL

El Consulado se constituye, entre otras cosas, como un tribunal con el propósito de facilitar el comercio, de evitar pleitos costosos y largos, y con ello agilizar la actividad mercantil, para la que la rapidez de las actuaciones es clave.

En teoría no tendrían que sustanciarse causas por el procedimiento escrito, pero en la práctica no fue así, poco a poco, el recurso a la causa con testimonios escritos fue en aumento. De hecho, el Consulado defendió con cuidado la preservación de su ámbito competencial en materia judicial<sup>35</sup>. El resultado de estos pleitos constituye el conjunto de expedientes de la Sección Judicial que se archivan con la referencia de Pleitos Consulares en el Archivo Foral de Bizkaia.

Como documentación correspondiente a la institución bilbaína, su ámbito ordinario, su territorio, es el del Señorío. Circunstancialmente se encuentran casos que referidos a otros lugares, comúnmente San Sebastián, son remitidos para su resolución al tribunal del Consulado.

No se encuentran pleitos de principios de siglo, aunque los hay desde el siglo XVI, pero no hay que olvidar que previsiblemente se ha perdido parte de la documentación original. Con todo, también cabe que inicialmente el recurso a los pleitos escritos fuera más ocasional y que más adelante, paulatinamente fuera generalizándose tal práctica. Sea como fuere, el hecho es que para la primera mitad de la centuria solo contamos con unos pocos casos, pero a partir de 1645 van menudeando<sup>36</sup>.



Se trata de unos 568 casos divididos en veinte tipologías, de entre las que son mayoría los pleitos ordinarios y los pleitos ejecutivos<sup>37</sup>. En estos últimos y en las quiebras se puede encontrar documentación complementaria, como son conocimientos de embarque, tasaciones, correspondencia....

35. ZABALA, A.: «Conflits de competences entre les institutions locales de la côte de Biskaye pendant le Ancien Régime», VV.AA.: *Pouvoirs et Littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, 2000.

36. De todas formas no todos los documentos tienen el mismo significado. De los 43 registros de 1695, año de máximo, 34 son patentes de navegación, un tipo de documento que apenas se da otros años, que tiene su origen en una decisión de la administración y que no tiene en sí mismo carácter judicial. Algo semejante sucede en 1698, año en el que de los 8 son protestas de mar 22 casos.

37. Hay cartas de pago, contratos, declaraciones de testigos, declaraciones juradas; expedientes de apresamiento, averías compulsas y naufragio; reconocimiento de embarcaciones, recuperación de bienes, expedientes de retención, visita, licencia y memoria; patentes de navegación, protestas de mar, quiebras y los referidos a pleitos ejecutivos y ordinarios.

Este conjunto importante de documentación no se presta, por su propia naturaleza a un tratamiento sistemático y consiguientemente señalar su posible uso para la historia del comercio marítimo de la villa es un trabajo más que nada aproximativo. Una parte importante de sus posibilidades depende de cada documento en particular, pero más especialmente de la capacidad del propio investigador.

Con todo, cabe señalar que pueden encontrarse abundantes informaciones sobre los puertos correspondientes del comercio bilbaíno, sobre los productos objeto de intercambio, sobre las firmas comerciales, sus negocios y sus gentes. Pero todo ello sin un carácter seriado o sistemático. Su mayor riesgo es no dimensionar adecuadamente la información que nos proporciona, no disponer de otros elementos que permitan estimar el carácter más o menos general de un determinado comportamiento; es decir, distinguir la categoría de la anécdota.

Tiene por lo tanto una vertiente complementaria de los datos de los «libros de avería» e incluso de los protocolos notariales. Difícilmente puede ser tomada como la documentación sustantiva de la investigación. Por el contrario, sobre todo para el siglo XVII, un trabajo que no cuente con la información que se puede obtener de estos pleitos, corre el riesgo de quedarse en la mera cuantificación, sin ir más allá, hasta el dominio de los hechos. De modo que con las limitaciones que se quiera se trata de un conjunto de documentos extenso y fundamental para la materia que nos ocupa.

Desde un punto de vista metodológico está la cuestión de su fiabilidad. Pero en este caso, en el judicial, la reflexión hace tiempo que está hecha, y el Consulado es a estos efectos un tribunal más. De hecho el grado de eficacia de sus sentencias, si atendemos al resultado de los recursos planteados y tramitados, es alto. En general se trataba de un tribunal competente, tanto que sus ordenanzas, con el tiempo, serían copiadas. De modo que, allí donde quepan dudas, la sentencia indica el ámbito de lo cierto. Pero, por lo común, el tipo de información que se decanta de estos documentos tiene una amplitud mucho mayor que la puramente litigiosa, nos informa sobre múltiples detalles, incluso sobre formas de vida y mentalidades, y en esto no hay campo para la inquietud.

Por otra parte por su propia naturaleza, se trata de pleitos que, por lo común se resuelven con diligencia y, por lo tanto, dentro de lo cabe, no acumulan mucha información, al menos no mucho papel, debido a cuestiones procedimentales, aunque el mismo fue paulatinamente en aumento.