



LARRINAGA RODRIGUEZ, Carlos: "El comercio marítimo guipuzcoano entre 1800 y 1914", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 397-420.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El comercio marítimo guipuzcoano entre 1800 y 1914

Carlos Larrinaga Rodríguez

Universidad del País Vasco¹

1. DÉCADAS DE INCERTIDUMBRE, 1800-1842

La prosperidad comercial que vivió la costa guipuzcoana en general y San Sebastián en particular durante las décadas centrales del siglo XVIII se vino abajo a finales de esa centuria. Son varias las causas que pueden explicar esta crisis, debiendo mencionar la declaración de guerra contra Inglaterra en 1779; la pérdida de la exclusividad de la Compañía de Caracas en el comercio venezolano, lo que provocó su clausura en 1785; los acontecimientos políticos vividos en la década de los noventa como consecuencia de la Revolución Francesa y las sucesivas guerras de la Convención y de la Independencia contra el país vecino.

Pese a la mala situación que vivió este territorio durante las primeras décadas del siglo XIX, su actividad mercantil, lejos de desaparecer, se mantuvo, aunque con unos niveles bien inferiores a los existentes durante la segunda mitad del siglo XVIII². Este panorama, que debe ser entendido dentro del contexto general de la crisis del Antiguo Régimen, desencadenó una fuerte polémica entre la burguesía comercial donostiarra y la Provincia. Para la primera, era preciso intensificar el tráfico mercantil con América y Asia y «españolizar» los productos guipuzcoanos para lograr la tan necesaria recuperación económica. Ahora bien, el principal obstáculo para las pretensiones donostiarras estribaba en el mantenimiento intacto del sistema foral que querían preservar los representantes del resto de la provincia. Las disputas entre ambas posturas en las juntas generales y particulares fueron constantes a principios de los años treinta, de suerte que fueron adoptando un carácter irreconciliable que se manifestaría de manera drástica durante la Primera Guerra Carlista.

Las dos reivindicaciones básicas de los comerciantes donostiarras durante años fueron el traslado de las aduanas a la costa y a la frontera y la habilitación del puerto de San Sebastián para el comercio con América. Estas medidas ya habían sido obtenidas por un espacio de tiempo muy breve durante el Trienio Liberal, pero con el retorno a la política absolutista de Fernando VII quedaron suprimidas. Fruto de la actuación de aquellos mercaderes en las instituciones provinciales fue la *Memoria Justificativa de lo que tiene espuesto y pedido la Ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa*, publicada en 1832³. La oposición de los notables de la provincia, propietarios rurales en buena medida, fue rotunda, insistiendo en la inmutabilidad de los fueros, aunque esto no fue óbice para que las gestiones de los donostiarras obtuvieran sus frutos. Vistos los fracasos para llegar a un acuerdo en la junta particular de Azpeitia de 1831 y en la general de Hernani de 1832, San Sebastián envió entonces a Madrid a Claudio Antón de Luzuriaga con el fin de seguir negociando con las autoridades del reino las concesiones que buscaban.

Sus gestiones culminaron con éxito, ya que por el Real Decreto de 14 de noviembre de 1832 se habilitaba el puerto de San Sebastián para introducir «frutos y efectos coloniales» en las provincias vascas y Navarra. Como no podía ser de otra manera, esta decisión desencadenó nuevas disputas entre los representantes de esta ciudad y los del resto de Guipúzcoa. Tal fue la presión ejercida por la Provincia, que el Gobierno emitió una nueva Real Orden el 29 de marzo de 1833 por la que quedaba suspendida la habilitación concedida. De esta forma San Sebastián y Guipúzcoa perdían un instrumento que, en cierta medida, les hubiera servido para paliar la crisis en que estaban sumidas.

Ahora bien, el estallido de la guerra a finales de ese mismo año de 1833 hizo que la polémica quedara en segundo plano, si bien en el discurrir de la contienda tuvieron lugar dos acontecimientos que en con-

1. Becario postdoctoral del Gobierno Vasco.

2. Para un panorama general del comercio guipuzcoano durante la primera mitad del siglo XIX, véanse GÁRATE (1976) y (1989) y ZURBANO (1998), cap.I.

3. Véanse los comentarios de RUBIO (1996), págs.30-43.

diciones de paz habrían influido muy distintamente. En concreto, nos referimos a la ratificación del Real Decreto de 14 noviembre de 1832, efectuada el 16 de enero de 1836, y a la ley de 17 de septiembre de 1837, en virtud de la cual las aduanas eran trasladadas a la costa y a la frontera. Esta vez, sin embargo, fue la grave situación por la que atravesaba el País Vasco en aquellos momentos la que impidió que estas disposiciones pudieran aplicarse.

Aun reconociendo este difícil panorama imperante, el tráfico comercial de San Sebastián no llegó a suspenderse. Familias como los Alcain-Garro, Bermingham, Brunet, Collado, Echagüe, Queheille o Serres-Laffite, grandes comerciantes de la ciudad, orientaron sus operaciones hacia tres ámbitos diferentes. América fue, sin duda, uno de estos grandes destinos. En efecto, pese a la desaparición de la Compañía de Caracas, los intercambios con Venezuela (Caracas y La Guaira) no desaparecieron. Cuba, aún en poder de la metrópoli, fue la isla con la que más activamente se relacionaron los comerciantes donostiarras de aquellos años. Además, ciudades como Guayaquil, Lima y algunos enclaves del sur de Estados Unidos fueron también objeto de atención. Así pues, pese a las continuas negativas para habilitar el puerto de San Sebastián para el comercio americano, este tipo de movimiento mercantil se mantuvo de manera regular. Bien a través de Cádiz, bien de navíos y puertos franceses, los comerciantes donostiarras lograron mantener sus negocios mercantiles. Incluso tampoco fue excepcional que se juntaran varios comerciantes para alquilar navíos con el fin de transportar los productos comprados en ultramar.

Un segundo ámbito de los traficantes guipuzcoanos de estos años fue Europa, en especial Francia. En concreto, se mantuvieron importantes relaciones mercantiles con Bayona y Burdeos. Incluso varios de sus comerciantes eran de origen vasco en particular o hispano en general. A su vez, algunas casas donostiarras eran apoderadas de otras bordelesas o bayonesas y viceversa⁴. Finalmente, el tercer espacio a mencionar era el peninsular, con el que los contactos fueron intensificándose progresivamente a lo largo del siglo XIX.

En consecuencia, durante la primera mitad del siglo XIX el comercio donostiarra intercambió una gran variedad de productos debido a su situación intermedia entre ambas orillas del océano. De hecho, pese a la inhabilitación de San Sebastián, los coloniales adquirieron una gran relevancia, por encima de cualquier otra clase de mercancías. Los productos ultramarinos con los que más se traficaba eran los siguientes: azúcar cubano, en bruto o depurado; tabaco, importado generalmente de la misma isla; cacao, de Guayaquil y de Caracas; canela, de China y de Manila; cuero y añil, de La Guaira; pimienta, nanquines, algodón, bramantes, etc. En contrapartida, de este puerto guipuzcoano se expedían bienes de Europa, del resto de España y algunos propios del País. Aunque, por lo que respecta a estos últimos, cada vez les fue más difícil vender los productos de hierro vascos debido a la falta de competitividad en comparación con los mismos géneros elaborados en el norte de Europa con nuevas técnicas industriales. Existía, además, un tráfico de granos, generalmente procedentes de Navarra, y de otros productos básicos, así como de artículos tales como la sal y los textiles catalanes y europeos de alta calidad, productos químicos, propios de una industria papelera incipiente, etc.

Junto a estos grandes mercaderes, Celia Aparicio distingue un segundo grupo de medianos y pequeños comerciantes que presentaba una mayor diversificación en sus inversiones mercantiles, puesto que era un colectivo numéricamente muy superior. Los ámbitos geográficos en los que se movió este conjunto fueron prácticamente los mismos, aunque con una mayor variación de los mercados y de los productos con los que traficaban.

2. ENTRE LA RECUPERACIÓN Y LA CRISIS DEL COMERCIO MARÍTIMO DONOSTIARRA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

Concluida la contienda y respetados los fueros en virtud del Convenio de Vergara celebrado entre el liberal Espartero y el carlista Maroto el 31 de agosto de 1839, San Sebastián volvió a plantear sus viejas pretensiones. En efecto, en fecha temprana la Junta de Comercio renovó sus gestiones para conseguir nuevamente la traslación de las aduanas. La situación había cambiado tanto respecto del período prebélico que la solución ya no pasaba por la habilitación del puerto donostiarra, sino por los beneficios que para la economía guipuzcoana habría de tener el desplazamiento de las aduanas a la costa y a la frontera. El

4. APARICIO (1991), pág.227, ha señalado los casos de «Pedro Queheille e Hijos», apoderados de «Justa Bastiat y Compañía» de Bayona y de «L. David, R. Latrilhe y Compañía» de París; y de «Serres Hermanos y Laffite», igualmente del bordelés «Papy y Precy» y de los bayoneses «Nogues Joven y Dhiriart».

nuevo contexto venía marcado por el inicio de los procesos independentistas de América a raíz de los graves conflictos político-militares vividos en España a comienzos del siglo XIX. De ahí que la habilitación había dejado ya de tener sentido. Por contra, la cuestión aduanera se revelaba entonces como fundamental, debido a la competencia que ejercían los comerciantes franceses.

Aprovechándose de una revuelta conservadora que tuvo su epicentro en las provincias vascas y en Navarra, el 29 de octubre de 1841 Espartero firmaba en Vitoria un decreto por el que se ordenaba que las aduanas fueran trasladadas del interior a la costa y a la frontera, estableciéndose en Irún, Fuenterrabía, Pasajes, San Sebastián, Guetaria, Deva, Bermeo, Plencia y Bilbao. Esta medida supuso un avance decisivo en la unificación del mercado nacional, lo que implicaba una fuente de estímulo y a la vez de demanda para los productores guipuzcoanos, que veían en aquél el espacio económico idóneo, junto a las colonias, para colocar sus manufacturas. La incorporación de Guipúzcoa a este nuevo marco económico abría posibilidades de crecimiento hasta entonces inéditas. Hasta ese momento, el hecho de que los productos guipuzcoanos tuvieran que pagar derechos de aduanas al ser introducidos en el resto de España había supuesto un verdadero lastre para el fomento de su industria y comercio.

2.1. El comercio internacional por San Sebastián

Siendo cierto que puede resultar arriesgado el buscar una explicación monocausal de la modernización económica que experimentó Guipúzcoa durante el período de entreguerras, la verdad es que, observando los logros económicos de estas décadas, el establecimiento de las aduanas en la costa y en Irún debió beneficiar notablemente su desarrollo económico. En buena medida se confirmaron las expectativas que los comerciantes donostiarras tuvieron durante las dos décadas anteriores. Aunque evidentemente ello no nos ha de llevar a considerar este hecho como el único factor de tal crecimiento.

Las nuevas expectativas económicas que entonces se abrieron estuvieron marcadas por la industrialización, toda vez que en otras partes de Europa y de la propia península tal proceso ya se había iniciado. Es más, incluso en el País Vasco se habían puesto en marcha algunas iniciativas en esta misma línea⁵. Si bien el fenómeno industrial se convirtió en el verdadero motor de la modernización de la provincia, hay que decir que el comercio jugó en su expansión un papel determinante, tanto en la distribución de los productos guipuzcoanos, como en la traída de materias primas para la elaboración de los mismos. Incluso más aún, importantes capitales acumulados por los comerciantes sirvieron como fuente de financiación de la recién estrenada industria guipuzcoana. De esta forma el comercio contribuyó de manera decisiva en la transformación económica y social de la provincia⁶.

La importancia del comercio entre 1839 y 1868 llegó a ser tal que, para Fernández Albaladejo, el crecimiento industrial no fue sino uno de sus efectos derivados⁷. De opinión contraria parece la de Emiliano Fernández de Pinedo cuando asegura que «las dificultades comerciales inherentes al traslado de las aduanas debieron de estimular, sobre todo en las provincias costeras, la inversión de capitales mercantiles en la industria»⁸. También para Luis Castells, la industrialización se convirtió en el verdadero motor de la modernización guipuzcoana⁹. En este sentido, cabría señalar que el potencial transformador implícito en la industrialización no se manifestaba en el desarrollo comercial de la época, a pesar del innegable papel que jugó en la economía guipuzcoana de esas décadas. De hecho, una buena parte de los capitales que fueron invertidos en el sector secundario habían sido obtenidos gracias a las operaciones mercantiles. El comercio y la aportación de inversiones extranjeras parecen ser las principales fuentes de capitalización de la industria guipuzcoana del siglo XIX.

Por consiguiente, fue en la década de los cuarenta cuando empezaron a producirse ya destacadas transformaciones en la economía de esta provincia. No cabe duda de que el final de la guerra y el decreto del 29 de octubre de 1841 trajeron consigo una situación novedosa que supuso el inicio de un nuevo desarrollo económico en el País Vasco, algo que, como no podía ser de otra manera, tuvo su reflejo en el propio comercio guipuzcoano. En efecto, según Fernández Albaladejo, el fin de la guerra carlista y la traslación de las aduanas liquidaron lo que los comerciantes consideraban como el mayor obstáculo para la expansión de su actividad, de suerte que entre 1845-46 y 1860-61 la tasa anual de crecimiento del valor de las aduanas de Guipúzcoa fue del 7,78%¹⁰.

5. AGIRREAZKUENAGA (1994), pág.73 y ss.

6. Véase GÁRATE (1988).

7. FERNÁNDEZ ALBALADEJO (1982).

8. FERNÁNDEZ DE PINEDO (1974), pág.346.

9. CASTELLS (1987), apartado 1.1.1.

10. FERNÁNDEZ ALBALADEJO (1982), pág.86.

Con todo, en opinión de Celia Aparicio, «frente a lo que en un principio se podría considerar, las fuentes documentales no señalan una mutación en las relaciones mantenidas con la península tras la creación de un mercado interior en 1841»¹¹. Según esta autora, se mantuvo un tráfico ininterrumpido con Navarra, Cádiz, Barcelona, Santander, Madrid, La Coruña, Aragón, etc. sin apreciarse ningún cambio de tendencia una vez que hubo entrado en vigor el decreto de Espartero. No obstante, se podría pensar que, aun siendo cierto que los circuitos comerciales se mantuvieron, éstos se habrían visto intensificados como consecuencia de la reubicación de las aduanas. Este estado de cosas y las mejoras en infraestructuras terrestres realizadas en la provincia (carreteras y ferrocarriles) no sólo debieron alterar aquellos flujos, sino también incrementar el tráfico comercial, aunque ya en la segunda mitad del siglo XIX.

Estas nuevas perspectivas que se abrieron a partir de la traslación de las aduanas provocó que tres importantes firmas judías de Bayona decidieran abrir una delegación en San Sebastián, logrando de esta forma mantener los negocios al otro lado de los Pirineos. En concreto nos estamos refiriendo a las casas «A. Léon aîné et frère»¹², «I. León fils aîné» y «Delvaille et Attias», que estaban instaladas en dicha ciudad para junio de 1842 con el fin de conservar sus antiguas relaciones con las provincias vascas y Navarra¹³. Así consiguieron mantener esa hegemonía que anteriormente tenían en el abastecimiento de cacao y azúcar. Según parece, en 1844 «Léon aîné et frère» y «Delvaille et Attias» absorbían casi ellas solas el comercio de géneros coloniales de esta localidad que llegaban de La Guaira y de la isla de Cuba. Hasta entonces, desde Bayona estas firmas habían abastecido a San Sebastián de todo el cacao y azúcar que precisaba, de suerte que Guipúzcoa, Navarra, Aragón y Castilla se aprovisionaban en este puerto cantábrico¹⁴.

La preponderancia de estas compañías bayonesas en la actividad mercantil generó, según Henri Léon, recelos entre los negociantes de San Sebastián, aunque no tardaron en percatarse de que aquéllos venían con sus relaciones y su clientela, aspectos tremendamente beneficiosos para la ciudad, ya que de otra manera hubieran podido ver mermadas sus posibilidades en favor de los puertos más importantes de Santander y Bilbao. Fue entonces cuando esos comerciantes decidieron unirse a las nuevas casas recién instaladas en todo aquéllo que pudiera favorecer el desarrollo mercantil de la ciudad¹⁵.

En consecuencia, desde mediados de los años cuarenta se produjo un período de recuperación de la actividad comercial que no fue algo exclusivo de la provincia de Guipúzcoa, sino que se manifestó en todo el Cantábrico¹⁶. De hecho, en opinión de Fernández Albaladejo, entre 1840 y 1860 el capital comercial guipuzcoano había rehecho en buena medida la difícil situación en que se encontraba a finales del siglo XVIII y primer tercio del XIX¹⁷. A partir de los datos proporcionados por Félix Bona, y teniendo en cuenta el carácter más bien orientativo de los mismos¹⁸, podemos señalar para el movimiento comercial exterior del puerto de San Sebastián dos períodos bien diferenciados. El primero iría de 1854 a 1863 y el segundo desde ese año a 1872, es decir, hasta la Segunda Guerra Carlista. Ahora bien, en cada una de estas etapas es posible detectar, además, algunos ciclos cortos.

Se podría decir que el movimiento comercial de mediados de los años cincuenta estuvo marcado por dos hechos de especial relevancia, a saber: el contexto internacional y la crisis de subsistencias de 1857. La cosecha de 1853 en España fue buena, lo que favoreció un incremento de las exportaciones, en especial hacia una Europa necesitada de granos por el estallido de la Guerra de Crimea en 1854. De esta forma, las expediciones de cereales por los puertos cantábricos aumentaron considerablemente y San Sebastián no fue, ni mucho menos, una excepción. Según las cifras dadas por Félix Bona, en este puerto se pasó de los 17.547.816 reales de vellón en 1854 a 43.152.555 en 1855¹⁹. Ahora bien, a pesar de que las cosechas de 1855 y 1856 fueron malas, España continuó exportando grano, aunque en mucha menor medida que en 1855, lo que contribuyó a agravar notablemente la crisis de 1857. Incluso la situación se empeoró aún más en los primeros instantes porque la legislación arancelaria en vigor no permitía la importación de cereales, precisamente en un momento en que acababa de concluir la guerra en Crimea y resultaba factible la

11. CASTELLS (1987), pág.227.

12. En las fuentes bibliográficas y documentales manejadas se utiliza indistintamente las denominaciones «A. Léon aîné et frère» y «A. Léon aîné et frères».

13. LÉON (1893), pág.356 y Archives du Ministère des Affaires Etrangères (AMAE), Correspondance consulaire et commerciale, Saint-Sébastien, vol.5: carta del 20 de junio de 1842 del cónsul barón Vigent al ministro de Asuntos Exteriores Guizot, fol.55.

14. AMAE, Correspondance consulaire et commerciale, Saint-Sébastien, vol.5: carta del 22 de julio de 1844 del cónsul barón Vigent al ministro de Asuntos Exteriores Guizot, fol.136.

15. LÉON (1893), pág.356.

16. LARRINAGA (1999b).

17. FERNÁNDEZ ALBALADEJO (1982), pág.91.

18. Estos datos fueron recogidos de las *Estadísticas Generales del Comercio Exterior de España*, realizadas por la Dirección General de Aduanas, por lo que deben ser utilizados con suma cautela, debido a los sesgos que aquéllas presentan.

19. BONA (1877), pág.124.

compra de trigo ruso y norteamericano. La situación llegó a ser tan extrema que en 1856 se autorizaron las primeras adquisiciones del exterior, algo que ya tuvo su reflejo en 1857.

Cuadro 1. Movimiento marítimo entre San Sebastián y los puertos del norte de Europa entre 1850 y 1860

AÑO	Entradas		Salidas	
	Nº buques	Toneladas	Nº buques	Toneladas
1850	68	4.915	1	80
1851	75	5.951	1	120
1852	62	4.388	0	0
1853	75	5.551	24	1.779
1854	77	4.631	53	3.689
1855	61	4.470	169	15.235
1856	46	4.403	51	4.366
1857	77	7.862	3	267
1858	17	1.609	3	295
1859	31	3.704	0	0
1860	87	9.602	0	0
	676	57.086	305	25.831

Nota: no se incluyen los buques entrados y salidos en lastre ni las líneas constantes de vapores españoles establecidas con Francia e Inglaterra.

Fuente: Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sec.D, Neg.13, Lib.1979, Exp.1.

Por lo demás, los vaivenes que se observan en las cifras aportadas por Félix Bona están estrechamente relacionados con el comportamiento de las importaciones y exportaciones de esos años. De todos modos, una vez superada la depresión de los cincuenta, España vivió un período de cierta prosperidad económica truncada pocos años más tarde por la grave crisis de mediados de los sesenta. El desarrollo de ciertos ramos industriales y la construcción de numerosas vías de ferrocarril no eran sino un síntoma de ello. Ahora bien, el descenso que se produjo en las importaciones en 1862 pudo deberse, en cierta manera, a una bajada en las llegadas de material ferroviario. Además, la crisis que afectaba al mercado y a la industria algodonera desde la guerra de los Estados Unidos pudo influir en este descenso de las compras. Incluso, la apertura de ciertas líneas ferroviarias que habían logrado unir algunos puertos (Alicante, por ejemplo) con el interior peninsular pudo suponer una dura competencia para la costa guipuzcoana, en especial para San Sebastián²⁰.

Ahora bien, también es necesario tener en cuenta que la puesta en funcionamiento de varias secciones del ferrocarril en Guipúzcoa a principios de la década de los sesenta debió repercutir igualmente en estos tráficos comerciales. Porque si bien es verdad que la línea entre Madrid e Irún, por ejemplo, no fue definitivamente inaugurada hasta 1864, con anterioridad habían entrado en funcionamiento algunos tramos, lo que posiblemente debió influir en las zonas afectadas.

A mediados de los sesenta se observa, sin embargo, una nueva fase depresiva. Se inauguraba entonces un período de descenso del tráfico comercial exterior por los puertos del Cantábrico, en especial por el de San Sebastián, que inició entonces una etapa de languidez de la que no volvió a recuperarse. Fue entonces cuando se empezó a plantear la alternativa de Pasajes, ya que San Sebastián no reunía las condiciones necesarias para las perspectivas de crecimiento económico existentes entonces en la provincia.

A decir verdad, la segunda mitad de los años sesenta estuvo marcada en España por una crisis generalizada, tanto en el terreno económico como en el social y lo político. En tales circunstancias, que no pasamos a profundizar por haber sido bien estudiadas por autores como Sánchez-Albornoz, Tortella o Artola, los años 1865 a 1870 fueron de gran depresión y se reflejan, indudablemente, en el comercio

20. AMAE, Correspondance consulaire et commerciale, Saint-Sébastien, vol.7: carta del 21 de julio de 1864 del cónsul Petit de Meurville al ministro de Asuntos Exteriores Drouys de Lhuys.

exterior. El alza de precios se desencadenó en España en otoño de 1866, como consecuencia de las malas cosechas. Hubo que esperar a 1868 para que aquéllos empezaran a bajar. En verdad, la recolecta de ese año tampoco había sido muy buena, pero un decreto de 22 de agosto de 1867 levantaba la prohibición de importar harinas y trigos extranjeros, siendo ésta la principal causa del mencionado descenso de los precios. En los puertos cantábricos este incremento de las exportaciones resultó espectacular en Bilbao y Santander, pero no tanto en San Sebastián. De hecho, las importaciones se habían mantenido en unos niveles aceptables en 1865 y 1866 (más de cincuenta millones de reales), produciéndose una fase de descenso hasta 1872, sólo interrumpida brevemente en 1870. Como ya se ha dicho, el puerto de la capital guipuzcoana entró desde 1866 en una fase de gran decadencia, no pudiendo resistir posiblemente la competencia ejercida por Bilbao y Santander. En efecto, mientras en San Sebastián el movimiento comercial exterior descendió en prácticamente un 50% entre 1866 y 1872, en Santander se incrementó en un 40% y en Bilbao en un 85%²¹.

Por consiguiente, en un momento generalizado de crecimiento en la cornisa cantábrica y de desarrollo industrial en Guipúzcoa los valores de San Sebastián parecen demostrar la falta de capacidad de este puerto para adaptarse a las nuevas necesidades, lo que debió favorecer los contactos externos por ferrocarril durante la Restauración. Según los datos de Julio Lazúrtegui, las importaciones llegadas de Europa en 1914 no alcanzaron las 10.000 toneladas, correspondiendo en su mayoría al carbón británico²². El descenso, por lo tanto, resulta espectacular, habiendo asumido para entonces Pasajes la función de puerto internacional de la provincia.

2.2. El comercio de cabotaje por el puerto de San Sebastián

Ahora bien, junto al exterior, conviene detenernos igualmente en el comercio de cabotaje practicado entonces por este puerto. En general, Esperanza Frax ha señalado que el crecimiento experimentado entre 1857 (año de la primera estadística de cabotaje) y 1920 en el movimiento total de mercancías por cabotaje en España se sitúa muy próximo al 450%. Los puertos guipuzcoanos de San Sebastián, Zumaya y Pasajes se incluirían dentro de la por ella denominada zona vasco-santanderina, la cual comprendía además Bilbao y Santander. Pues bien, salvo en San Sebastián, con un 399,41%, el crecimiento de los restantes puertos de este área sobrepasaría la media mencionada, sobresaliendo entre todos ellos Pasajes con un 9.923,39%, por encima de Bilbao (2.019,51%), Santander (501,01%) y Zumaya (536,25%). La zona septentrional, incluida Galicia, superaba la media nacional, manteniéndose con un crecimiento inferior San Sebastián y El Ferrol²³.

Las causas más plausibles expuestas por esta misma historiadora para explicar este crecimiento del cabotaje en el norte de España fueron, fundamentalmente, dos, a saber: los bajos niveles de los que se partía, algo evidente en el caso de Pasajes; y la especialización de los puertos del norte en el comercio de materias primas. Mientras, el Levante y Andalucía quedaban por debajo. Incluso algunos puertos importantes con tasas muy inferiores a la media, como en los casos de Málaga y Cádiz, lo que no viene sino a ratificar la pérdida de importancia económica de la zona meridional española frente al conjunto nacional²⁴.

Según Esperanza Frax, en las series de valor del comercio de cabotaje, el crecimiento total entre 1857 y 1920 se situó alrededor del 115%. Dentro de la zona vasco-santanderina una vez más San Sebastián presentaba la nota discordante con un -23,86%. Por el contrario, con un 24.397,20%, Pasajes fue el puerto que experimentó mayor crecimiento en España. Zumaya, con un 574,56%, también se situó por encima de la media nacional, al igual que Bilbao y Santander. Así, los puertos de este área presentaron un crecimiento fuerte y mantenido, que les llevó, poco a poco, a ocupar una posición más significativa dentro del conjunto nacional, en especial el de Bilbao. El desplazamiento de San Sebastián quedó claramente puesto de manifiesto con el incremento que vivió Pasajes, lo cual no es sino un síntoma más de la pérdida de relevancia de la actividad portuaria de la capital guipuzcoana dentro de su estructura económica²⁵.

Para la evolución del comercio de cabotaje entre 1857 y 1913, Esperanza Frax ha llegado a distinguir dos períodos. El primero de ellos iría de 1857 a 1890, presentando una ligera tendencia al alza a través de

21. Véase LARRINAGA (1999a), págs.213-219.

22. LAZÚRTEGUI (s.a), pág.777.

23. FRAX (1981), pág.47.

24. *Ibidem*, pág.48.

25. *Ibidem*, págs.50-51.

grandes oscilaciones cíclicas hasta 1880 con muchas variaciones anuales, lo cual viene a ser típico, apunta esta autora, de una economía poco estable. Entre 1880 y 1890 detecta un cambio interesante, de forma que el comercio parece estabilizarse, siendo así que las diferencias anuales se atenuaron y el crecimiento se mantuvo, aunque moderado²⁶. En lo que se refiere al volumen de intercambio, en el puerto de San Sebastián los años 1857-1859 fueron de los más bajos de todo el período, siguiendo la tónica general española del momento. La causa debemos buscarla, como ya se ha mencionado anteriormente, en la crisis de subsistencias de 1857. A partir de 1860, sin embargo, se inició un ciclo expansivo que se prolongó hasta 1868, teniendo como principal protagonista a las entradas de productos, que pasaron de 128.229 quintales métricos a 208.567.

Desde 1870 se inició un ciclo de descenso, especialmente en las entradas, el cual tocó fondo en 1874, en plena Segunda Guerra Carlista. En 1875 comenzó una larga fase hasta 1894, caracterizada por los numerosos vaivenes formados por pequeños ciclos de crecimiento y de crisis que pueden ser un reflejo de la consolidación del capitalismo en Guipúzcoa. Desde 1895 se detecta una fase de descenso hasta 1899-1900. En 1905 principió un nuevo período de crecimiento hasta 1910, año a partir del cual se produjo un progresivo descenso.

En cuanto al valor de este tráfico en pesetas corrientes, hay algunas matizaciones que son necesarias mencionar. A partir de 1865 se inició una fase de descenso que se prolongó hasta 1873. Desde ese momento se inauguró una fase de larga caída hasta 1886-87. Tras este bienio, se produjo una etapa de descenso hasta los años de entresiglos, con el único repunte de 1892, consecuencia del arancel proteccionista del 31 de diciembre de 1891, uno de cuyos objetivos era, precisamente, el reforzamiento del comercio nacional. Con todo, no podemos olvidar tampoco la fuerte devaluación que la peseta experimentó durante los años finales del siglo XIX, que, como se sabe, si bien pudo favorecer las exportaciones, no así las importaciones, más caras, lo que, en suma, pudo beneficiar al comercio interior de cabotaje. A partir de 1902 comenzó una nueva fase de descenso que se mantuvo hasta 1920, con la excepción de un cierto repunte en los años 1905-1907.

Por último, en lo que a los productos se refiere, las *Estadísticas Generales del Comercio de Cabotaje de España*, elaboradas por la Dirección General de Aduanas, distinguen inicialmente entre los efectos extranjeros y coloniales y los del reino, así como si procedían del Mediterráneo o del Océano. Así, por lo que se refiere a las entradas, en 1860 sobresalieron, en primer lugar, el carbón mineral proveniente de Asturias, el mineral de hierro que venía fundamentalmente de Vizcaya, una partida importante de cereales, sobre todo maíz, y pescado salado del Atlántico. Igualmente cabe hablar también de productos coloniales tales como el cacao y el azúcar, así como del bacalao y del aguardiente. Por lo que a las salidas de ese año se refiere, destacaron, con diferencia, tres mercancías principalmente, la cal hidráulica, las harinas y las due-las para la fabricación de toneles. Estas expediciones se dirigieron, sobre todo, hacia los puertos atlánticos, con excepción de la cal hidráulica, que encontró buena salida también en el Mediterráneo.

En 1900, por su parte, las entradas de carbón mineral continuaban siendo las protagonistas de este comercio de cabotaje, seguidas a gran distancia de las de materiales de construcción y de las de azúcar. En las salidas destacaron los materiales de construcción y el jabón común, seguidos más de lejos de artículos como la harina de trigo, el papel para escribir e imprimir, típicos productos de la industria donostiarra en particular y guipuzcoana en general, y madera sin labrar y labrada. En definitiva, el puerto de San Sebastián, como ya se sabe, había perdido gran parte de su importancia anterior a favor de Pasajes, centrando su actividad básicamente en el comercio de cabotaje con otros puertos cantábricos, con vistas, fundamentalmente, al abastecimiento de ciertas materias primas industriales y artículos básicos de consumo y a la expedición de productos manufacturados de la propia provincia.

3. LA RECUPERACIÓN DE PASAJES COMO EL PRINCIPAL PUERTO GUIPUZCOANO

3.1. El puerto de Pasajes a mediados del siglo XIX

A la hora de estudiar el comercio internacional de mediados del siglo XIX por Pasajes nos encontramos una vez más con el problema de las fuentes. En otro de nuestros trabajos tuvimos ya la ocasión de con-

26. FRAX (1981), págs.31-34.

trastar los datos aportados por un autor de la época ya mencionado, Félix Bona, con la reconstrucción realizada por Andrés Hoyo para el puerto de Santander a partir del «Boletín de Comercio» de 20 de enero de 1875 y de los informes consulares de la época²⁷. En esta ocasión tenemos la oportunidad de cotejar las diferencias existentes entre las cifras aportadas por Bona con las del Consulado de Francia en San Sebastián. Los valores indicados por esta última fuente están expresados en francos corrientes, por lo que han sido traducidos a reales de vellón al tipo de cambio constante de 1 F = 3,8 rs.

Cuadro 2. El comercio internacional en el puerto de Pasajes entre 1861 y 1871 (en reales de vellón corrientes)

AÑO	Importaciones		Exportaciones	
	Consulado	Félix Bona	Consulado	Félix Bona
1861	7.995.585	290.765	570.000	483.840
1862	2.148.565	435.154	305.394	343.800
1863	1.491.044	193.375	?	214.360
1864	1.694.306	294.114	?	864.700
1865	1.588.400	506.780	645.240	2.159.190
1866	932.782	2.306.270	11.392.567	13.207.140
1867	?	1.431.990	?	3.251.310
1868		3.230.300	5.745.790	1.622.450
1869	20.093.260	2.371.750	4.299.320	1.150.740
1870		2.741.696	?	1.148.784
1871	2.311.483	1.682.316	?	2.413.564

Fuente: AMAE, Correspondance consulaire et commerciale, Saint-Sébastien, vols.7 y 8 y BONA (1877), pág.125.

A resultados de esta comparación puede constatarse que la diferencia entre ambas informaciones es tan desmesurada que resulta muy difícil el poder derivar algún tipo de conclusión. No sólo las cifras son muy distintas, sino incluso las tendencias, ya que mientras en los datos del Consulado apuntan a un carácter importador de este puerto, en los de Bona, por el contrario, las exportaciones parecen haber jugado un papel más importante. En 1866 las fuentes sí parecen ponerse de acuerdo en que hubo un gran movimiento de salida. En concreto, podríamos hablar de importantes expediciones de cereales al extranjero. También salieron minerales, aunque en una cuantía bastante menor. En cuanto a las importaciones se refiere, el carbón británico constituyó el principal ramo de llegada, con vistas a satisfacer, como ya se ha dicho, una demanda preferentemente industrial.

Según ha señalado recientemente José Gabriel Zurbano, por estas fechas en Pasajes existió un pequeño tráfico marítimo más de ocho veces inferior al de San Sebastián. Así, por este puerto se importaban en cabotaje mercancías del reino tales como aceite, aguardiente, almendras, carbón de piedra, cueros, trigo, vino, etc. Procedentes de Bilbao y Santander, principalmente, de América arribaban azúcar, cacao, café, canela y otros productos como maderas finas y tintóreas. Por su parte, de Europa llegaban artículos siderúrgicos, bacalao, trapos viejos, etc. De esta forma, para este autor, Pasajes mantuvo un tráfico bastante equilibrado en cuanto a los valores de las salidas y las entradas, aunque hubiera un déficit de 7,5% a favor de las entradas²⁸.

3.2. El comercio exterior y el comercio de cabotaje entre 1879 y 1891

Finalizada la Segunda Guerra Carlista buena parte del comercio guipuzcoano quedó canalizado a través del puerto de Pasajes, toda vez que volvieron a reanudarse las obras de mejora iniciadas antes de la conflagración. No obstante, a la hora de analizar el movimiento general del puerto de Pasajes es neces-

27. LARRINAGA (1999a), pág.32.

28. ZURBANO (1998), pág.85.

rio distinguir varios períodos. Un primero, que podemos considerar de expansión, comprendería los años 1879 a 1891, si bien dentro del mismo es posible diferenciar a su vez dos fases. Una iría de 1879 a 1885 y en ella se aprecia un aumento del tráfico general.

Una buena idea de este crecimiento nos lo da el hecho de que en 1882 se alcanzara un movimiento total de 108.884 toneladas y al año siguiente de 125.151. Según la ley de 12 de mayo de 1870, una vez superadas las cien mil toneladas de movimiento había que emprender la segunda fase de las obras del puerto. Esta ley fue la que posibilitó la cesión del puerto de Pasajes por el Estado a la Provincia, por el plazo de noventa años, a cambio del pago de un canon anual y del abono de 1.800 escudos, que era lo que hasta entonces estaba dando Pasajes a su titular. Poco después de esta operación se encargó al ingeniero Manuel Peironcely la redacción de un proyecto de reforma y mejora, el cual estuvo finalizado para principios de 1871. Además, se constituyó la «Sociedad de Fomento del puerto de Pasages», cuyo capital de dos millones de pesetas fue suscrito mayoritariamente por accionistas guipuzcoanos. Su duración se fijó en 25 años, aunque luego se prorrogó hasta los 35.

Por lo tanto, al sobrepasarse las 100.000 toneladas, la Diputación instó a los concesionarios a emprender la segunda fase de las obras. En consecuencia, es posible considerar estos años como un subperíodo de despegue y afianzamiento de Pasajes como el principal puerto de la provincia y uno de los más sobresalientes del Cantábrico. Dentro del tráfico en general tuvo especial relevancia la exportación de vinos, sobre todo a Francia, en un momento en que este país estaba sufriendo los desastres causados por la filoxera. Pasajes se convirtió así en la puerta de salida de gran cantidad de vinos de pasto procedentes de las provincias limítrofes.

Por su parte, la segunda fase mencionada iría de 1885 a 1891, años en que el movimiento comercial, aunque con ciertas fluctuaciones, no sólo se consolidó sino que aumentó (más de seis veces entre 1879 y 1891). Este tráfico, no obstante, descendió notablemente a partir de 1892, es decir, desde que entraron en vigor los nuevos aranceles autorizados por el Gobierno el 31 de diciembre de 1891.

Cuadro 3. Movimiento general del puerto de Pasajes entre 1879 y 1891

Año	Movimiento (Tm)	Nº Índices
1879	53.410	100,00
1880	74.651	139,76
1881	103.052	192,94
1882	108.884	203,86
1883	126.151	236,19
1884	144.201	269,98
1885	196.574	368,04
1886	176.805	331,03
1887	231.630	433,68
1888	211.277	395,57
1889	246.032	460,64
1890	223.297	418,08
1891	356.735	667,91

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias* de la «Sociedad de Fomento del puerto de Pasages» y de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes».

Estas cifras hacen referencia al movimiento general por el puerto de Pasajes, incluyendo el tráfico internacional y el de cabotaje. En concreto, las «Memorias» mencionadas no establecen una distinción entre un tipo y otro, por lo que nos parece conveniente recurrir a los datos dados por Esperanza Frax para tratar de diferenciar ambas clases de comercio.

Cuadro 4. Comercio de cabotaje en el puerto de Pasajes entre 1879 y 1891

Año	Entradas (Tm)	Salidas (Tm)	Total (Tm)	Nº Índices	% Movimiento general
1879	19.413,8	1.281,5	20.695,3	100,00	38,74
1880	21.186,7	1.847,0	23.033,7	111,29	30,85
1881	21.348,7	3.018,2	24.366,9	117,74	23,64
1882	18.610,4	1.050,5	19.660,9	95,00	18,05
1883	18.663,7	1.020,0	19.683,7	95,11	15,60
1884	18.696,1	2.164,0	20.860,1	100,79	14,46
1885	20.523,2	2.506,0	23.029,2	111,27	11,71
1886	20.775,6	3.548,5	24.324,1	117,53	13,75
1887	27.853,2	6.622,9	34.476,1	166,58	14,88
1888	24.729,9	4.600,9	29.330,8	141,72	13,88
1889	23.650,6	5.351,8	28.912,4	139,70	11,75
1890	30.631,6	5.719,5	36.351,1	175,64	16,27
1891	23.130,7	6.543,5	29.674,2	143,38	8,31

Fuente: FRAX (1981), pág.86 y cuadro 3.

Dadas las malas condiciones en las que se encontraba este puerto a mediados del siglo XIX, las cantidades de partida en el comercio de cabotaje eran realmente bajas. En cualquier caso, y pese a su modestia, en lo que al volumen de mercancías se refiere, se aprecia un cierto crecimiento entre 1861 y 1866, aunque con algunos altibajos. Fue también en 1866 cuando se alcanzó el valor más alto en pesetas desde 1857. A partir de 1870, sin embargo, se detecta un repunte interrumpido, lógicamente, por la Segunda Guerra Carlista. Fue en ese año cuando el Gobierno y la Diputación llegaron a un acuerdo sobre la cesión del puerto a esta última. Se veían ya las posibilidades que ofrecía Pasajes para el comercio guipuzcoano en el caso de que se llevaran a efecto las obras correspondientes. Al fin y al cabo, el puerto de San Sebastián estaba empezando a dar claras muestras de sus limitaciones. Guipúzcoa, iniciada ya en la senda de la modernización económica y social, sentía cada vez más la necesidad de contar con unas instalaciones portuarias dignas para el desarrollo económico que estaba experimentando. Incluso, con la apertura del ferrocarril, cabía pensar en Pasajes como la salida natural de varias provincias del norte peninsular. Una vez finalizada la contienda, comenzó una fase general de crecimiento del tráfico de mercancías por cabotaje que, pese a algunos descensos, alcanzó su punto clave en 1893, en un momento de aplicación del arancel proteccionista de 31 de diciembre de 1891.

No obstante, a pesar del crecimiento general que se dio en este tipo de tráfico a lo largo del período señalado, lo cierto es que su peso dentro del movimiento global del puerto de Pasajes fue disminuyendo progresivamente, algo que se explica, en primer lugar, por los bajos valores, en general, de los que se partía. En segundo lugar, por la cada vez menor importancia del puerto de San Sebastián dentro del comercio internacional, papel que poco a poco fue asumido por Pasajes, una vez realizadas las mejoras necesarias. Finalmente, por el propio comportamiento del comercio de cabotaje en la capital donostiarra, convertida para los años ochenta en un puerto de importancia meramente local, donde el tráfico de mercancías durante estos años se consolidó.

Teniendo en cuenta los datos referidos al movimiento general del puerto, lo primero que debe llamar la atención es el progresivo incremento de las exportaciones a lo largo del subperíodo de 1879-1885, si bien en ningún momento llegaron a superar a las importaciones. La ratio de los índices de concentración fue poco a poco disminuyendo, aunque éstas nunca alcanzaron el 50% del total. En cuanto al valor económico, o productos obtenidos, también se puede observar un aumento considerable de los mismos, tanto en bruto como en neto. Para 1885, además de mantenerse los servicios marítimos con los puertos franceses de Bayona y Burdeos, aquéllos se habían visto ya ampliados a los de Amberes, Hamburgo e Inglaterra, siendo el principal artículo de comercio el vino²⁹.

29. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1885, pág.8.

Ahora bien, como se ha dicho, a partir de 1886 se detecta un segundo subperíodo, donde, aunque la tendencia general del movimiento comercial fue alcista, se pueden observar más altibajos que entre los años 1879-1885. El descenso del tráfico comercial de 1886 puede ser atribuido a una bajada de las exportaciones de vino. No hay que olvidar que por entonces los viñedos del norte de España fueron devastados por el «mildew», lo que hizo que la cosecha vinícola de 1885 fuera mala y hubiera un descenso de las ventas al exterior. Por ejemplo, el volumen de vino llegado a la estación de Pasajes transportado por la Compañía del Norte descendió de 62.992 a 40.340 toneladas, es decir, un 36% menos³⁰. Con todo, la situación mejoró en 1887, año en que se produjo un incremento considerable del tráfico comercial, causado, en buena medida, por la recuperación del mercado de caldos.

Por su parte, el receso comercial de 1888 fue debido a las importaciones, no a las exportaciones. Carbón y coque extranjeros, mayormente, y trigo, aunque menos, fueron los responsables de este descenso. La disminución del primero de estos ramos fue atribuida por el consejo de administración de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes» al temor del mercado de carbones en Inglaterra y a la crisis en los transportes, originada por la importación considerable de trigos del Báltico y otros puntos³¹. La alteración del mercado de carbones y el incremento notable de los fletes explican la bajada de importaciones de este producto, a la vez que se produjo un aumento considerable de la llegada de carbón nacional.

En cuanto a los cereales, el consejo de administración de la Sociedad insistió en que el miedo a una cosecha insuficiente había provocado un alza notable de los precios en todos los mercados del mundo como consecuencia de un aumento de la demanda. En España, sin embargo, no se produjo semejante subida, de suerte que el país lo que hizo fue restringir sus compras en el extranjero. Política que se mantuvo también al año siguiente, cayendo en picado la adquisición de cereales foráneos, siendo rectificadas en 1890 y 1891, para volver a caer una vez más en 1892, entonces ya bajo los efectos del arancel de 1891.

Las llegadas de carbón extranjero también descendieron en el bienio 1889-90, mientras que en 1891 aumentaron considerablemente. Como sucediera con los cereales y otros productos, tras el arancel de 1891, las importaciones de carbón exterior volvieron a disminuir. Por contra, durante estos años el carbón español experimentó un movimiento inverso al expresado para el no nacional.

En 1889 la cantidad exportada volvió a incrementarse considerablemente, muy por encima de las partidas correspondientes a 1888 y a 1890, de manera que fue éste el único año en que las salidas prácticamente igualaron a las llegadas. Aunque, sin duda, el gran año del movimiento comercial del puerto de Pasajes, tanto en un caso como en otro, fue 1891. Esa fase expansiva que había comenzado en 1879 finalizaba y llegaba a su máximo ese momento. Los incrementos más importantes en las importaciones se produjeron en los tráficos de carbón extranjero, como ya se ha dicho, y en las pipas vacías, precisamente para envasar unos vinos que, por otra parte, vieron aumentar muy notablemente sus expediciones.

3.3. Productos de intercambio comercial

Por consiguiente, teniendo en cuenta lo dicho hasta ahora, puede deducirse que el carbón y el vino fueron los principales artículos del comercio marítimo de Pasajes. Conviene, sin embargo, que nos detengamos un poco más en el análisis de los productos objeto de comercio por este puerto (véase cuadro 5).

En lo que se refiere a las llegadas, sin duda, fue el carbón la mercancía que más peso alcanzó durante la fase 1879-1891. Según las cifras que poseemos, éste llegó a constituir algo menos de las dos terceras partes del total de las importaciones. Mientras el carbón extranjero, mayoritariamente británico, supuso casi un 50% del agregado final, el nacional no llegó al 10%. Con un 57,25% del total de las llegadas, esta cuantía debió ser algo inferior a la entrada por el puerto de Bilbao, ya que para los años comprendidos entre 1876 y 1899 Natividad de la Puerta ha calculado una media cercana al 70%, coincidiendo precisamente con el período de despegue y desarrollo de dicho puerto y de la industria vizcaína, en especial la minero-metalúrgica³².

Como se sabe, en el caso guipuzcoano el proceso de industrialización no fue tan intenso como el vizcaíno. Es cierto que Guipúzcoa se había empezado a industrializar desde los años cuarenta, pero a una velocidad más lenta que Vizcaya. Sólo la puesta en marcha de las tres grandes siderúrgicas de esos años, «Altos Hornos de Bilbao», «San Francisco» y la «Vizcaya», provocó un considerable aumento de la

30. GÓMEZ MENDOZA (1984), págs.223 y 225.

31. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1888, pág.6.

32. PUERTA (1994), pág.164.

Cuadro 5. Principales ramos de llegada del puerto de Pasajes entre 1879 y 1891

	Cantidad (Tm)	Porcentaje
Carbón	818.123	57,25 (100,00)
- extranjero	694.266	48,58 (84,86)
- nacional	123.857	8,66 (15,14)
Material de FFCC	34.737	2,43
Minerales	90.783	6,35
Cereales	62.306	4,36
Material de construcción	70.647	4,94
Hierros	24.513	1,71
Petróleos	47.572	3,32
Pipas vacías	62.933	4,40
Mercancías generales	217.211	15,20
TOTAL	1.428.825	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes».

demanda de carbón, fundamentalmente inglés³³. Además, si Vizcaya era una provincia especialmente rica en hierro, no lo era, sin embargo, en carbón, pues las escasas bolsadas de lignito existentes eran tan pobres que prácticamente nunca se pusieron en explotación³⁴.

Por contra, Guipúzcoa, sin ser su suelo excesivamente rico en yacimientos mineros, contaba, eso sí, con algunos criaderos de lignito no desdeñables, situándose así entre las primeras provincias españolas en la producción de este tipo de carbón mineral. Éste, con menos potencia que la hulla o la antracita, sirvió, no obstante, para cubrir parte de sus necesidades energéticas. En efecto, según el ingeniero de minas de la época Ignacio Goenaga, en el término de Hernani existía una capa de lignito de muy buena calidad que se había explotado entre 1845 y 1872, año en que la mina se inundó por haber tenido que retirar la máquina de vapor que servía para el desagüe como consecuencia del estallido de la Segunda Guerra Carlista. Con una producción de unos 33.000 quintales, este combustible se había aprovechado en los hornos de cal común hasta que se fundó la fábrica de cemento natural «La Fe» en San Sebastián, la cual consumía más de la mitad de la producción. Otras minas de lignito existentes en Guipúzcoa se localizaban en los montes Erchina y San Pelayo, en Aizarna, así como en el término de Aya y cerca de Cestona, algunas de excelente calidad, como las de Erchina y Aya. Este combustible tuvo muy buena salida para la confección de cemento natural en las fábricas de Iraeta, Arrona, Zumaya y Oiquina. Salvo la mina de Aya, en la que en 1882 estaba parada la explotación, los demás yacimientos del bajo Urola venían produciendo en los últimos años como media unos 27.000 quintales³⁵.

El carbón llegado a Pasajes venía, sobre todo, de Gran Bretaña, a través de los puertos franceses, y, en menor medida, de Asturias. En efecto, dentro del comercio de cabotaje, las entradas de carbón nacional constituyeron el grueso del mismo. A pesar de que las salidas fueron cada vez más sobresalientes, lo cierto es que el puerto de Pasajes sirvió, en primer lugar, para el aprovisionamiento de materias primas para la industria y de artículos para el consumo de la población, así como de productos elaborados y de maquinaria. El montante de las salidas fue por lo general inferior al de las entradas, en buena medida por la competencia ejercida por el tren. No hay que olvidar que muchas empresas se ubicaron muy próximas a las estaciones del ferrocarril, lo que beneficiaba las expediciones de sus productos por esta vía, principalmente cuando se trataba del mercado interior. De hecho, si bien es verdad que existieron exportaciones, en especial a América y a algunos países europeos, Francia, sobre todo, lo cierto es que la mayor parte de las ventas de los artículos de la industria guipuzcoana se vendieron en el resto de España, por lo que el ferrocarril jugó un papel determinante en la canalización de estas ventas. Sin embargo, muchas de las

33. PUERTA (1994), pág.224.

34. GOENAGA (1996, ed. de LARRINAGA), pág.69.

35. *Ibidem*, pág.89.

materias primas que estas industrias necesitaban arribaban por vía marítima, siendo Pasajes el principal acceso.

Una de las materias primas más importantes que llegó a Pasajes por medio del cabotaje fue el carbón asturiano. Así, de las 289.124 toneladas introducidas por este puerto y esta modalidad entre 1879 y 1891, 123.857 lo constituyó este artículo, lo que suponía un 42,83% del total³⁶. Pese a todo, Sebastián Coll ha afirmado que España es un país pobre en recursos carboníferos debido a la dificultad de extraer el mineral contenido en sus reservas y de convertirlo en el bien que demandaban los consumidores³⁷. Además, la baja calidad del carbón asturiano y su elevado precio lo pusieron en clara desventaja frente al británico. Unos altos costes derivados de una lenta y tardía mecanización y de las dificultades en el transporte³⁸ pueden explicar esta diferencia de precios con su competidor foráneo³⁹.

En cualquier caso, el carbón que entró por Pasajes no sirvió únicamente para abastecer el mercado local. En efecto, como ha señalado Pedro Novo, de las 20.771 toneladas salidas en 1879 desde Pasajes, el 67,5% de estos carbones fueron enviados al resto de estaciones de Guipúzcoa, dirigiéndose los demás a las provincias de Navarra, Zaragoza y Valladolid, y en menor medida a Alava, Burgos y Madrid⁴⁰.

Detrás del carbón, fue el ramo denominado mercancías generales el segundo más importante dentro del montante total de llegadas. Dado el carácter genérico del término, el primer problema que se plantea es conocer el conjunto de bienes que este apartado englobaba. Todos los indicios apuntan a que hace referencia a productos alimenticios, excepto cereales, que figuran en partida aparte, determinadas materias primas y ciertos artículos fabricados.

Empezando por estos últimos, es preciso mencionar en primer lugar la demanda creciente de maquinaria y bienes de equipo. Si prácticamente toda Guipúzcoa estaba en pleno proceso de industrialización, es lógico pensar en la importación de máquinas, especialmente si tenemos en consideración los distintos subsectores industriales que poco a poco se fueron desarrollando en la década de los ochenta. En consecuencia, la maquinaria motriz fue cada vez más sobresaliente, pudiendo hablar de máquinas de vapor en un principio y de gas, petróleo o hidráulicas con posterioridad, siendo de menor importancia la maquinaria agrícola. Estas entradas favorecieron, además, la creación de pequeños talleres de reparaciones y de recambios esparcidos por las poblaciones industriales más destacadas de la provincia.

Otro producto que probablemente quedó incluido dentro de esta categoría es la pasta de madera. Efectivamente, desde la década de los cuarenta las papeleras habían constituido, junto al textil, uno de los pilares básicos del despegue industrial guipuzcoano. De hecho, para la década de los ochenta Guipúzcoa se había convertido ya en la provincia productora de papel más importante de España. De ahí que una vez que el trapo fue sustituido por la pasta de madera para la producción de papel, las importaciones guipuzcoanas de pasta de madera aumentaron progresivamente⁴¹. Fueron, sobre todo, los países nórdicos los que surtieron de este tipo de pasta a esta industria papelera.

Pero no sólo la pasta, también la madera debió constituir otro artículo a tener en consideración dentro de las importaciones. Por lo general debía tratarse de tablas de madera ordinaria que venían mayoritariamente del extranjero, ya que las que entraban por cabotaje, según Natividad de la Puerta, eran más caras,

36. Véanse FRAX (1981), pág.86 y LARRINAGA (1999a), pág.226.

37. COLL y SUDRIÁ (1987), pág.102.

38. Germán OJEDA (1985) ha defendido precisamente que la parvedad de la industria asturiana hasta la década de los ochenta no puede estudiarse sin analizar detenidamente la falta de medios de transporte.

39. Precio del carbón cribado asturiano e inglés en los principales puertos españoles, en 1882 (pesetas/ tonelada):

Puerto	Carbón asturiano	Carbón inglés
San Sebastián	27,37	24,87
Bilbao	25,63	23,12
Santander	26,87	21,87
La Coruña	26,87	24,87
Cádiz	34,37	26,87
Málaga	34,37	29,87
Barcelona	36,87	33,87

Fuente: NADAL (1975), pág.142.

40. NOVO (1995), págs.83-84.

41. Para el estudio de los cambios técnicos acaecidos en esta industria durante el s.XIX véanse GUTIÉRREZ i POCH (1994) y ZALDUA (1994).

seguramente por tratarse de maderas nobles procedentes de América vía Santander⁴². La actividad constructiva desarrollada en torno al eje San Sebastián-Pasajes durante estos años debió favorecer su importación. Según los usos, y siguiendo a la misma autora, se compraban diversos tipos de madera, siendo la de mayor calidad la sueca. La de Canadá y Estados Unidos era demasiado blanda y ordinaria, aunque más barata; la de Finlandia era bastante corta y dura y la francesa era de peor calidad, aunque válida para la confección de tablas de entarimado. Así, sabemos que del sur de Francia arribaba a Pasajes madera de pino de Las Landas.

También los productos químicos tuvieron su importancia, tanto en la industria papelera como en la textil. En la primera, el ácido sulfúrico, el cloruro de sal, la sosa, las resinas y otros, procedentes mayoritariamente de Francia, fueron decisivos una vez que desde los setenta empezó a producirse en Guipúzcoa pulpa de madera por medios químicos, haciendo hervir astillas de madera en soluciones de sosa o sulfitos. La obtención de pasta mediante la trituración de madera con agua en un molino pronto fue descartada en favor de los nuevos métodos químicos porque con aquel sistema no se eliminaban las resinas y otras impurezas⁴³. Otros productos químicos como el añil, ciertos tintes, etc. fueron igualmente necesarios para el ramo textil.

Ahora bien, la industria textil guipuzcoana se vio obligada también a adquirir las materias primas suficientes para la elaboración de sus artículos. Pese a que Cataluña fue el gran centro algodonero español, Guipúzcoa llegó a desempeñar también un papel destacado en este subsector, destacando localidades como Vergara, Villabona, Andoain o Lasarte-Oria, donde los hilados, tejidos y estampados tuvieron una especial relevancia. La lana también constituyó otro artículo de llegada, con el fin de abastecer a las fábricas de Tolosa y Azpeitia. Otros productos fueron la hilaza de cáñamo, que se empleaba, sobre todo, para jarcía y cordelería, así como para las suelas de las alpargatas; el yute, utilizado para las tramas y urdimbres de los tejidos y para la elaboración de mechas, y la hilaza de lino, destinada a la fabricación de velas, alpargatas y tejidos.

Dentro de las materias primas para la industria, José Gabriel Zurbano ha señalado algunos productos dirigidos al subsector químico, a saber: aceite de coco, copra (pulpa de coco) y simiente de sésamo para la fabricación de jabón y diferentes sales minerales y fosfatos para la elaboración de abonos químicos y superfosfatos de Pamplona y Lodosa⁴⁴.

Por último, dentro de las mercancías generales los productos alimenticios debieron ocupar igualmente un papel destacado. Cabe pensar en un conjunto de artículos destinados al consumo interno, por el carácter deficitario de Guipúzcoa, y a su reexportación a otras provincias españolas por medio del ferrocarril. Junto a los productos coloniales como el azúcar, el tabaco, el café, el cacao o la canela, de gran tradición en el comercio donostiarra, el bacalao y los aguardientes también figuraron dentro de esta categoría. Por otro lado, se sabe que Pasajes recibía por cabotaje otras mercancías de esta naturaleza.

Dentro de las entradas figuran en partida aparte los cereales, con un porcentaje inferior al 5%. Siendo España un país deficitario en producción de trigo, fue éste la principal gramínea objeto de importación. En el caso guipuzcoano la situación era aún más agravante, dado que, exceptuado el maíz, la producción de granos era muy baja. El litoral español se benefició de la llegada de trigos y harinas de Estados Unidos, Rusia y la Europa Oriental, sobre todo, a precios más baratos como consecuencia del descenso de los fletes originado por las innovaciones implantadas en los medios de navegación durante la segunda mitad del siglo XIX.

Por su parte, al estar Guipúzcoa inmersa en su proceso industrializador y ser una provincia escasamente dotada, no es extraño que los minerales, junto con el hierro, si bien en mucha menor cuantía, constituyeran conjuntamente una partida destacada dentro de las arribadas. En concreto, Zurbano habla de pirritas, minerales metálicos y productos siderúrgicos, principalmente, lingote⁴⁵.

La suma total de las llegadas por Pasajes durante estos años se completa con otros ramos que, pese a significar un porcentaje bastante pequeño, nos dan idea de la importante diversificación de productos entrados por este puerto entre 1879 y 1891. Nos referimos a los materiales de construcción, estrechamente ligados con las obras del puerto realizadas durante esos años y las labores constructivas llevadas a cabo en el corredor San Sebastián-Pasajes y en otros puntos de la provincia; a las pipas vacías, tan estre-

42. PUERTA (1994), pág.281.

43. IBÁÑEZ, TORRECILLA y ZABALA (1990), pág.177.

44. ZURBANO (1998), pág.155.

45. *Ibidem*, pág.156.

chamente vinculadas a la expedición de vino durante la década de los ochenta; a los petróleos, un combustible empleado para el alumbrado y para los motores industriales; y al material ferroviario.

Dicho esto, conviene hacer algún comentario a propósito de las salidas. Tal como ya se ha mencionado, el vino fue el principal producto que se vendió al exterior, destinado prácticamente todo él a Francia. En este sentido, Pasajes fue capaz de ganarle la partida a Bilbao debido a las mayores facilidades de embarque que los caldos de La Rioja, Navarra y Aragón encontraron en ese puerto. Así, dentro de este tráfico internacional de vinos España salió muy beneficiada de los acuerdos comerciales de 1877 y 1882 con el país vecino. Aunque, según Albert Broder⁴⁶, durante la crisis filoxérica en Francia, España no supo aprovechar el vacío dejado por este país para colocar sus caldos. Al contrario, exportó gran cantidad de vino a Francia, desde donde se vendía al resto del mundo reelaborado. Es más, al no disponer de circuitos de comercialización para los vinos corrientes, grandes negociantes franceses llegaron a instalarse en suelo español, algo que no sólo sucedió en los puertos mediterráneos, sino también en Pasajes, algunos de los cuales llegaron a convertirse en destacados licoreros.

Cuadro 6. Principales ramos de exportación del puerto de Pasajes entre 1879 y 1891

	Cantidad (Tm)	Porcentaje
Vino	680.111	82,43
Plomo	71.833	8,70
Minerales	20.579	2,49
Artículos diversos	52.501	6,36
TOTAL	825.024	100,00

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias* de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes».

En lo relativo al resto de productos expedidos, hay que destacar las partidas dedicadas al plomo y a los minerales. Ya se ha dicho que Guipúzcoa no era una provincia minera de importancia, aunque sí es verdad que llegó a realizar ciertas aportaciones en este sentido⁴⁷. Por lo demás, en la partida de artículos diversos, pueden incluirse papel, harinas, trigos procedentes de otras provincias y productos industriales fabricados en la propia Guipúzcoa.

4. EL PUERTO DE PASAJES EN LOS AÑOS INTERSEculares (1892-1914)

4.1. 1892-1899: fase de descenso

Esa fase de expansión que había vivido el puerto de Pasajes entre 1879 y 1891 se truncó a partir del siguiente año. En verdad, 1891 fue un año excepcional, debido al gran número de mercancías, vino sobre todo, acumuladas en los muelles a finales de ese año y principios de 1892 para eludir los nuevos tipos arancelarios proteccionistas del 31 de diciembre de 1891. Por su parte, en 1892 y 1893 el movimiento general del puerto se mantuvo muy parecido a los niveles de 1890, de suerte que la caída se produjo a partir de 1894 y estuvo relacionada, en gran medida, con el comercio vinícola. En efecto, el descenso de las salidas fue de casi un 40%. Con todo, salvo ese año, los valores del índice de concentración se mantuvieron muy próximos a los de la segunda mitad de la década de los ochenta⁴⁸.

Habría que decir, no obstante, que esta fase depresiva de la década de los noventa estuvo marcada principalmente por las exportaciones, donde el vino jugó una vez más un papel determinante. Así, mientras las llegadas se mantuvieron bastante estables, salvo en 1897 y 1898, las expediciones, además de descender, fluctuaron en función del comercio de vinos. En el caso de las importaciones, el espectacular

46. BRODER (1981), pág.32.

47. Véanse HERRERAS (1995) y GOENAGA (1996, ed. de LARRINAGA), págs.82-87.

48. Para un análisis más detallado, véase LARRINAGA (1999b), pág.238.

descenso que se produjo en 1898 estuvo motivado por el menor tráfico de carbones extranjeros, debido a las huelgas en Inglaterra, y por la excesiva elevación que alcanzaron los cambios⁴⁹.

Cuadro 7. Movimiento general del puerto de Pasajes entre 1892 y 1899

Año	Movimiento (Tm)	Nº Índices
1892	226.873	100,00
1893	233.232	102,80
1894	183.661	80,95
1895	213.710	94,19
1896	295.786	130,37
1897	168.213	74,14
1898	174.405	76,87
1899	195.784	86,29

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias* de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes».

En el capítulo de llegadas el carbón siguió siendo la principal mercancía, aunque se constataron algunos cambios que merece la pena tener en cuenta⁵⁰. En primer lugar hay que decir que se produjo un descenso de diez puntos respecto del porcentaje que ocupaba en la etapa anterior. En segundo lugar, que esta bajada afectó fundamentalmente al carbón extranjero. Tercero, que semejante caída no se vio compensada por un aumento parejo de las compras de carbón nacional, que sólo se incrementaron en tres puntos. En principio, no parece que este descenso del carbón foráneo pudiera deberse a la competencia de la energía eléctrica, todavía muy poco desarrollada, sino que podría estar relacionada con cuestiones tales como los altos costes impuestos por el nuevo arancel o, más puntualmente, por la mencionada huelga de mineros ingleses de 1898. Además, el aumento de la producción del lignito guipuzcoano experimentado desde finales de la década anterior⁵¹ y quizás un incremento de la productividad y una mayor eficiencia en el consumo de este tipo de recurso pudieron influir igualmente desde el lado de la demanda.

Sea como fuere, lo cierto es que a partir de 1891 se detecta una mayor presencia del carbón nacional, llegando a alcanzar casi un cuarto del producto importado frente al 15% de la etapa anterior. Ahora bien, junto al mencionado arancel, Jordi Nadal⁵² ha señalado igualmente las barreras proteccionistas de 1895, 1899 y 1906, además de otros factores tales como las exenciones y los privilegios fiscales que culminaron en la ley de Impuestos Mineros de 23 de mayo de 1900 y en la ley de Tributación Minera de 29 de diciembre de 1910; el consumo forzoso exigido a la Marina de Guerra (con reservas), arsenales, fábricas y otros establecimientos públicos, a partir de la ley de 7 de enero de 1879; la protección y los privilegios especiales en los transportes, sobre todo, desde la constitución de la Liga Marítima Española (1903), muy vinculada a los intereses asturianos; los auxilios financieros del tesoro público, etc. Pero incluso es preciso señalar el deterioro sufrido por la divisa española frente a la británica, lo cual supuso igualmente otra forma de protección, esta vez no prevista por el legislador. A la postre, todo esto no hizo sino beneficiar al carbón español en detrimento de las importaciones de hulla británica.

Precisamente, este aumento en la llegada de carbón nacional contribuye a explicar, en gran medida, el buen comportamiento del comercio de cabotaje durante estos años, que, en líneas generales, aumentó respecto de la etapa anterior. En efecto, en los veinte años transcurridos entre 1879 y 1899, el volumen de toneladas totales de comercio de cabotaje se había más que doblado, al pasar en números índice de 100 a 205, sin que todos los años fueran, por supuesto, igual de buenos⁵³. La tendencia, en cualquier caso, estaba clara, de forma que la fase depresiva vivida por el puerto de Pasajes durante la década de los noventa del siglo XIX debe ser explicada a partir del comercio exterior.

49. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1898, pág.4.

50. Las cifras de entradas y salidas por Pasajes para estos años han sido publicadas por LARRINAGA (1999a), págs.239 y 242.

51. COLL y SUDRIÀ (1987), tabla V-3.

52. NADAL (1981).

53. FRAX (1981), pág.86.

De todos modos, en el caso del carbón mineral, los cambios no se produjeron sólo desde el lado de la demanda, sino también desde la oferta. Así, la concentración minera en la cuenca del Nalón como medida necesaria para una explotación más racional de los yacimientos debe considerarse como una de las principales novedades del sector durante esos años. Incluso se produjo una capitalización de estas cuencas, gracias, en gran medida, a las aportaciones externas, fundamentalmente vizcaínas. Esta participación debió estar motivada por tres causas fundamentales, a saber: el alza del precio del carbón británico; el deseo de no querer depender de un proveedor único y la estrategia del propio capitalismo vizcaíno, ansioso de diversificar sus inversiones en plena fase de expansión hacia otros territorios peninsulares⁵⁴. También las mejoras practicadas en las comunicaciones y en las infraestructuras contribuyeron a aumentar la producción de las explotaciones mineras existentes y de otras nuevas.

En cuanto a los demás productos, se dio un descenso notable en las importaciones de materiales ferroviarios, toda vez que las líneas fundamentales habían sido construidas. Además, la siderurgia vasca ya era capaz de abastecer ciertas necesidades que pudieran presentarse. También el porcentaje de los materiales de construcción bajó, posiblemente como consecuencia de una mayor competencia del cemento, no sólo por su mayor difusión a finales de siglo, sino también porque era un producto elaborado en la misma provincia, lo que suponía menores costes de transporte. Igualmente disminuyeron los porcentajes relativos a los minerales y al hierro. Por su parte, la partida de mercancías generales aumentó considerablemente. En un momento en que la población guipuzcoana estaba creciendo y la industria provincial era cada vez más importante, no resulta extraño que el porcentaje de este apartado se viera incrementado en casi doce puntos.

Dentro de las expediciones, ya se ha comentado que el vino fue el principal artículo del puerto de Pasajes. Tal es así que, pese a la recuperación del viñedo francés, la crisis en las cepas españolas y la política proteccionista de la época, incluso llegó a aumentar en porcentaje, pasando del 82,43% del período 1879-1891 al 84% entre 1892-1899. Aunque es preciso señalar que la cantidad exportada descendió, pese a años extraordinarios como el de 1896, cuyo volumen casi alcanzó la suma de 1891, otro año igualmente excepcional. En líneas generales, las exportaciones de vino se caracterizaron fundamentalmente por sus fluctuaciones, algo que fue debido no sólo a las condiciones del propio viñedo español, afectado ya por la filoxera, sino también a las del mercado internacional, en especial, a las de la demanda francesa.

Aparte del vino, continuaron las exportaciones de materias primas y aumentó considerablemente la partida de artículos diversos, en consonancia con el desarrollo industrial experimentado por la comarca donostiarra en particular y por el conjunto de Guipúzcoa en general.

4.2. 1900-1914: fase de recuperación

Tras la crisis del movimiento general de mercancías del puerto de Pasajes de finales del siglo XIX, a principios de la siguiente centuria, concretamente desde 1902, se observa una nueva fase de recuperación del comercio marítimo, superándose por primera vez y durante dos años consecutivos, 1905 y 1906, la barrera de las 400.000 toneladas. Además, y como novedad, en estos dos años y en 1907 las salidas lograron superar a las llegadas. De hecho, durante los siete primeros años de la centuria, aunque éstas crecieron, lo hicieron a un ritmo distinto y con más vaivenes que aquéllas, cuyas cifras para el período 1905-1907 fueron realmente llamativas. Sobre todo, si tenemos en cuenta que ya no era el vino el gran protagonista de las salidas. En efecto, los minerales llegaron a desempeñar un papel fundamental, aunque sin alcanzar nunca los niveles que tuvo aquél en los últimos años del siglo XIX. Incluso, el descenso de las expediciones habido a principios del siglo XX se debió a la caída de las ventas de vino en Francia.

A partir de 1907 se produjo un notable descenso de las importaciones, provocado por el nuevo arancel proteccionista de 1906, principalmente, aunque es posible hablar de otras causas. Así, por ejemplo, las buenas cosechas de cereales en toda España hicieron innecesaria la entrada de granos extranjeros en 1907. Sin embargo, productos como el carbón, la maquinaria, los hierros o la quincallería vieron descender su volumen por causa de las nuevas tarifas aduaneras⁵⁵. La situación cambió desde 1910, detectándose ya un progresivo incremento de las llegadas y un paulatino descenso de las salidas. Esta bajada estuvo motivada, sobre todo, por un claro retroceso en las ventas de minerales guipuzcoanos, los cuales, después de unos pocos años de fuerte explotación, pasaron a tener una vida lánguida. En cuanto a las arribadas, no sólo aumentó la compra de carbón extranjero, sino también la de minerales, pasta de madera y otras mercancías relacionadas, básicamente, con el proceso industrializador de la provincia.

54. Véanse GONZÁLEZ PORTILLA (1981), ANES (1985) y OJEDA (1985).

55. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1907, pág.8.

Cuadro 8. Movimiento general y cabotaje del puerto de Pasajes entre 1900 y 1914

Año	Movimiento (Tm)	Nº Índices	Cabotaje	% Movimiento general
1900	225.287	100,00	39.359,4	17,47
1901	194.645	86,39	34.867,5	17,91
1902	225.901	100,27	39.846,9	17,63
1903	244.358	108,46	41.713,1	17,07
1904	289.930	128,69	52.605,5	18,14
1905	403.487	179,09	53.864,5	13,34
1906	410.469	182,19	64.009,2	15,59
1907	356.004	158,02	70.611,3	19,83
1908	322.533	143,16	72.594,2	22,50
1909	282.726	125,49	63.768,1	22,55
1910	376.050	166,92	79.960,5	21,26
1911	351.868	156,18	37.768,6	10,73
1912	351.934	156,21	110.392,5	31,36
1913	375.173	166,53	103.373,7	27,55
1914	300.314	133,30	100.860,1	33,58

Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias* de la «Sociedad general del Puerto de Pasajes» y FRAX (1981), pág.86.

A principios del siglo XX el carbón siguió ocupando el lugar más importante dentro de las llegadas, pero con un porcentaje cada vez más lejano al de las etapas anteriores⁵⁶. De hecho, entre 1907 y 1914 sólo supuso el 28% del total de aquéllas, es decir, la mitad de lo que llegó a representar entre los años 1879 y 1891. La causa de semejante cambio radica en la cada vez menor dependencia del carbón en favor de otras energías, eléctrica principalmente, que poco a poco fueron imponiéndose. Por otro lado, también a partir de 1907 se aprecia una mayor presencia del carbón nacional, favorecido, sobre todo, por el arancel proteccionista de 1906 y, posiblemente, por las mejores condiciones para su venta. Esto se refleja perfectamente en el comercio de cabotaje, que a partir de esa fecha experimentó un auténtico despegue en lo que a las entradas se refiere. Así, en 1912 se superó por primera vez la suma de 70.000 toneladas. Esto, unido al buen comportamiento de las salidas, que también aumentaron considerablemente, hizo que el tráfico de cabotaje por Pasajes sobrepasase por primera vez las cien mil toneladas en 1912, abriéndose a partir de ese año una nueva etapa en lo que a este tipo de tráfico se refiere⁵⁷. Tal como se aprecia en el cuadro 6, en los últimos años del período considerado el cabotaje suponía un tercio del movimiento general, una cifra nada desdeñable si tenemos en cuenta los porcentajes anteriormente señalados.

Ahora bien, junto al descenso de este producto, cabe mencionar igualmente el del material de ferrocarriles, cuyas cantidades a partir de 1900 fueron insignificantes, por las causas arriba mencionadas, y el de pipas vacías, debido al claro descenso de las exportaciones de vino.

Al contrario, las importaciones de cereales se mantuvieron, ya que al ser España un país deficitario en producción de grano y Guipúzcoa una provincia especialmente pobre en este artículo, es lógico que los niveles de compra de cereal pervivieran. También hay que mencionar las adquisiciones de vino, relacionadas con las malas cosechas de los centros de producción cercanos, es decir, Navarra, La Rioja y Aragón. En lo que respecta a la cada vez más importante presencia de bacalao en la estructura de las importaciones, ésta se debió, sobre todo, a que a principios del siglo XX se convirtió en un bien básico de la dieta alimenticia de la población obrera. Como en ocasiones anteriores, dentro del epígrafe de mercancías generales cabe suponer la presencia de bienes alimenticios para una población en crecimiento como era la guipuzcoana.

56. Las cifras de entradas y salidas por Pasajes para estos años han sido publicadas por LARRINAGA (1999a), págs.248-49 y 251-52.

57. FRAX (1981), pág.86.

Finalmente, también habría que mencionar determinados artículos relacionados con el desarrollo industrial de la provincia de estos años. Eran los casos de la pasta de papel, de la madera para la actividad edilicia, de maquinaria o de bienes intermedios o de otros artículos de consumo distintos de los mencionados. Por supuesto, muchos de estos productos venían del extranjero, pero otros tantos arribaban a Pasajes por cabotaje.

Por otro lado, lo más llamativo de las exportaciones fue el importante descenso que se produjo en la caída de las expediciones de vino, máxime cuando hasta 1900 se mantuvo prácticamente por encima del 80% de las salidas. La clave de este descenso la debemos encontrar en el menor tráfico de vinos con Francia, cuyo mercado fue restringiéndose cada vez más a los caldos españoles. Ni siquiera el aumento de las exportaciones a América pudo compensar la pérdida de cuota de mercado en Francia. La recuperación del viñedo francés, las medidas proteccionistas en vigor y la crisis de las cepas españolas pueden ser apuntadas como las causas de semejante caída. De esta forma, esa posición de primacía que había mantenido el vino hasta ahora fue ocupada desde principios del siglo XX por los minerales. Estos, sin embargo, no llegaron a alcanzar jamás la elevada cifra del 80% del total exportado, pese a lo cual se mantuvieron por encima del 60%, un porcentaje nada desdeñable. En concreto, se trataba fundamentalmente de hierro y aunque ni la «Sociedad general del Puerto de Pasajes» ni las distintas compañías mineras que actuaban en suelo guipuzcoano estuvieron nunca satisfechas con las cantidades apuntadas, lo cierto es que las expediciones de mineral se convirtieron en un renglón importante de las salidas de Pasajes.

Con todo, éstas estuvieron muy influenciadas por el comportamiento del mercado internacional. Así, en la segunda mitad de los años diez, se produjo un claro descenso en las exportaciones de minerales por este puerto, provocado por la baja de los precios en los principales mercados extranjeros y por la caída de los cambios. De hecho, en Guipúzcoa sólo en 1910 se consiguió salir de la crisis, aunque fue una recuperación momentánea, pues a partir de 1911 la caída fue progresiva. Las minas guipuzcoanas llevaron desde entonces una vida decadente. En verdad, Guipúzcoa ocupaba una posición muy modesta dentro del panorama minero español.

Otros artículos que fueron ganando cada vez mayor importancia en el volumen total de las exportaciones, en especial a partir de 1907, fueron el cemento y el papel, productos fundamentales de la industria guipuzcoana. Sus ventas no eran nuevas, pero, al menos en lo que respecta al cemento, sus expediciones al exterior aumentaron como consecuencia de la actividad constructiva, no sólo en España, sino incluso en América del Sur, por ejemplo⁵⁸. Por Pasajes tuvo también cierta importancia la salida de asfaltos, provenientes de Álava y Navarra, principales provincias productoras de España. Pero, además, estas salidas se completarían con las ventas de resinas y de artículos diversos que se corresponderían con ciertos productos industriales, entre los que destacarían los bienes de consumo elaborados no sólo en Guipúzcoa, sino también en las provincias próximas de Navarra, Álava, La Rioja o Aragón. Sobresaldrían en este sentido los tejidos de algodón y lana, las alpargatas, las armas, el papel y las conservas, sobre todo.

Los cambios mencionados no sólo se produjeron en las importaciones y en las exportaciones, sino también en los destinos del comercio marítimo internacional del puerto de Pasajes. En efecto, en el caso del vino ya hemos hecho mención del aumento de envíos de caldos españoles al continente americano. De hecho, desde principios del siglo XX se detecta un aumento de las transacciones comerciales con América, y no sólo con los países del sur, sino también con los del centro. Cuba y Sudamérica se convirtieron pronto en los grandes puntos del comercio americano con Pasajes. En concreto, los puertos de Montevideo, Buenos Aires y Río de Janeiro fueron los principales destinos del sur de América. A ellos llegaban regular y mensualmente importantes cargamentos de vinos, cementos, asfaltos, conservas, alpargatas, etc. Si en 1911 las toneladas enviadas a estas tres ciudades ascendieron a 10.800, en 1912 eran ya 12.198 y en 1913 se alcanzaban las 13.156 toneladas. Otro tanto se puede decir de Cuba, hacia donde Pasajes exportó 2.761 tms. en 1911, 3.248 en 1912 y 3.156 en 1913⁵⁹. En contrapartida, tabaco, café, trigo, pieles y cueros y otros bienes de consumo arribaban a Pasajes procedentes de estos países.

Por último, hay que decir que, en lo que al comercio con Europa se refiere, la diversificación de países con los que se traficó aumentó considerablemente. Se puede hablar, por consiguiente, de líneas regulares entre Pasajes y Noruega, Bélgica, Alemania, Francia y Gran Bretaña. Incluso es posible constatar la existencia de líneas combinadas con grandes buques que, habiendo llevado sus cargas desde Pasajes, partían de los más sobresalientes puertos atlánticos (Burdeos, Amberes, Rotterdam, Bremen, Hamburgo, etc.)

58. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1910, pág.7.

59. Idem: *Memorias* correspondientes a 1912, pág.6 y 1913, pág.6.

transportando estas mercancías a las diferentes repúblicas americanas con las que Pasajes no tenía comunicaciones directas⁶⁰.

5. LOS OTROS PUERTOS GUIPUZCOANOS

Menor es la información que poseemos para el resto de puertos guipuzcoanos. Para mediados del siglo XIX hemos trabajado con los datos proporcionados por las *Estadísticas Generales del Comercio Exterior de España*, la misma fuente, como se sabe, que utilizó en su época Félix Bona. Por ello vuelven a ser válidos los reparos ya mencionados más arriba y el carácter orientativo que presentan estas cifras. Contamos también con algunas aportaciones proporcionadas por el Consulado de Francia en San Sebastián, pero resultan tan fragmentarias que no es fácil el poder deducir conclusiones plausibles. Pueden servirnos, eso sí, para determinadas explicaciones puntuales. Además, a veces aquéllas presentan ciertas contradicciones que sólo un fino análisis de las mismas permite subsanar en cierta manera.

Cuadro 9. Movimiento comercial exterior del puerto de Deva entre 1854 y 1870 (en reales de vellón)

Año	Importaciones	Exportaciones	Total	Nº Índices
1854	-	1.293.248	1.293.248	100,00
1855	-	2.418.156	2.418.156	186,98
1856	-	96.440	96.440	7,45
1857	122.568	320	122.888	9,50
1858	217.996	47.720	265.716	20,54
1859	237.060	2.400	239.460	18,51
1860	260.467	-	260.467	20,14
1870	52.697	-	52.697	4,07

Fuente: *Estadísticas Generales del Comercio Exterior de España* para los años correspondientes.

Cuadro 10. Movimiento comercial exterior del puerto de Zumaya entre 1854 y 1870 (en reales de vellón)

Año	Importaciones	Exportaciones	Total	Nº Índices
1854	-	14.500	14.500	100,00
1855	-	2.600	2.600	17,93
1856	-	7.073	7.073	48,77
1857	-	12.610	12.610	86,96
1858	-	63.916	63.916	440,80
1859	115.839	69.560	185.399	1.278,61
1860	116.239	95.204	211.443	1.458,22
1870	19.310	35.916	55.226	380,86

Fuente: *Estadísticas Generales del Comercio Exterior de España* para los años correspondientes.

Teniendo en cuenta la información recogida en los cuadros 9 y 10, hay que decir que Deva se favoreció durante el bienio 1854-55 de la expedición al exterior de cereales provenientes mayoritariamente de Castilla, reavivando así una de las antiguas salidas de Guipúzcoa de los productos de la submeseta norte.

60. SOCIEDAD GENERAL DEL PUERTO DE PASAJES: *Memoria* correspondiente a 1911, pág.7.

A partir de 1856, sin embargo, la situación cambió drásticamente a consecuencia de la crisis. Así, las exportaciones cayeron en picado y las importaciones de trigos tuvieron lugar a lo largo de los años finales de la década de los cincuenta. Desde entonces, sin embargo, los valores que presenta el puerto de Deva fueron muy modestos. Con todo, conocemos que a este puerto llegaba carbón británico con vistas a su uso en las industrias de las localidades cercanas, y muy probablemente de Zumaya. El caso de Deva es particularmente llamativo si tenemos en cuenta que mantuvo un cierto nivel de tráfico gracias a las importaciones, pero escasísimo, por lo que sabemos, en las exportaciones. Lo cual parece indicar que fue un puerto especializado en la llegada de artículos necesarios para la creciente industria de esa zona de la provincia. Una industria, por otro lado, que tenía su mercado natural en el español y no en el extranjero.

El de Zumaya viene a ser un caso interesante, puesto que su comercio exterior se basó fundamentalmente en la exportaciones. Sólo los años 1859 y 1860 las importaciones alcanzaron un cierto nivel, provocado presumiblemente por la crisis de la segunda mitad de la década de los cincuenta. Por lo demás, es posible observar cómo desde mediados de la década de los cincuenta se produjo un sensible crecimiento del valor de las exportaciones. En efecto, Zumaya ofertaba al mercado exterior un producto tan apreciado en las obras públicas como era el cemento natural. Aunque posiblemente estemos hablando también de pequeñas expediciones de trigo, harina, vino, hierro y minerales. En cuanto a las entradas, hay que pensar en la llegada de cereales, en especial en los momentos críticos, de artículos alimenticios y de otros productos para la industria.

Después de la crisis de mediados de los sesenta estos puertos y el de Fuenterrabía, cuya relevancia en el comercio exterior había sido mínima, fueron perdiendo su carácter internacional, para centrarse, en el caso de Zumaya fundamentalmente, en el comercio de cabotaje. Por el contrario, Deva y Fuenterrabía habían perdido toda su importancia a principios del siglo XX⁶¹. Poco a poco este papel fue siendo asumido en exclusividad por el puerto de Pasajes, tal como ya se ha señalado. En Zumaya, sin embargo, no sólo el tráfico de cabotaje aumentó, sino también el comercio internacional pervivió, centrado, sobre todo, en las expediciones de cal hidráulica.

Cuadro 11. Relación de navíos extranjeros salidos del puerto de Zumaya entre 1863 y 1867

	1863	1864	1865	1866	1867
Nacionalidad					
Francesa	25	23	17	9	19
Holandesa	2	0	0	0	0
Inglesa	1	1	0	0	0
TOTAL					
Destino					
Bayona	16	17	12	8	15
Verdon-s.-Mer*	6	3	5	1	4
Cartagena	3	0	0	0	0
Sevilla	2	4	0	0	0
Alicante	1	0	0	0	0

* En la documentación figura Verdum.

Fuente: Archives Diplomatiques de Nantes, consulat de Saint-Sébastien, série A, article 3.

Como puede apreciarse en el cuadro 11, fueron los navíos franceses los que coparon la mayor parte de este tráfico comercial. En efecto, de los 97 buques salidos de Zumaya durante esos años, 93 pertenecieron a esa nacionalidad. Pero, además, estos barcos traficaron básicamente con el sur de Francia, siendo Bayona el principal puerto de destino. En total, 68, es decir, en torno al 70%, aunque hay que precisar que la fuente señala que una parte de éstos había ido realmente a Socoa. Esto no debe extrañarnos porque se

61. LAZÚRTEGUI (s.a.), págs.785 y 788.

sabe que el cemento natural guipuzcoano no sólo se empleó en las obras hidráulicas españolas, sino también en las francesas. Según Ignacio Goenaga, aquél se llegó a utilizar en los puertos de Socoa, Bayona y Burdeos, abastecidos en buena medida por las fábricas de Iraeta y Zumaya⁶².

A principios del siglo XX, sin embargo, las exportaciones de cemento habían caído, reduciéndose este producto únicamente al tráfico de cabotaje. Así, en 1914, de las 14.967 toneladas expedidas a Europa desde Zumaya, 12.400 correspondían a mineral de hierro embarcado en el cargadero de Malla-Arria, en Orio, y 1.519 de anchoa en salazón, recogidas en Guetaria. Por lo tanto, como aduana de tercera categoría, de Zumaya salían hacia el exterior productos embarcados en otros puertos cercanos. Por su parte, las 107 toneladas de importación correspondían, principalmente, a carbón mineral y superfosfato de cal. Para entonces el número de navíos extranjeros dentro del movimiento general del puerto había descendido notablemente, contabilizándose 11 en las entradas, de un total de 356, y otros tantos en las salidas, respecto de 342⁶³.

Por lo que al tráfico de cabotaje se refiere, la tendencia hasta 1908 en Zumaya fue de predominio de las entradas sobre las salidas, salvo en años contados. Lo cual nos sirve para verificar que este puerto atendió de modo preferente las necesidades comerciales que tenían las industrias de la zona. En concreto, sus instalaciones portuarias sirvieron, sobre todo, para dar salida a la producción de cemento del bajo Urola. Desde ese año, sin embargo, esta tendencia se alteró, de suerte que hasta al menos 1920 las entradas fueron mayores que las salidas. Así, por lo que se refiere a su balanza comercial, entre 1857 y 1920 presentó un saldo favorable, siendo el valor de las salidas superior al de las entradas. Éste ha sido estimado en un 87,5% sobre el total de las entradas y salidas, con un saldo medio favorable de 563.800 pesetas⁶⁴. El dato es importante porque sólo seis puertos (Barcelona, Bilbao, Torrevieja, San Fernando, Zumaya y Santander) presentaron una serie de saldos claramente favorables.

Como ha señalado Lourdes Odriozola, dentro de las mercancías comercializadas destacaron, sobre todo, el cemento y los artículos primarios, habiendo de pasar bastantes años para que la exportación de otras materias fabricadas adquiriera cierta consistencia. Lo cual indica que hasta la década de 1920 las exportaciones de máquinas de vapor no tuvieron relevancia. Por su parte, las importaciones fueron diversificándose conforme pasaba el tiempo y esto hizo que la llegada de carbón para las fábricas de Elgóibar, Vergara y Mondragón fuera perdiendo el peso específico que había tenido habitualmente. Así, junto al carbón mineral, hay que mencionar también la sal, maderas, pita en rama y lino⁶⁵.

En cuanto a los puntos con los que se comerciaba, a pesar de no existir datos pormenorizados y de no poder extraer conclusiones detalladas, esta misma autora, basándose en algunas memorias de proyectos de obras, afirma que Zumaya mantuvo relaciones comerciales de cabotaje con San Sebastián, Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, El Ferrol, Vigo, Cádiz, Sevilla, Málaga, Cartagena, Ceuta, Algeciras y Melilla. A todos estos puertos se enviaban cemento hidráulico, máquinas de vapor y motores marinos⁶⁶.

Por su parte, en los puertos de Deva y Fuenterrabía también las entradas fueron muy superiores a las salidas en el comercio de cabotaje. Según las *Estadísticas Generales de Comercio de Cabotaje* de España, en el primer caso se aprecia una tendencia ascendente en lo que al tráfico total se refiere, al pasar de 32.623 quintales métricos en 1860 a 149.600 en 1880. El gran protagonista de las entradas por este puerto fue el carbón mineral, con vistas al abastecimiento de la importante industria desarrollada en el valle del Deva durante la segunda mitad del siglo XIX. Desde finales de esa misma centuria se notará un claro descenso, aunque las importaciones de carbón por cabotaje no cesaron. En cuanto a las salidas, destacan sobremanera los materiales de construcción, en especial, la piedra.

En el caso de Fuenterrabía, sin embargo, entre 1860 y 1880 se observa un fuerte descenso del movimiento de cabotaje, ya que de 21.119 quintales métricos en 1860 se pasó a 1.986 en 1880. Si en un primer momento el hierro ocupó la primera plaza en las entradas, posiblemente para alimentar la industria siderúrgica de la comarca del Bidasoa, en 1880 esta materia prima había sido desbancada por la sal común. Desde finales de esa centuria sobresalieron las llegadas de materiales de construcción, en especial, de cemento hidráulico y Pórtland.

62. GOENAGA (1996, ed. de LARRINAGA), págs.91-92.

63. LAZÚRTEGUI (s.a.), pág.787.

64. FRAX (1981), pág.55.

65. ODRIOZOLA (2000), pág.321.

66. *Ibidem*, pág.322.

6. CONCLUSIONES

Tras la crisis experimentada por el comercio marítimo guipuzcoano a finales del siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX, se puede hablar de un período de recuperación del mismo a partir de la década de los años cuarenta, coincidiendo con el traslado de las aduanas a la costa y a la frontera. Desde ese momento se produjo una auténtica recuperación del capitalismo mercantil, en especial donostiarra. En efecto, el protagonista de estos años centrales del siglo XIX fue el puerto de San Sebastián, toda vez que el de Pasajes estaba prácticamente impracticable para un tráfico de envergadura. Sin embargo, teniendo en cuenta el desarrollo industrial vivido por Guipúzcoa en estas décadas y la propia evolución económica y urbanística de su capital, la burguesía comercial e industrial donostiarra pronto se percató de las estrecheces del puerto de San Sebastián y de las posibilidades que albergaba Pasajes. De ahí que, una vez concluida la Segunda Guerra Carlista, todos sus esfuerzos se dirigieran a la potenciación de este enclave, convertido, para finales de esa centuria, en el gran puerto de la industrialización de la provincia, relegando a San Sebastián a una posición secundaria, centrada casi exclusivamente en el comercio de cabotaje. Algo que se podría decir igualmente del resto de los pequeños puertos guipuzcoanos, cuyo protagonismo durante estos años fue más bien limitado, aunque a veces actuaron como puertas de entrada de materias primas para la industria local. De esta forma, para principios del siglo XX Pasajes se había consolidado como uno de los grandes puertos del Cantábrico.

BIBLIOGRAFÍA

- AGIRREAZKUENAGA, J. (1994): *Euskal gizartean barrena euskaltzaletasun politikoaren sorrera garaian: zaldunak, matxinoak, enpresariak, langileen eraketa (1789-1876)*, Beitia, Bilbao.
- ANES, Rafael (1985): «Límites de la primera industrialización en Asturias», en SANCHEZ-ALBORNOZ, N. (comp.): *La modernización económica de España, 1830-1930*, Alianza, Madrid.
- APARICIO, Celia (1991): *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- BONA, Félix (1877): *De la explotación y tarifa de los ferrocarriles españoles*, Sociedad Económica Matritense, Madrid.
- BRODER, Albert (1981): *Le rôle des intérêts étrangers dans la croissance économique de l'Espagne au XIXe siècle*, Tesis de Estado inédita, Universidad de París I.
- CASTELLS, Luis (1987): *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, UPV y Siglo XXI, Madrid.
- COLL, S. y SUDRIÀ, C. (1987): *El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica*, Turner, Madrid.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (1975): *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa (1766-1833)*, Akal, Madrid.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (1982): «Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad», en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, J.C. (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1974): *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*, Siglo XXI, Madrid.
- FRAX, Esperanza (1981): *Puertos y Comercio de Cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España, Madrid.
- GÁRATE, Montserrat (1976): *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- GÁRATE, Montserrat (1988): «Comercio, burguesía y acumulación de capital en el País Vasco (1700-1841)», *Ekonomiaz*, nº 9-10.
- GÁRATE, Montserrat (1989): «Comercio exterior en el País Vasco (siglos XVIII-XIX)», *Historia Contemporánea*, nº 2.

- GOENAGA, Ignacio (1996): *Estado actual y porvenir de la industria minero-metalúrgica de Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra y Santander segun la visita de inspeccion girada á las mismas desde Junio á Agosto de 1882*, ed. a cargo de Carlos LARRINAGA, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos, Peritos y Facultativos de Minas de Bilbao, Bilbao.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol.1: Cereales, harinas y vinos*, Banco de España, Madrid.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (1981): *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haranburu, San Sebastián.
- GUTIÉRREZ i POCH, M. (1994): «La industria papelera española (1835-1880): una estructura dual», comunicación presentada al *VII Simposio de Historia Económica*, Universidad Autónoma de Barcelona.
- HERRERAS, Beatriz (1995): *La actividad minera en Gipuzkoa durante el siglo XIX*, Investigación inédita becada por la Diputación Foral de Guipúzcoa, Tolosa.
- IBÁÑEZ, M; TORRECILLA, M^a.J. y ZABALA, M. (1990): *Arqueología industrial en Gipuzkoa*, Gobierno Vasco, Vitoria.
- LARRINAGA, Carlos (1999a): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (1999b): *La Liga Cantábrica y el comercio del norte de España a finales del siglo XIX*, Casino de Irún, Irún.
- LAZÚRTEGUI, Julio (s.a.): «El Comercio, la Industria y la Navegación en el País Vasco», en *Provincias Vascongadas*, vol.1 de CARRERAS CANDI, F. (dir.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Editorial de Alberto Martín, Barcelona.
- LÉON, H. (1893): *Histoire des Juifs de Bayonne*, Armand Durlacher, Paris.
- MADOZ, Pascual (1847): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, t.IX, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid.
- NADAL, Jordi (1975): *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona.
- NADAL, Jordi (1981): «De la manteca al hierro y al cinc. La industrialización asturiana de 1850 a 1935», en BENITO RUANO, E. (coor.): *Hitoria de Asturias*, vol.9, Ayalga, Salinas (Asturias).
- NOVO, Pedro A. (1995): *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y ordenación del territorio*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- ODRIOZOLA, Lourdes (2000): *Estudio histórico del puerto de Zumaia*, Gobierno Vasco, Vitoria.
- OJEDA, Germán (1985): *Asturias en la industrialización española, 1833-1907*, Alianza, Madrid.
- PUERTA, Natividad de la (1994): *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao.
- RUBIO, Coro (1996): «La burguesía donostiarra y la cuestión aduanera: un conflicto foral», estudio introductorio de la *Memoria Justificativa de lo que tiene expuesto y pedido la ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa*, ed. a cargo de IDEM, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- ZALDUA, I. (1994): «Los comienzos de la producción papelera en Vizcaya y Guipúzcoa: la introducción de las nuevas tecnologías (1779-1872)», comunicación presentada al *VII Simposio de Historia Económica*, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra.
- ZURBANO, José Gabriel (1998): *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Gestión y Funciones económicas*, Tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco.