



ZURBANO MELERO, José Gabriel: “El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX”, *Itsas Memoria*. *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa -Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 421-444.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El comercio por los puertos de Pasajes y San Sebastián durante el siglo XX

José Gabriel Zurbano Melero

Universidad de Extremadura

1. INTRODUCCIÓN. UNA VISIÓN A LARGO PLAZO

El comercio de tránsito fue quien monopolizó el tráfico en la cornisa cantábrica durante la primera mitad del siglo XIX. Este modelo habría de seguir siendo fundamental para los casos de Santander y Pasajes-San Sebastián, hasta la Primera Guerra Mundial. Este comercio de intermediación entre el norte de Europa, América y el interior de la Península favoreció la creación de una muy diversificada industria local, basada en los bienes de consumo e intermedios.

Esta diversificación abarca prácticamente todos los sectores: calzado, textil, alimentos, papel, productos de consumo doméstico variado, bienes intermedios relacionados con la construcción (cementos) y el equipamiento urbano: hierros forjados para la conducción de aguas, ornamentación, petróleos para el alumbrado, etc.

La industria pasará a demandar un amplio abanico de materias primas (fibras vegetales, cereales, productos tintóreos, pastas de madera, curtientes, productos químicos básicos, etc.). El carbón será el combustible que alimentará los hornos de fundición y de calcinación y que dará energía a los motores que, junto a las turbinas hidráulicas, moverán las máquinas textiles, papeleras y metalúrgicas.

San Sebastián, con su relativamente pequeño puerto, había disputado secularmente a Rentería y a los habitantes de las dos bandas del Pasaje, la jurisdicción sobre el puerto. La incipiente industrialización de la provincia vuelve las miradas hacia Pasajes. Las medidas librecambistas de 1868, acompañadas de diferentes expectativas de realizaciones institucionales que acometiesen las postergadas obras, abren un período de expansión de la infraestructura portuaria. Los progresos de la navegación con la irrupción del vapor, la apertura del Canal de Suez y la implantación de las redes ferroviarias en la mayoría de los países eran pasos de gigante hacia el logro de un mercado mundial.

San Sebastián y Pasajes se situaban a la cabeza de una de esas líneas ferroviarias, la que unía Madrid con Irún, para desde allí empalmar con París, que sería inaugurada en 1864. Se trataba de una revolución en los transportes que definitivamente superaba las trabas que habían obstaculizado las relaciones comerciales entre la periferia y la meseta, reforzando las labores de intermediación de la burguesía comercial vasca e invitándola a una inversión en la industria a través de la sustitución de importaciones, al amparo de los sucesivos aranceles de un carácter cada vez más proteccionista.

Con el traslado de las aduanas a la costa y la consiguiente rehabilitación de los puertos vascos para el comercio ultramarino con América, del que habían sido privados medio siglo atrás, entre 1841 y 1870, el puerto de San Sebastián fue un modesto pero importante puerto en el contexto español¹. Ocupaba el sexto lugar en recaudación de aduana del conjunto de los puertos españoles, con un porcentaje muy parecido de comercio de cabotaje y exterior. Este último seguía fundamentándose en la importación de productos coloniales, vocación que la burguesía donostiarra había mantenido bajo diferentes expedientes entre los que figuraba el fraude y el contrabando en aquellos años de prohibición. En 1861 en orden decreciente los artículos que más se importaban eran azúcar, cacao, bacalao, café y canela.

Al comienzo de esta época, el puerto de Pasajes representaba menos del 15% del volumen total que se movía en los muelles de San Sebastián y tenía un carácter totalmente subsidiario de aquél, actuando en funciones de internada, reparaciones de los buques, descargas de navíos grandes a lanchas que poste-

1. Para un estudio más exhaustivo de este periodo puede consultarse mi tesis doctoral: *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Gestión y funciones económicas*. Leída en la Universidad del País Vasco, en 1999. Hay un resumen en *Revista Internacional de Estudios Vascos*, vol. 44, cuaderno II, julio-diciembre de 1999, pp. 618-619.

riormente arribaban a la ciudad, etc. Era la ensenada apacible y resplandeciente que magníficamente describiera Víctor Hugo en 1843.

Por otro lado, hay que pensar en un San Sebastián constreñido aún a sus murallas, y con su viejo puerto al abrigo de Urgull. En la década de los cincuenta se realizó en este puerto, a instancias de Fermín de Lasala, Duque de Mandas, el dique exterior actual y el muelle interior paralelo a la muralla. El presupuesto de esta obra era 1,8 veces superior al que contaban en Bilbao para las obras de mejora de su ría, lo que es un indicativo del peso de la burguesía comercial donostiarra durante el gobierno de los moderados previo a la fase industrializadora que se inaugurará tras la Gloriosa Revolución de 1868 y, sobre todo, con la Restauración.

En la década de los sesenta se produjeron dos hitos importantes. Por un lado, el derribo de las murallas de San Sebastián y el tendido de la línea del Ferrocarril del Norte, ambos sucedidos en 1864. A partir de entonces, los estudios realizados por el ingeniero francés Wisocq, autor de la ampliación del puerto de Santander, y por los españoles Lafarga y Estibaus no aportaban una solución técnica satisfactoria, mientras la burguesía donostiarra iba abandonando la idea de una ciudad portuaria, incompatible con su expansión residencial y volvía a poner sus ojos en la Bahía de Pasajes.

Lo propio hacían los ingenieros de la Compañía de Caminos del Norte, cuyas vías pasaban sobre unos diques y taludes levantados en la misma bahía pasaitarra, elaborando algunos estudios ya en noviembre de 1864². Pero finalmente no llegaría a ejecutarse un proyecto ambicioso que contemplaba la creación de muelles de ribera y el dragado de la bahía, realizándose tan sólo algunos pontones por los que la compañía ferroviaria se abastecía de carbón. Al partir de volúmenes tan ridículos de movimiento, solamente este hecho hace que entre 1865 y 1869 casi se duplique el tráfico por Pasajes con respecto al quinquenio anterior, llegándose casi a equiparar el cabotaje registrado con San Sebastián hacia 1870.

Es en este momento cuando la Diputación de Guipúzcoa se interesa y logra la gestión de las obras en el puerto de Pasajes, empeño en el que se constituye la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes, en la que se hallan representados los intereses comerciales de San Sebastián, con los Brunet, Bermingam, Jamar, Ruiz de Velasco, etc. en su seno.

A la altura de 1860-70, el tráfico portuario tenía aún un sentido marcadamente comercial, el principal renglón de la exportación era la harina de trigo. Las Estadísticas de Comercio Exterior de 1872, registran exportaciones por valor de 1,3 millones de pts. que salían principalmente por San Sebastián, 60% –donde suponían más del 50% del valor total de las exportaciones–; Pasajes, 36% e Irún, 4%. En las importaciones primaban las materias primas textiles, encabezadas por el algodón en rama que representaba el 26,5% del valor de las importaciones en 1872³.

Pero rápidamente se invierte la tendencia y los cereales norteamericanos supondrán a partir de finales de esta década uno de los principales renglones de la importación, fundándose la *Fábrica de levaduras Remy* en Hernani, la de *galletas Olibet* en Rentería (1886), y finalmente la gran factoría de *Harinas Ugalde y cía*, en Molinao en 1903. Guipúzcoa asiste a los cambios internacionales del comercio, pero además está ella misma cambiando, con el surgimiento de fábricas papeleras, metalúrgicas, de bienes intermedios y de consumo.

Tras el periodo de inestabilidad de la última guerra carlista y con el inicio de la Restauración, el puerto de Pasajes se situará ligeramente por encima del de San Sebastián en cuanto a volumen de cabotaje, aunque con la crisis finisecular y, tras el auge de las exportaciones de vinos a Francia, provocado por la filoxera entre 1879 y 1893, San Sebastián volverá a arrebatar a Pasajes la situación de preeminencia en cuanto al tráfico comercial de cabotaje, aunque Pasajes conservará ya su hegemonía en el tráfico de comercio exterior, de la mano de las importaciones de carbón inglés para la industria y el ferrocarril y la referida exportación de vinos y, posteriormente, durante la primera década del siglo XX, de minerales.

Es muy importante el tráfico de industrias que aparecen asociadas al puerto: la fundición de plomo y las fábricas de minio y albayalde de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, fundada en la década de 1850 en la zona de Capuchinos en Rentería; la *Refinería de petróleo de Luciano Mercader y Viuda de Londaiz*, pionera en España, situada en la regata de Molinao de Pasajes Ancho en 1870; las fábricas de yute y, sobre todo, de lino de Rentería; las porcelanas y conservas de pescado de Pasajes, y las destilerías de licores que

2. Archivo Municipal de Pasajes (AMP), E-6-II-1-1. Informe firmado por el ingeniero Marcel en Madrid el 2-11-1864.

3. Estadísticas del Comercio Exterior de España (ECEE) y Estadísticas de Cabotaje (ECE).

se fundan a raíz de la eclosión del comercio de vinos a finales del XIX: destilerías como *Garnier*, *Margari-ta*, *Marie Brizard*, *Benedictine*, etc., y tonelerías como *Viuda de Llusá* y *L. Macià* o *Viles* y *Olivé*, etc., todas ellas en Pasajes.

A mediados de la década de 1880, la estructura de las exportaciones en volumen era la siguiente: el vino que salía principalmente a Burdeos, Rouen y Nantes representaba más de la mitad del tráfico de exportación, el 51%; el plomo que iba a las fundiciones francesas y belgas a través de Dunquerque, era algo más de un tercio, el 34%; otras producciones mineras como la calamina, que la *Compañía Asturiana* llevaba a sus funciones en Asturias y Francia, representaba el 6%, y el 9% restante se componía de sardinas salpseudas y otras conservas, pipas, duelas y flejes para barrilería y alpargatas para Norteamérica y Cuba⁴.

Las importaciones estaban compuestas en un 40% por carbón británico, procedente de Newcastle, Newport y Cradiff; carbón asturiano de Gijón, otro 22%; un 11% era maíz y trigo de Norteamérica; un 6% mineral de hierro vizcaíno; casi un 5% productos siderúrgicos ingleses y alemanes, a través de Rotterdam y otra cantidad similar de petróleo que importaban Londaiz y Mercader de Nueva York; otro 5% se registraba como carga general; el 5% restante, eran con un importante valor añadido, productos textiles procedentes de Liverpool y Nueva York, y, con más volumen que valor, cemento procedente de Zumaya, mineral de plomo andaluz para la *Real Compañía Asturiana de Minas* de Rentería, y pipas vacías.

Los almacenes construidos por la propia Sociedad General del puerto de Pasajes, gestora del puerto entre 1879 y 1925, se concederán a diferentes casas comerciales e industriales de los mencionados sectores, además de los de la industria del papel y metalúrgica. La primera de ellas con un gran peso específico, como veremos, la segunda con industrias representativas como la fábrica de maquinaria que el ingeniero inglés Fossey funda en Lasarte en 1853 y que en 1885 se traslada a Molinao bajo la dirección de Antonio Echevarria. La fábrica de hierros *San Martín de Beasain* (1860) y la de *San Pedro de Araya* (1847) también se abastecen de materias primas, principalmente carbón mineral, en Pasajes, enlazadas con el puerto por la línea férrea del Norte.

La industria cementera de Zumaya tuvo un importante desarrollo al obtenerse cementos apropiados para obras hidráulicas con una importante demanda internacional. En 1872, San Sebastián exportaba 1.108 Tm. de ese producto a América. En 1880, Francia será el principal destino. Tras atravesar un periodo de contracción, en 1915 se exportaban más de 20.000 Tm. sobre todo al Norte de África, y a Francia, pero también a Brasil y los países del mar del Plata: Argentina, Uruguay y Paraguay.

Mención aparte merece la importación de algodón en rama, que abastece a las empresas *Algodonera San Antonio* de Vergara (1848), *Algodonera Guipuzcoana* de Andoain (1862), *Atorrasagasti*, *Subijana y cía.*, próxima a Tolosa (1867). En 1879, Irún era el principal punto de entrada de esta materia prima, con un tercio del algodón en rama importado, Pasajes y San Sebastián, totalizaban un 22%, cifra inferior a Bilbao con un 23%. De Barcelona procedía un 12% y de Santander otro 10%. El ferrocarril jugaba aquí un importante papel. Pasajes y San Sebastián, al final de este periodo, en 1911-1913, importaban el 68,9% de lo que lo hacía Málaga, el segundo puerto importador tras Barcelona⁵.

Por Pasajes también se exportaban a América, y especialmente a Cuba, alpargatas de las fábricas de Azcoitia y Vergara, en cantidades crecientes, que eran 3,5 Tm. en 1903, 70 Tm. en 1910 y 96 Tm. en 1915. También se importan hilazas de lino y de yute, para las industrias lineras y yuterías de Rentería. De esta última materia prima se importarán 2.000 Tm. en 1903, 3.000 Tm. en 1908 y 5.500 Tm. en 1915, por un valor cercano a los cinco millones de pesetas. También las exportaciones de resinas y asfaltos de la factoría que la *Unión Resinera Española* tiene en Pasajes de San Pedro.

2. EL HITO DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL Y EL PERIODO DE ENTREGUERRAS (1914-1936)

El arancel proteccionista de 1892 marcó una tendencia hacia la limitación a la entrada de productos industriales extranjeros, que se vio reforzada con las reformas monetarias de 1903 que, en la práctica supusieron un encarecimiento de las exportaciones españolas, lo cual perjudicó también a los sectores vascos más competitivos, mientras protegía fundamentalmente a los siderúrgicos y, en definitiva, marcaba las

4. Cálculos a partir de los Estados mensuales de descarga de de la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes. Archivo General de Guipúzcoa, AGG-jd-it 575-N.

5. ZURBANO MELERO, J.G. (1999): *op.cit.*, p.404, Cuadro In. 16 e.

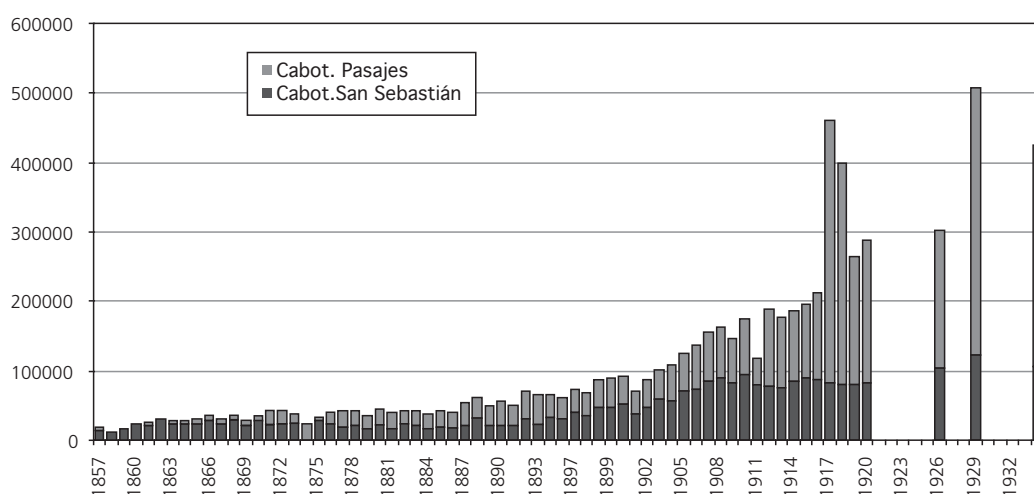
pautas hacia una introversión progresiva de la economía española, a la que a duras penas escaparon la vasca y la guipuzcoana.

Durante la coyuntura de la Primera Guerra Mundial se producirá un revulsivo general de la economía guipuzcoana y la consolidación de Pasajes como primer puerto de Guipúzcoa a todos los efectos. El detonante se fundamentará en causas coyunturales, pero el nuevo estado de cosas adquiere pronto un carácter profundo y permanente.

Por otro lado, el crecimiento de la industria local, de la mano de la sustitución de importaciones, esto es de la ocupación del mercado español que obligadamente deben abandonar las industrias de los países en guerra, contribuirá de forma decisiva a ese tráfico comercial. Pero va a haber otra serie de factores que hicieron posible la consolidación y el desarrollo del puerto pasaitarra. En primer lugar, la eclosión de un importante número de astilleros que van a dar servicio a una flota de vapores arrastreros igualmente en expansión. Esta flota se trasladará a Pasajes en esta misma coyuntura, construyéndose por iniciativa de los propios armadores, muelles, almacenes, depósitos de carbón, fábricas de hielo y otras instalaciones para el desarrollo de esa actividad.

Finalmente, se asiste al desarrollo de una industria asociada al tráfico comercial que se ha venido constituyendo en torno al puerto. Hemos visto el caso de las industrias transformadoras del vino, de los cereales y también de las industrias conserveras. Pero serán los tráficos de importación de materias primas para la industria del papel, metalúrgica, y textil los renglones principales de las importaciones en el primer tercio del siglo XX. Añadiéndose en las exportaciones a éstas, las industrias de bienes intermedios, principalmente las cementeras, resineras, etc.

Gráfica 1. Tráfico de cabotaje por San Sebastián y Pasajes (1857-1934). En Tms.



Fuente: FRAX, E. (1981): *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Servicio de estudios del Banco de España y *Memorias Cámara Oficial de Comercio de Guipúzcoa (MCOCGUI)*.

Los datos cualitativos de las Estadísticas de Comercio de Cabotaje aportados por Esperanza Frax, ofrecen un crecimiento espectacular del tráfico en 1916 y 1917, que tiene su explicación en el abastecimiento que se realiza del sudoeste francés al permanecer sus puertos bloqueados por la guerra. Los buques con destino en esos puertos recalán en Pasajes, donde bien por tierra, bien en los sobordos de buques más pequeños, introducen los artículos en Francia.

Las propias *Memorias de la Sociedad General del Puerto de Pasajes* son la mejor fuente al respecto. Así, en la correspondiente al ejercicio de 1917, con un crecimiento del tráfico de casi 200.000 Tm. se expresa que se ha obtenido este aumento en el tráfico por un flujo de minerales en cabotaje hacia las fábricas del sudoeste francés, y, en general, «tráfico en tránsito hacia Francia», cuyo mantenimiento dependía entre otros factores en el «mayor o menor rigor con que se actúe en la guerra de los submarinos». El neutral pabellón español permitía esos transbordos⁶.

6. *Memorias de la Sociedad General del Puerto de Pasajes (MSG)*, ejercicio 1917, pp. 6 y 7, y *MSG*, ejercicio 1918, pp. 5 y 6.

Un flujo importante y declarado fue el de minerales de hierro vizcaíno para las fundiciones de la empresa *Forges de l'Adour*, de Boucau, Bayona. La exportación de alimentos: harina de trigo y, sobre todo, por el alto valor añadido, conservas de pescado, pero también de verduras y hortalizas, prácticamente se triplicó en el quinquenio 1912-1916, sobre el quinquenio anterior⁷.

Ese tráfico representaba prácticamente el 60% del movimiento total, para 1917 más de 240.000 Tm y en 1918, volvían a estar por encima de las 200.000 Tm. Es evidente el logro de beneficios en base a este negocio: adquisición de buques de segunda mano por parte de los armadores pesqueros, capitales invertidos en la construcción naval, amén de las repercusiones a las que se hacía mención en la sustitución de importaciones, muy relevante para empresas guipuzcoanas de elaboración de bienes de equipo y maquinaria, por no hablar de la industria armera, y otras metalúrgicas, posteriormente reconvertida en los sectores de bicicletas, máquinas de coser y máquina herramienta.

Incluso la industria del papel, que, como ya se dijo tenía un importante peso en Guipúzcoa, actuará como armadora de buques con el objeto de traer la pasta de madera, su materia prima base. Así, en 1916, más del 70% de la pasta de madera importada en España lo hace por Pasajes en barcos que se llaman *Tolosa*, *Joshepa-Antoni*, *Oria* o *Navarra*⁸.

Otro tráfico en crecimiento fue el de petróleos. La *Refinería de Luciano Mercader y Viuda de Londaiz*, que funciona en Molinao desde 1870, atendiendo a una demanda estrecha, centrada en el alumbrado de las ciudades, va a encontrar con la aplicación del motor de gasolina, elemento básico de la llamada «segunda revolución industrial», un *levé motiv* para desarrollar su actividad. Hacia 1921 se importaban más de 5.000 Tm. de petróleos por Pasajes, una buena parte de los cuales se convertían en gasolina en la referida refinería que contaba con un amplio mercado. En 1920 por Pasajes entraba el 3,3% del total de gasolinas que lo hacían en España. En 1934, ese porcentaje sería del 5%, superándose los 22.000 litros.

De los aproximadamente 500.000 litros de gasolina que se distribuyen desde esta factoría, Navarra y La Rioja, representan casi la mitad de ese mercado, y la Guipúzcoa costera (San Sebastián, Orio, Zumaya, Motrico, etc.) y Vizcaya, supone el otro 30%; otro 6,5% va a Vitoria y Burgos; Valladolid y Madrid, reciben otro 12%; y la Guipúzcoa interior tan sólo recibe un 3,3%. Estos datos constatan que los motores de gasolina se expandieron primero en los sectores no industriales: pequeños motores marinos, bombas de riego, etc., y que las turbinas hidráulicas y las calderas de carbón serían sólo lentamente sustituidas por motores de explosión⁹. La aplicación en los años treinta del diesel a las modernas embarcaciones de pesca de altura, las convirtieron, junto a la difusión del automóvil entre las clases adineradas, y sobre todo, los primeros camiones, en los principales renglones de la demanda.

En conclusión, podemos afirmar que entre 1914 y 1936 se produjeron cambios fundamentales relacionados con la red de transportes y con la ampliación del puerto de Pasajes que hicieron que éste asumiera no sólo las funciones de abastecimiento industrial, sino otras relacionadas con la pesca, ya vistas e incluso con la mayor parte de los tráficos comerciales. En todos estos renglones, salvo algunas excepciones que veremos a continuación, Pasajes se convierte en el puerto pesquero, comercial e industrial de referencia en Guipúzcoa. Y su aduana es, junto a la de Irún, la que mayor tráfico internacional registrará en lo sucesivo y hasta el presente.

Tabla 1. Estructura de las exportaciones por Irún y Pasajes en 1929 (porcentaje sobre el volumen exportado)

Mercancías	Pasajes	Irún	Total
Minerales de hierro	34,99	4,26	13,29
Pieles curtidas y sin curtir	0,15	1,42	1,05
Colofonias, resinas, breas	22,66	0,56	7,05
Esencia trementina	0,95	4,22	3,26
Papel y textiles algodón	2,32	0,16	0,80
Conservas pescado Pas, verduras Irún	0,90	0,17	0,38
Granos, legumbres, verduras y hortalizas	0,11	5,02	3,58
Naranjas, limones, etc.	0,08	67,04	47,36
Vinos y bebidas alcohólicas	21,88	27,46	25,82
Total general exportación	100,00	100,00	100,00

Fuente: Estadísticas del Comercio Exterior de España (ECEE) y *Memorias Comerciales de la Cámara Oficial de Comercio de Guipúzcoa (MCCOCGU)* correspondientes a 1929.

7. ECEE.

8. LABAYEN, Antonio: *Escenas papeleras*, Tolosa, 1947.

9. AGG, JD-IT, 3150 y 29-b. Datos de importación de petróleo, ECEE.

Desde la segunda mitad de la década de 1920, San Sebastián va a mantener algunos tráficos como la salida de cementos y yesos en una cantidad próxima al 50%. También mantendrá una importante entrada de hierro colado en barras y lingotes, destinada a los talleres metalúrgicos próximos a la ciudad, productos químicos y sal para un siempre activo sector de conservas de pescado. Asimismo mantendrá salidas de productos elaborados como jabón de la fábrica *Rezola* de Ondarreta, exportando por ejemplo 625 Tm. en 1929. Pero Pasajes le ha arrebatado para este año tráficos como el tabaco, el cacao, o las harinas de trigo¹⁰.

En 1929, año cumbre en el comercio internacional, Pasajes e Irún se reparten más del 90% de las exportaciones. El mayor volumen de exportación se refiere a las naranjas y limones levantinos que se expiden por ferrocarril vía Irún. Los vinos ocupan el segundo lugar y salen en cantidades similares por Irún y Pasajes, mientras que el mineral de hierro para Francia es una especialización portuaria. También se registran exportaciones importantes de bienes intermedios como colofonias, resinas y breas, conservas de verduras y pescado y otros alimentos y, ya en menor medida, de productos relacionados con la industria papelera y textil.

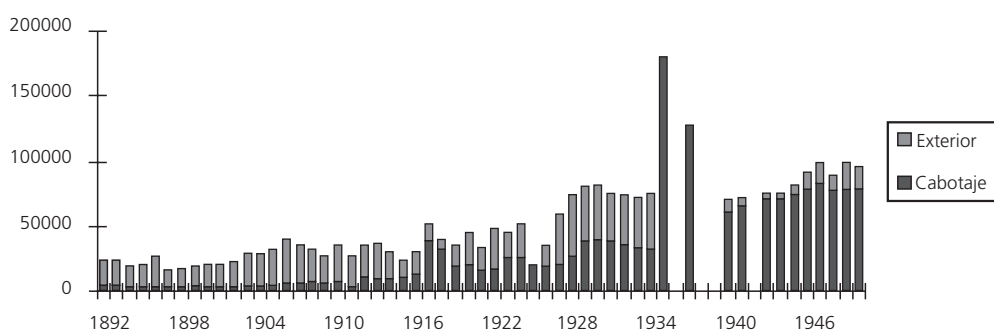
En definitiva, en el periodo 1913-1936, presenciamos una economía dinámica y hasta cierto punto aperturista pero que ya presenta algunos síntomas de la etapa posterior: gran peso de los tráficos relacionados con los monopolios y los oligopolios y tendencia a un mayor peso del cabotaje: carbón asturiano, cemento vasco, petróleo, etc. La pasta de madera escandinava y otros productos de larga tradición como el cacao, el trigo, el maíz, el bacalao, etc., son la excepción a estas tendencias, que finalmente caerán en la etapa siguiente, donde por ejemplo, se hablará de pastas de papel, o bacalao «autárquicos».

3. DE PROVINCIA TRAIORA A MODELO EXPERIMENTAL DE DESARROLLO (1937-1959)

3.1. Un difícil comienzo

En efecto, uno de los principales rasgos de esta nueva época es que el comercio de cabotaje, durante los cuarenta y buena parte de los cincuenta, va a ocupar cerca del 90% del tráfico.

Gráfica 2



Fuente: Elaboración propia a partir de las MSG y de las MCCOGLUI.

El comercio exterior sufre una fuerte contracción durante los cuarenta. El puerto de Pasajes, que, junto a la aduana de Irún, concentra este tráfico, se manifiesta explícito al respecto. Si en 1930-34, el comercio exterior representaba el 52% del volumen total, en 1941-45, su porcentaje queda reducido al 7,5%. Pudiera achacarse una gran parte de esa caída, paradójicamente, al *glorioso alzamiento nacional* y a la guerra civil y mundial que lo siguieron, pero los efectos del evento español fueron más duraderos.

10. Las *Memorias Comerciales de la Cámara Oficial de Comercio de Guipúzcoa*, entre otras, incluyen las estadísticas de cabotaje y comercio exterior de los puertos guipuzcoanos. Consultadas la serie de 1920 a 1934. Biblioteca de la Cámara Oficial de Comercio de Gipuzkoa.

El comercio exterior registrado en el quinquenio 1946-50 tan sólo representó el 16,83% del volumen total.

La política autárquica del régimen franquista tuvo una consecuencia inmediata sobre los intercambios que tendieron a desaparecer. Se reducen drásticamente las importaciones de los carbones británicos, que van a representar un 10% sobre los asturianos, se importa algo de gasolina y algo de hierro. En cuanto a las exportaciones, se reducen las de naranjas y sólo a partir de los años cincuenta reaparecerán las de vinos y se acrecientan algo las de conservas. Apenas se exportan minerales y bienes intermedios, como aguarrás y resinas.

La languidez del comercio exterior, está en buena medida ligado al rígido sistema de licencias de importación. Es éste el sistema preferido por el nuevo régimen, frente a la anterior política arancelaria.

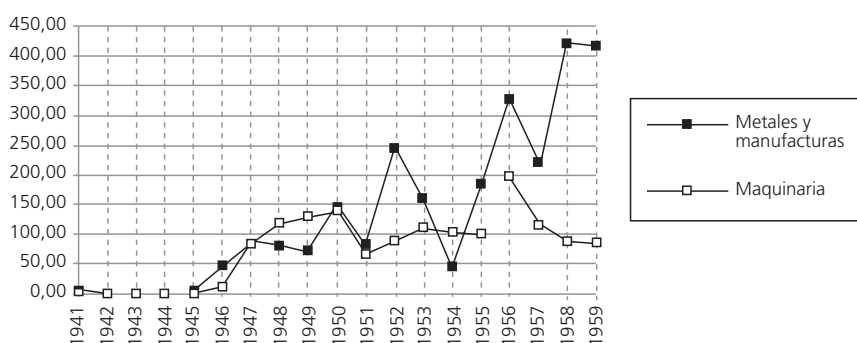
A esto se añade una política aleatoria sobre los escasos cupos de materias primas y combustibles, donde primaban el clientelismo político y, en ocasiones, las represalias contra quienes no habían apoyado con el necesario entusiasmo el alzamiento. Esta política se basaba más en los proyectos fascistas de la época que en la secular tendencia al aislamiento de la economía española.

Según Jordi Catalán, esta política «tendió a desestabilizar la recuperación en el proceso de desarrollo industrial después de la guerra civil, a obstaculizar el aprovechamiento de las ventajas que ofrecía el conflicto armado a los países neutrales»¹¹.

Contrariamente, el inicio de la Segunda Guerra Mundial va a encontrar a un empresariado guipuzcoano con la maquinaria y equipos poco castigados por la guerra civil y motivado para tratar de lograr los mercados interiores abandonados por los contendientes. Las industrias cementeras, de productos químicos, las construcciones metálicas, las conservas y alimentarias o las textiles, muy tímidamente, trataron de exportar.

Veamos uno de los sectores característicos de la industria guipuzcoana: el sector de bienes de equipo y metalurgia.

Gráfica 3. Valores de las importaciones de metales, sus manufacturas y maquinaria y vehículos, sobre pts. oro de cada año. Índice 100=1935



Fuente: Elaboración propia a partir de las Estadísticas del Comercio Exterior de España (ECEE).

En esta categoría estadística se encuentran artículos metálicos básicos como hierro en lingotes y en barras, tubos, planchas, flejes y, en menor medida, objetos de cobre y estaño en barras. En cuanto a la maquinaria priman los motores de combustión interna, las máquinas herramienta y los aparatos eléctricos diversos y algo de maquinaria agrícola.

Podemos apreciar como entre 1941 y 1946 apenas hay importaciones de «metales y manufacturas», permaneciendo por debajo de las cifras de 1935 hasta 1952. La evolución de las importaciones de maquinaria es aún más mediocre, permaneciendo estancadas prácticamente durante todo el período. La causa,

11. CATALÁN, Jordi: *La economía española y la segunda guerra mundial*, Ariel, Barcelona, 1995, p. 70-75, cita p. 73.

la política de licencias de importación, que no fueron eficaces en el desarrollo de los sectores interiores, por lo que hubieron de llevarse a cabo operaciones especiales al final de este período, como luego veremos.

Con esta entrada de materias primas, las empresas siderometalúrgicas guipuzcoanas trabajaron durante los años cuarenta en proporciones lejanas a su capacidad real. Sin embargo, este panorama va a cambiar en la década de los cincuenta. Las entradas crecientes de mineral, hierros y lingotes que se reflejan en los gráficos 2 y 4 apuntan hacia una expansión del sector. No obstante, el proceso tiene numerosos altibajos. Durante los años cuarenta y primeros cincuenta siguen las noticias de paralizaciones de los hornos de acero por falta de materias primas para ellos, sobre todo de lingote y chatarra.

El carbón, sometido también a cupos, llegaba de Asturias a Pasajes desde donde vía ferroviaria, principalmente, se llevaba hasta las fábricas. La dolomita venía de la empresa *Sociedad Española de Productos Dolomíticos* de Santander, mientras que el mineral y las piritas de hierro llegaban desde Vizcaya y desde Navarra, donde se adquirían a la Sociedad que gestionaba la fábrica de hierros de Vera de Bidasoa. En el comercio del carbón intervenían, junto a armadores dedicados a este comercio de cabotaje en el Cantábrico entre Asturias, Pasajes y Bilbao¹², los principales metalúrgicos guipuzcoanos. El vapor *SAMA* que realiza este tráfico carbonero está arrendado por la *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)*, *Patricio Echeverría*, *Fábrica de Gas* y *Unión Cerrajera*¹³.

3.2. Los cambios a mediados de los cincuenta. El significado de las operaciones especiales de exportación

Durante los años cincuenta se va a dar un tímido crecimiento económico, fundamentalmente de la mano de la «providencial» ayuda norteamericana. En efecto, el nuevo valor geoestratégico de la España de Franco en el contexto de la guerra fría, ofrece al régimen franquista la posibilidad de salir de la fracasada autarquía económica. La década que va de 1951 a 1959 fue calificada en su momento por Fontana y Nadal como de «Transición al liberalismo económico», lo que en una evidente perversión del lenguaje ha inducido a algunos a hablar de franquismo *liberal*, frente al franquismo autárquico de la etapa anterior¹⁴.

En sus primeros estadios, este liberalismo se centra en restablecer algunos parámetros perdidos en la etapa anterior en cuanto a niveles de alimentación de la población, abastecimiento de piensos, fertilizantes y maquinaria para el campo, que liberará gran cantidad de mano de obra agrícola y posibilidad de restablecer también cauces de abastecimiento de materias primas para las industrias de bienes de consumo, un sector bien representado en la economía fabril guipuzcoana.

Es en el sector de los bienes de consumo y de equipo duraderos tales como máquinas de coser, componentes eléctricos, máquinas herramientas, etc., donde se va a producir un tímido despegue y un período de acumulación sobre cuya base se relanzará la economía guipuzcoana hasta situar en 1961 a esta provincia en la primera por renta *per cápita* en España, receptora de inmigrantes y con un 56,8% de su población activa dedicada a las actividades secundarias. Sin embargo, aunque todas estas explicaciones generales puedan referirse a nuestro objeto de estudio, la economía guipuzcoana atraviesa unos avatares concretos que la hacen evolucionar de una determinada manera.

El sector de la máquina herramienta fue exportador, aunque en mucha menor proporción que la industria armera de cuya crisis en buena medida había surgido, como otros entre los que encontramos los sectores de fabricación de máquinas de coser y bicicletas que mantenían la primacía de las exportaciones. Y ello se debe a algo que se fue gestando desde finales de los años cuarenta, algunos de cuyos principales episodios paso a relatar y en los que tuvo un activo papel la patronal guipuzcoana:

El 25 de febrero de 1948 la Liga Guipuzcoana de Productores elevó al Director General de Industria un escrito que se aprueba, solicitando que «se denieguen las autorizaciones de fabricación de herramientas, maquinaria agrícola y motores diesel y en general de transformación metalúrgica mientras subsistan las restricciones de primeras materias para las industrias metalúrgicas existentes que las tienen reducidas en su normal producción»¹⁵.

12. El apellido de una familia de armadores como los Artaza en los buques de este tráfico es muy frecuente en las dársenas de Asturias y en Pasajes.

13. Archivo UCEM.

14. FONTANA, Josep y NADAL, Jordi: «España 1914-1970», en CIPOLLA, Carlo: *Historia económica de Europa*, (6), II Tomo, Ariel, Barcelona, 1980, pp. 156 y ss.

15. Libro de Actas de la Liga Guipuzcoana de Productores, 6 f.136.

El 15 de enero de 1949, ante unas disposiciones de 3 de diciembre de 1948 sobre cotizaciones oficiales de divisas y normas para el comercio exterior, la Liga eleva al Ministerio de Industria y Comercio proposiciones en defensa de las industrias mecánicas, de la máquina-herramienta, cuchillería y otros artículos de acero. Ante la debilidad del sector, las medidas propuestas por esta asociación patronal son de orden proteccionista: «Como el problema del comercio exterior se agrava con los tratados de comercio en tramitación que al regular la importación de artículos producidos a menor coste que el español, desplazará de nuestro comercio interior la producción española metalúrgica si no se ampara debidamente...»¹⁶.

En la base de todo este proceso y como indicativo de que, de alguna manera, la industria guipuzcoana no cabía en el modelo autárquico, en julio de 1949 se ponen en marcha una serie sucesiva de, así denominadas, «operaciones especiales», que tenían como común denominador servir como ayudas a la exportación mediante varios mecanismos. La primera era la de facilitar de forma anticipada a las empresas exportadoras las materias primas que necesitaban sin las engorrosas gestiones para obtener licencias de importaciones; la segunda, se autorizaba a disponer de un 15% de las divisas del producto de la venta en el extranjero para la adquisición en los mercados exteriores de maquinaria y accesorios y de un 10% para la de materias primas. Estas operaciones estaban orientadas, sobre todo, a los sectores metalúrgicos de bienes de consumo, tales como máquinas de coser, armas, máquina-herramienta, componentes eléctricos, etc. de las provincias del País Vasco, siendo las industrias guipuzcoanas las que más se beneficiaron. En 1955 el 81% del valor de las ventas totales efectuadas por la operación M-1, fueron exportaciones de industrias guipuzcoanas.

En las actas de la Liga Guipuzcoana de Productores que venimos siguiendo han quedado reseñados algunos de los hitos de estas operaciones especiales. Así el 22 de abril de 1949 se explica que se ha producido una visita del Subsecretario de Industria los días 30-31 de marzo de 1949 a las fábricas metalúrgicas exportadoras. Se visitan las zonas de Oñate y Eibar, y señaladamente la Unión Cerrajera de Mondragón, Patricio Echeverría y SACEM de Villabona, «haciéndose cargo de las producciones metalúrgicas favorecidas con pedidos del comercio exterior y de los medios más eficaces para intensificarlas mejorando la balanza mercantil de España».

Tabla 2. Exportaciones realizadas a través de la Operación M-1

Manufacturas metalúrgicas exportadas Operación M-1, en % sobre pts. corrientes			
	1955	1956	1957
Armas de fuego	37	28	29
Máquinas de coser y maquinaria	21	23	29
Ferretería, cerrajería y herramientas	16	17	13
Máquinas herramienta	8	9	5
Herramienta agrícola	6	7	9
Fittings y contadores de agua	5	7	4
Repuestos de automóvil	2	2	0
Lámparas y aparatos eléctricos	2	1	3
Bicicletas	2	4	4
Maquinaria en general	0	0	3
Otros	1	3	1
	100	100	100
Crecimiento	11	14	8

Fuente: *Memorias de la Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa (MCOIGUI)*, 1955-1957.

En julio de ese mismo año las industrias escogidas se agrupan en una Sociedad Anónima para llevar adelante las operaciones reguladas de exportación: *UFEMESA, Unión de Fábricas Metalúrgicas Españolas para la Exportación* (en otro lugar se hace mención como pertenecientes al sector de la máquina-herramienta), con domicilio en la Liga Guipuzcoana de Productores. El día 19 de septiembre de 1949 en una Asamblea general de la Liga, presidida por el Ministro de Industria, Suances, con motivo de la Operación-G, en la que expresa la responsabilidad que contraen los exportadores metalúrgicos guipuzcoanos

16. Libro de Actas de la Liga Guipuzcoana de Productores, 6 f.159 v.

«al ser el primer caso de ensayos descentralizados para fomento de la exportación»¹⁷. En efecto esta operación, precedente de la M-1 a que se hacía referencia, fue puesta en marcha el 18 de julio de 1949, en principio destinada a las exportaciones guipuzcoanas únicamente¹⁸.

Como podemos ver, las armas de fuego, las máquinas de coser, y los artículos de ferretería y cerrajería, fueron las materias que más rendimiento ofrecieron en estas operaciones reguladas de exportación. A través de la gestión de esa parte de las divisas que las empresas exportadoras podían disponer, se pretendía la adquisición de nuevos bienes de equipo y materias primas para las mismas, pero esto no resultó todo lo satisfactorio que se hubiera deseado. Además suponía ciertos agravios para el resto de las industrias, como se puede leer en la *Memoria de la Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa* de 1957:

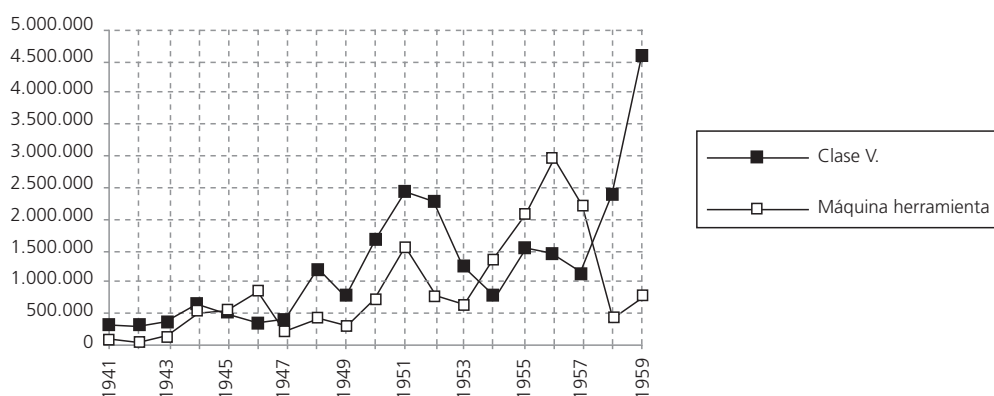
«Sigue siendo acuciante la renovación de las instalaciones industriales, y la provisión de algunas primeras materias. Las importaciones de estos elementos son muy inferiores a las necesidades y la concesión de licencias de importación a estos efectos, es restringida en lo que respecta a los distintos «clearings» y más fluida a favor de los industriales que disponen de divisas propias, por pertenecer a las Operaciones Especiales de exportación».

Tabla 3. Países a los que se exporta, a través de la M-1 en 1955

1	Chile	56.439.818	11	Venezuela	4.947.977
2	Brasil	53.809.687	12	Holanda	4.402.610
3	Méjico	35.949.996	13	Inglaterra	3.890.226
4	Alemania	19.887.110	14	Colombia	3.001.177
5	EE.UU	18.977.251	15	Dinamarca	2.749.105
6	Turquía	11.269.960	16	Noruega	2.720.427
7	Paraguay	9.889.964	17	Ecuador	2.650.871
8	Marruecos	7.228.333	18	Grecia	2.499.262
9	Cuba	6.823.742	19	Egipto	2.463.875
10	Francia	5.076.763	20	Rep. Dominic	2.456.615

Fuente: MCOIGUI, 1955.

Gráfica 4. Valores de las exportaciones totales de máquina herramienta y de las de la clase V. del arancel por Pasajes e Irún.



Fuente: ECEE y URDANGARIN, C. Y ALDABALDETRECU, P. (1982): *Historia técnica y económica de la máquina herramienta*, San Sebastián.

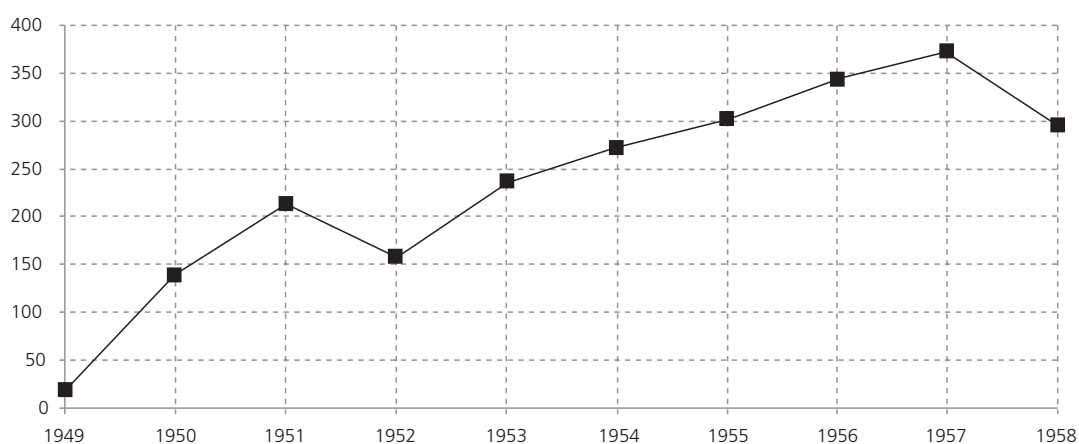
17. Actas de la Liga Guipuzcoana de Productores, libro 6º, f.168. f.171 v. y 172.

18. GARCIA CRESPO, Milagros; VELASCO BARROETABENA, Roberto; MENDIZABAL GOROSTIAGA, Arantza: *La economía vasca durante el franquismo*, Bilbao, 1981, pp. 107-112.

Como se puede observar, al contrario de lo que sucedía en 1929, cuando las exportaciones guipuzcoanas eran mayoritariamente destinadas a Europa, los mercados extraeuropeos y americanos, en particular, fueron los principales destinatarios de estas exportaciones. Chile, Brasil y Méjico eran los principales destinos de las armas de fuego, las máquinas de coser, las máquinas herramienta, etc., mientras que mercados europeos como Francia e Inglaterra ocupaban el décimo y decimotercero puesto, respectivamente. Esto suponía unos canales de exportación muy vinculados a los puertos con líneas transoceánicas de navegación, y en nuestro caso el puerto mejor habilitado al respecto era Bilbao, por lo que Pasajes hacía funciones principalmente de importación de las materias primas.

Comparando las series de las Estadísticas de Comercio Exterior con las ofrecidas por Urdangarín y Aldabaldetrecu, en primer lugar se aprecia que mientras entre 1949 y 1953 la curva de las exportaciones de maquinaria está determinada claramente por el ciclo de exportaciones de la M-1, las exportaciones de esta operación en el quinquenio siguiente no salen únicamente por las aduanas guipuzcoanas, sino que probablemente lo hacen también por el puerto de Bilbao, en un alto porcentaje. Esto habría que ponerlo en relación posiblemente con un cambio en los fletes desde este puerto a los mercados latinoamericanos ante un flujo de mercancías que antes salía hacia los puertos franceses. Este hecho estaría también en relación con deficiencias en las infraestructuras de transportes, y concretamente en el puerto de Pasajes que a mediados de los cincuenta presentaba algunas muestras de saturación, ya que básicamente mantenía los metros lineales de muelles alcanzados en la primera década del siglo. Estas deficiencias en las infraestructuras de transportes se sumaban a los obstáculos que hicieron fracasar las operaciones especiales.

Gráfica 5. Exportaciones totales de la Operación M-1.
En millones de pts. de cada año.



Fuente: MCOIGUI.

Con ello las industrias guipuzcoanas de estas ramas de la metalurgia lograron obtener divisas con las que a su vez comprar materias primas y maquinaria extranjera. Es posible opinar que, con más asiduidad durante fines de los cuarenta y principios de los cincuenta estas divisas pudieran ir en parte al mercado negro de productos alimentarios o de materias primas de difícil adquisición por los canales oficiales, aunque esto sea obviamente difícil de contrastar. El hecho es que el modelo en que se sustentaban tales operaciones hacía aguas y ya en 1958 empezaron a obtenerse resultados decrecientes.

Gráfica 6. Exportaciones metalúrgicas versus importaciones de bienes de equipo. En millones de pts. corrientes.



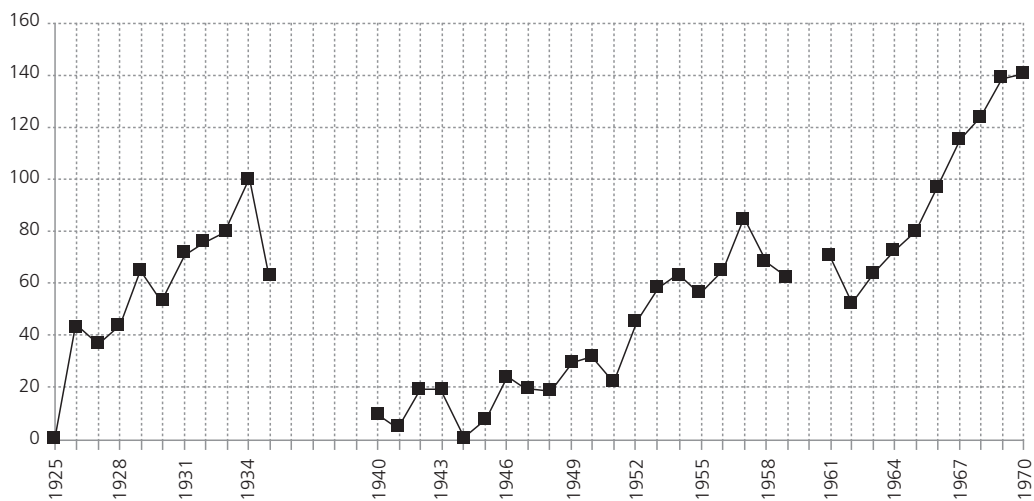
Fuentes: Importaciones: ECEE Pasajes e Irún; Exportaciones: MCOIGUI.

La exportaciones de la operación M-1 crecen durante el período 1950 a 1957, mientras el nivel de inversión en importación de maquinaria por las aduanas de Pasajes e Irún se mantiene estabilizado, lo que en la práctica, teniendo en cuenta la inflación y el tipo de cambio sobrevaluado, en realidad se trata de un descenso.

Este hecho, teniendo en cuenta el gran periodo, al menos desde 1936, en la práctica muchos desde los años de entreguerras, que lleva sin renovarse el parque de maquinaria de las industrias, y su uso intensivo en los momentos de la militarización, pone algunas dudas sobre una verdadera política de reinversión de los beneficios obtenidos a través de estas operaciones en la renovación del parque tecnológico, que sin duda alguna mejoró, aunque probablemente más merced al desarrollo de una maquinaria propia que a su compra en el extranjero, mientras las divisas obtenidas se «invertían» en otros mercados con beneficios a la vista. Éste es uno de los síntomas del fracaso de las operaciones especiales que desde fines de los años cuarenta se pusieron en marcha.

3.3. Comercio relacionado con el sector paplero

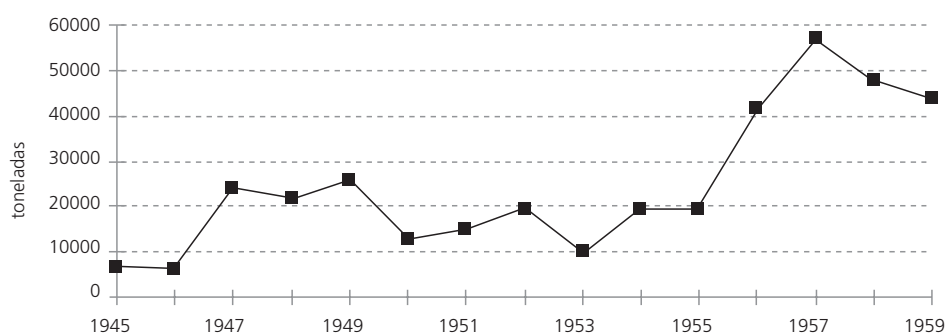
Gráfica 7. Importación por Pasajes de pasta de madera para hacer papel. 1934=100



Fuentes: MCOIGUI (1925-1934); Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes (1941-1942 y 1961-1970); ECEE (1945-1959).

Ya hemos visto la importancia de Pasajes para la industria papelera guipuzcoana desde la introducción de la pasta química de madera como materia prima para su fabricación en el último tercio del siglo pasado hasta la Guerra Civil. Con el inicio de la guerra se suspendieron las importaciones de pasta, cuyo origen principal como se ha visto eran los países escandinavos. Al poco tiempo el cártel papelero inició la construcción de una gran fábrica en Valencia para la obtención de celulosa a partir de paja de arroz y esparto. En esta misma línea, las empresas guipuzcoanas instalaron procesos de obtención de pastas «autárquicas», sustitutivas de las que habían dejado de llegar. El esparto y el *albardín*, planta gramínea muy similar al anterior, que crecían en abundancia en las costas levantinas y del Norte de África, llegan vía cabotaje a Pasajes, sustituyendo en buena medida a las pastas escandinavas. Sin embargo, la inferior calidad de las pastas así obtenidas junto a la falta de los reactivos químicos para obtenerlas, del carbón necesario para esta fabricación¹⁹, y de las frecuentes restricciones de energía eléctrica, hacen que la producción de las papeleras en los años de la autarquía sea inferior a la mitad de la capacidad productiva de las mismas²⁰.

Gráfica 8. Madera y otras fibras vegetales empleadas en la industria



Fuente: ECEE.

A finales de los cuarenta, la no recuperación de las importaciones de pasta escandinava potenció el desarrollo de tecnologías para la producción de pastas a partir de madera en rollos, utilizándose hasta mediados de los cincuenta, junto a la importada que rondaba las 20.000 toneladas por Pasajes, madera en rollo española y sosa cáustica producida en Santander y posteriormente en la factoría de Aranguren de *La Papelera Española*. Además se crearon industrias auxiliares como las de obtención de sosa y cloro a partir de la electrolisis de la sal: *Electroquímica de Hernani, S.A.* Pero solamente una visión en conjunto de las materias primas básicas utilizadas por la industria papelera –pastas de madera, madera en rollos, espartos y otras fibras celulósicas– nos pueden indicar algo más sobre la evolución de esta industria. Esta sustitución hace que hasta 1956 no se igualen las importaciones prebélicas de pasta, con la importación de sus sustitutivos. Cerca de un 60% de las pastas que consumen las papeleras guipuzcoanas durante los años cuarenta y primeros cincuenta, son producidas por ellas mismas a partir de fibras celulósicas. El proceso de contaminación de los ríos guipuzcoanos precisamente comenzó con estas fabricaciones masivas de pastas. A pesar de todo ello, Pasajes sigue siendo un instrumento irremplazable para la entrada de materias primas, reactivos y otros artículos para la fabricación papelera.

Para poder observar la dependencia exterior de esta industria que obtenía por Pasajes la mayor parte de sus *inputs* recurriremos a un texto procedente de la Memoria de la Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa de 1955:

«La INDUSTRIA PAPELERA, tuvo en el primer semestre de 1955 dificultades para colocar su producción, normalizándose el mercado el resto del año. La competencia comercial ha originado una baja de precios en algunas especialidades, no obstante el encarecimiento de algunas materias primas, como la sosa cáustica y las pastas de importación. El esparto y el albardín han aumentado notablemente sus precios, a pesar de su peor

19. Antonio María Labayen cifra entre 0,5 Kgs. y 0,8 Kgs. de carbón para producir 1 kg. de papel. De este autor *Escenas papeleras, op. cit.*, p.132

20. GARCIA CRESPO, Milagros; VELASCO BARROETABEÑA, Roberto; MENDIZABAL GOROSTIAGA, Arantza: *op. cit.* Estos autores apuntan además el proyecto fracasado de instalación de una fábrica en Valencia por parte de *La Papelera Española* para obtención de pastas a partir de la paja de arroz y del propio esparto, pp.93-94.

calidad, siendo insuficiente su producción. La pasta mecánica se produce en gran parte por las propias pape-
leras, lo que ha reducido notablemente las importaciones. (...) la exportación, tropieza con la dificultad de la
escasez de importaciones de residuos de cordelería de calidad y de las mencionadas fibras...también escasos
suministros de parafina [que se emplea para el «papel protector»] y fuel-oil».

También se expresan las dificultades en la importación de maquinarias y repuestos.

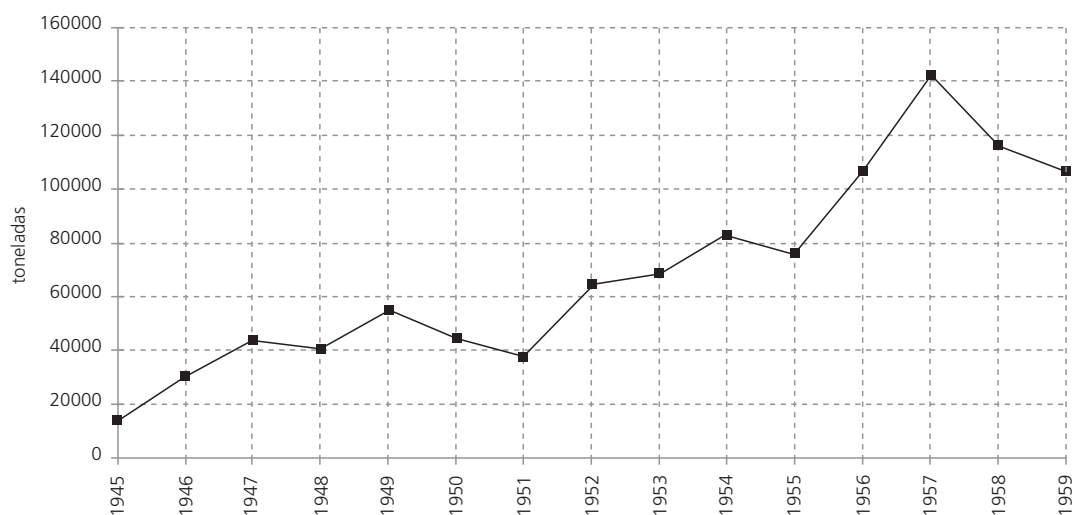
Tabla 4. Importaciones agregadas de materias primas para la industria papelera

Año	Madera y otras materias vegetales	Pastas de madera	Total	% increm.
1945	6708	7407	14116	
1946	6170	24361	30531	116
1947	24137	19726	43863	44
1948	21716	18695	40411	-8
1949	25621	29552	55173	37
1950	12827	31526	44353	-20
1951	14961	22664	37625	-15
1952	19214	45384	64598	72
1953	10151	58454	68605	6
1954	19429	63561	82990	21
1955	19241	56560	75800	-9
1956	41734	64890	106624	41
1957	57129	84972	142102	33
1958	47599	68669	116268	-18
1959	43961	62694	106655	-8

Fuente: ECEE.

Además la industria papelera importa sosa cáustica y otros productos químicos necesarios para la ela-
boración de sus productos.

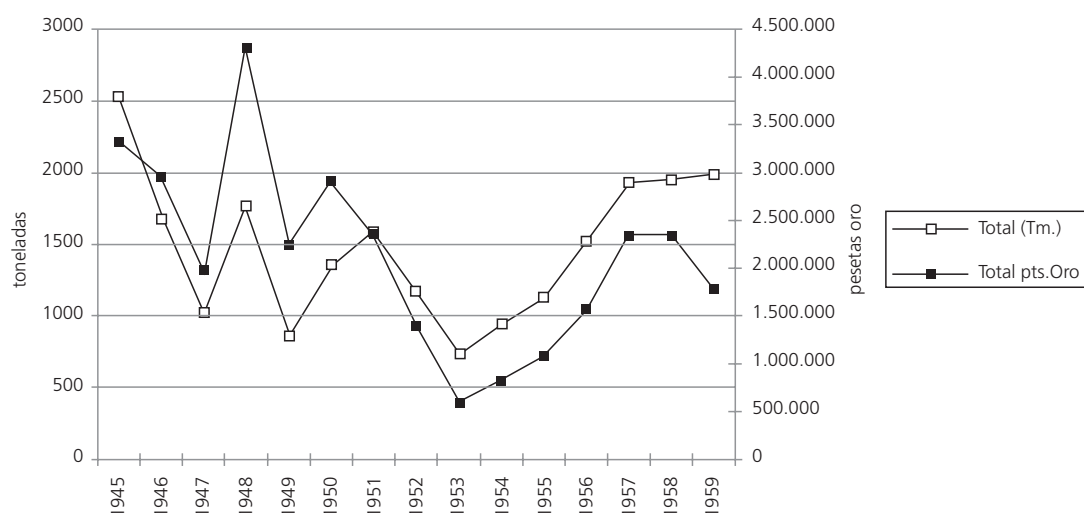
Gráfica 9. Importación de materias primas para la industria papelera



Fuente: ECEE.

Percibimos una imagen de crecimiento moderado de las importaciones de estas materias primas, que por ser Pasajes el puerto que acapara su entrada para el importante núcleo de papeleras guipuzcoanas, pueden ser un indicativo válido para el sector. El decenio 1945-1955 puede calificarse como de lento crecimiento de las importaciones, para subir al final del período estudiado en este apartado, tocando techo hacia 1957, probablemente por un problema de capacidad portuaria que se va a solucionar, como veremos, en el siguiente quinquenio.

Gráfica 10. Exportaciones de manufacturas papeleras por Pasajes e Irún



Fuente: ECEE.

Las exportaciones de productos de la industria del papel hacia el extranjero se verifican en el período en un 95,7% por Pasajes y el resto por Irún. Si se parte de unos niveles ya de por sí bajos, de 2.500 toneladas en 1945, el final de la Guerra Mundial va a significar la pérdida de los pocos mercados exteriores que se habían abastecido durante la misma, produciéndose una tendencia descendente que sólo se invierte a partir de 1954, aunque hasta principios de los sesenta no superará los niveles prebélicos.

Se produjo pues una agudización de la tradicional dependencia de los mercados interiores de esta industria. La contracción de la demanda interna a causa de la disminución de los niveles de vida en el país produjo un aumento de los stocks en 1952 y 1953. Las graves inundaciones de octubre de 1953 paralizaron las papeleras de la cuenca del Oria durante un mes, lográndose de este modo el reequilibrio entre la oferta y la demanda. Pero la demanda interna española no colmaba más que las tres cuartas partes de la capacidad de producción.

Por otro lado, la continuación de las dificultades en el abastecimiento de energía, la lentitud en la tramitación de las licencias de importación para la renovación de la maquinaria, etc.²¹ hacen que el sector no crezca en la medida que las economías de escala lo hubieran permitido. En este sentido el puerto de Pasajes, con sus líneas de navegación abiertas a las pastas escandinavas y su envidiable situación respecto a estas materias primas, está infrautilizado en este período para este tráfico, aunque no deja de ser el puerto papelerero por excelencia ya que las balas de esparto, materia prima de las pastas «autárquicas», siguen llegando, por cabotaje desde el Norte de África y el Levante español, hasta sus muelles.

En 1954 comienza la recuperación de las exportaciones de papel, este año de los productos de esta industria que salen por el puerto tan sólo un tercio se destina al extranjero, saliendo por cabotaje los otros dos tercios. En los censos industriales de la Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa se registran en esta provincia hasta 30 firmas papeleras durante la posguerra, algunas de ellas dedicadas a la fabricación exclusiva de pastas.

21. Tesis apuntada en GARCIA CRESPO, Milagros; VELASCO BARROETABEÑA, Roberto; MENDIZABAL GOROSTIAGA, Arantza: *op. cit.*, p.94.

En conclusión a este capítulo, el comercio exterior de la economía guipuzcoana durante la época autárquica es un fiel reflejo de los cambios habidos en la política del régimen franquista y en las formas extraeconómicas que se imponen a las de la racionalidad económica. Por otro lado, las operaciones que favorecían las exportaciones de bienes de equipo y maquinaria desde finales de los años cuarenta fracasan a mediados de la década siguiente debido a las deficiencias estructurales a las que había conducido una política económica errónea.

Van a resultar un pesado gravamen el mantenimiento de una divisa fuerte, por razones de prestigio, las dificultades de aprovisionamiento de determinados artículos bajo licencia de importación y la inflación de los precios. Sin embargo, algunos sectores más dinámicos van a ejercer un efecto de arrastre sobre otros sectores en desarrollo en los años cincuenta.

Así, Guipúzcoa pasa de provincia traidora a modelo de desarrollo y primera en renta *per cápita* a finales de los cincuenta y primeros sesenta.

4. 1960-2002. DEL PLAN DE ESTABILIZACIÓN A LA UNIÓN MONETARIA

4.1. Cambios económicos y expansión de los muelles. La afirmación de la zona fabril de San Sebastián-Pasajes-Rentería. 1960-1975

Entre finales de los años cincuenta e inicios de los sesenta se producen unos cambios como consecuencia de diversos factores. A causas internas, como el fracaso de la autarquía como modelo de crecimiento económico que ocasionaba numerosas disfunciones económicas y sociales, se van a unir otras causas exógenas de la mano de la redefinición geoestratégica de la España de Franco en el contexto de la Guerra Fría.

En el País Vasco, y concretamente en Guipúzcoa, hemos visto como ya en los años cuarenta se producen movimientos de los industriales orientados a lograr mejoras en las condiciones de producción para sus empresas y, sobre todo, de mercado para sus productos, perjudicados por una legislación que contempla como uno de los criterios de localización industrial la represalia de las regiones que se mantuvieron fieles a la legalidad republicana. Hasta principios de los años cincuenta no obtienen cambios en estos y otros criterios que habían guiado hasta entonces la política del régimen franquista hacia la industria, que va a implicar ya una tímida apertura en algunos sectores que se hallan bien representados en la muy diversificada industria guipuzcoana, que de esta manera va a atravesar un período de clara recuperación en los cincuenta, que le permitirá recibir mejor preparada la también expansiva década de los sesenta²².

Ya hemos visto como los sectores metalúrgicos guipuzcoanos, y especialmente el subsector de la máquina herramienta, fueron, por sus características competitivas, los escogidos para realizar los primeros ensayos de cierta liberalización sobre todo en cuanto al mercado de divisas, pretendiendo la obtención de las mismas en base a operaciones de exportación que se llevaron a cabo desde 1949 y durante los años cincuenta. Con ello las industrias guipuzcoanas de estas ramas de la metalurgia lograron renovar en gran parte su aparato productivo, lo que las situó en las mejores condiciones frente al resto de las empresas competidoras interiores.

Sin embargo, el modelo en que se sustentaban tales operaciones hacía aguas y ya en 1958 empezaron a obtenerse resultados decrecientes²³.

El modelo económico autárquico seguía teniendo dos grandes problemas sin resolver cuales eran la inflación y el déficit de la balanza comercial. Respecto a la inflación, en un mercado cerrado, cualquier aumento de los costes de producción o de los salarios, lo que se hizo imprescindible en los años cincuenta dados los bajísimos niveles de vida de la población, se traducían en un aumento inmediato de los precios. A ello contribuía además un insuficiente sistema fiscal que, a menudo, recurría al aumento de numerario, vía emisiones del Banco de España, para sufragar la deuda del Estado. La enorme dependencia del exte-

22. Jordi Catalán ha comprobado que el crecimiento de la población dedicada a las actividades industriales en Guipúzcoa registra sus tasas más altas precisamente en esta década: CATALÁN, Jordi: «Pautas de cambio estructural en la industria fabril de Guipúzcoa en el siglo XX», *Congreso de Historia de Euskal Herria, Actas del II Congreso Mundial Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1988, pp.55-67.

23. GARCIA CRESPO, Milagros; VELASCO BARROETABEÑA, Roberto; MENDIZABAL GOROSTIAGA, Arantza: *op. cit.*, pp.107-112.

rior en tecnología y en bienes de capital, provocaban, por otro lado, el desequilibrio de la balanza comercial²⁴.

La respuesta va a estar contenida en el famoso Plan de Estabilización de 1959. Se trata de un conjunto de medidas de reforma económica que adopta el régimen franquista bajo presiones de organismos internacionales como la OCDE y el Banco Mundial, para lograr una mayor apertura de la economía española. Se produce en un momento de cambios estructurales muy importantes para la economía española y para la economía guipuzcoana. En primer lugar, la crisis de la agricultura española, que provoca el éxodo de 2 millones de personas activas de las áreas rurales hacia la emigración al extranjero o a las zonas industrializadas. En segundo lugar, se producen transformaciones de mucho calado en el sector industrial, que van a tener su importancia en el tráfico de mercancías –sustitución paulatina del carbón por el petróleo– y en el sistema de transportes –se consume el fin de la hegemonía ferroviaria sustituida por la del transporte por carretera–. En tercer lugar, se dan cambios fundamentales en la división internacional del trabajo. Industrias de países desarrollados que han alcanzado cierto grado de madurez tecnológica se trasladan a países menos desarrollados para lograr un abaratamiento de sus costes de producción, salarios y capital. En relación con esto último, se van a adelantar unos sectores industriales más dinámicos que van a actuar de locomotora del proceso de crecimiento económico, sectores como las químicas, transformados y construcciones metálicas, industrias mecánicas, de componentes eléctricos, etc.

Todo ello, y no sólo las políticas económicas del período, abren una nueva etapa de crecimiento que va a tener un especial reflejo en el puerto de Pasajes puesto que éste va a formar parte de las políticas de desarrollo dentro de un área económica en expansión. Guipúzcoa en 1961 es la primera provincia en renta *per cápita* de España. No se aprecia paro, sino que, por el contrario, es receptora de inmigrantes en busca de empleo en su industria, en la construcción, etc. Precisamente el sector llamado secundario, que incluye estas actividades, reúne el 56,8% de la población activa, un 32,4% corresponde al sector servicios, mientras que el 10,8% restante corresponde a la pesca y la agricultura.

En este contexto, en las dársenas del puerto de Pasajes se van a instalar nuevas industrias, algunas de ellas derivadas de estos fenómenos que se acaban de enumerar, y a la vez se va a transformar hasta convertirse en un punto fundamental para el sistema de transportes entre el País Vasco y amplias regiones del interior de España y Europa. En esta etapa de crecimiento, se va a volver la mirada de una forma definitiva hacia Pasajes. La dinamización de la actividad industrial, va a incidir en un aumento de la demanda de infraestructuras de transportes. Se van a poner sobre la mesa reformas en las carreteras y los ferrocarriles, la ciudad de San Sebastián quiere recuperar su valor turístico y presiona para que su pequeño puerto se vea liberado del tráfico comercial e industrial como veremos al final de este epígrafe, y, finalmente, los expertos del Banco Mundial van a informar favorablemente sobre la necesidad de acometer de una manera real y eficaz el aumento de la infraestructura portuaria en Pasajes, lográndose los nuevos impulsos para la inversión en las obras de culminación de los muelles de Ancho, Molinao y Capuchinos, como hemos visto al hablar de la oferta de infraestructuras. En estos espacios portuarios se va a concentrar el crecimiento de las infraestructuras y el tráfico portuario en la siguiente etapa. En la zona de Capuchinos se instalarán entre finales de los cincuenta y principios de los sesenta las empresas *Químicas de Capuchinos, S.A. (QUINCASA)*, *Potasas de Navarra, KOIPE*, *Magnesitas de Navarra, Cementos Rezola*, etc. Al final de esa alineación también se habilitará la terminal para productos petrolíferos y, tras ella, la factoría de la *CAMPSA*. Todas estas factorías, junto a las próximas y veteranas industrias metalúrgicas de la *Real Compañía Asturiana de Minas* y de *Victorio Luzuriaga* y la *Central Térmica de Iberduero*, que comienza a funcionar en 1967, hacen posible que se asiente definitivamente un sistema fabril asociado al puerto, que comparte el protagonismo del tráfico de éste junto al tradicional abastecimiento de materias primas y expedición de productos de la diversa y dinámica industria guipuzcoana de los años sesenta y mediados de los setenta.

Pese a esto, la presencia de las actividades de la industrialización anterior a la Guerra Civil van a seguir teniendo un protagonismo importante en el Puerto. Por ejemplo, en 1961, la factoría de Rentería de *La Papelera Española*, se abastecía de unas 60.000 Tm. de materias primas por Pasajes y daba salida a unas 3.000 Tm. Se puede decir que era uno de los principales puntales del tráfico portuario. El crecimiento de los sectores tradicionales de esta industria: el metalúrgico, el papelero, y el cementero, fundamentalmente, se va a ver reforzado con la aparición de una nueva y potente industria química, y petroquímica, que instalará en la zona portuaria.

24. Estas causas fueron expuestas ya de manera convincente en 1976 por los profesores Fontana y Nadal en su contribución a la historia económica de Europa, cuya traducción castellana ya ha sido citada: «España 1914-1970», *op.cit.*

Es éste el momento de ampliación de esta zona por las riberas de Capuchinos y Lezo, lugares a donde se van a trasladar viejas plantas y tráfico en el puerto suponiendo la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones por parte de empresas que ya venían funcionando en el puerto desde antes de la guerra como la planta de expedición y recogida de asfaltos y resinas de *PROASA* (1958) o *Cementos Rezola* (1966). Junto a éstas se ubicarán nuevas plantas industriales: en primer lugar una empresa del ramo de la alimentación *KOYPE, S.A.*, que va a instalar en 1960 11 tanques con una capacidad de 22.000 m³ para la recepción de aceites vegetales; las de *Navarra de Industrias, S.A.*, dedicada a la fabricación de abonos; la de productos químicos *QUINCASA*, productora de ácido clorhídrico comercial y sulfato potásico; y las plantas de exportación de *Potasas de Navarra*, orientada a la exportación a partir de 1962 de estos productos, lo mismo que hará *Magnesitas de Navarra, S.A.* Por otro lado, el surgimiento y la continuidad con mayores bríos de la industria de los abonos minerales en Navarra, ofrecerá un tráfico nuevo al puerto.

4.2. La variante de San Sebastián y el final del tráfico comercial en el puerto donostiarra. Respuestas a los nuevos retos planteados por el crecimiento económico y del movimiento de mercancías

A principios de los cincuenta (1951-52) comenzaron los estudios para sacar el tráfico pesado de San Sebastián. Una de las memorias que hemos estudiado lo explica así:

«En realidad la renovación de esta idea [construir una carretera de circunvalación de San Sebastián] nació al empezar el Ayuntamiento de San Sebastián a desear el cierre del puerto de San Sebastián para el tráfico comercial, principalmente cementos y carbones. El entonces presidente de Cementos Rezola, ilustre guipuzcoano D. Manuel Rezola [que era a su vez Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes], comprendió también el grave perjuicio que se causaba a la ciudad de San Sebastián por el tránsito por sus calles más concurridas, del tráfico pesado de los camiones de la fábrica de cementos y otras provenientes de las comarcas del interior de Guipúzcoa, no sólo hacia el puerto donostiarra, sino también y más fundamentalmente a todo el tráfico de camiones del Puerto de Pasajes. Por ello pidió a la Dirección del puerto que estudiara la posibilidad de construir una carretera que derivara el tráfico de éste sin pasar por San Sebastián hasta poco antes de la bifurcación de las carreteras de Madrid e Irún, con objeto de que los camiones pudieran seguir sin retrocesos, cualquiera de estos dos caminos»²⁵.

Como se ve «sacar el tráfico comercial de la ciudad» es el objetivo que se va a acometer en esta etapa. Los estudios iniciales de este camino se hicieron en los años 1951-52 cuando en Pasajes se pesaban anualmente unos 50.000 camiones pero el problema fue a más, como hemos visto, y así a principios de los sesenta operaban cerca de 120.000 camiones al año. A los que hay que añadir otros 60.000 vehículos anuales que produce el puerto pesquero y la población de Pasajes de San Pedro, lo cual agravaba considerablemente el paso por San Sebastián y hacía necesario buscar una solución definitiva para el problema. El problema de las alternativas a la vieja Nacional 1 que discurría por el centro de San Sebastián y de otras localidades como Pasajes o Rentería, se erigió en uno de los principales retos de las instituciones y entre ellas de la Junta del Puerto de Pasajes.

Desde 1956 una Comisión de la Junta de Obras fue efectuando estudios para tal fin, pero se opuso a estos en varios puntos los de la Dirección Provincial de Obras Públicas, principalmente en los contactos que se mantenían con zonas urbanas o previsiblemente urbanas a corto plazo en Amara, Loyola y Eguía; y diferentes soluciones técnicas (túneles de excesiva longitud, etc.) y, principalmente, que la variante finalizaba en Herrera, cuando la zona en expansión del puerto era la de Capuchinos-Molinao, y dejaba para una segunda fase la continuidad de la variante hasta después de Rentería (Larzabal), problemas que en la actualidad, aún están por resolver.

Así, la Junta encargó y obtuvo de su personal técnico un proyecto propio para la variante. Propuesta que se hace en marzo de 1958 y se presenta en 1961, ante la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia. (Características de trazado, doble dirección separada por mediana, con siete metros a cada lado más 1,5 de aceras, entre la bifurcación de Añorga y Oiartzun, con dos nuevos enlaces con Pasajes el primero en San Luis de Herrera y el segundo con los futuros enlaces al puerto de Pasajes). Una muestra de las dificultades de todo tipo que encontró esta obra es que la circunvalación de San Sebastián habría de esperar su ejecución hasta iniciada la década de los setenta abriéndose los enlaces de la Herrera (San Luis) en 1974.

Durante la fase del desarrollismo desequilibrado en las áreas que principalmente comercian por los puertos de San Sebastián y Pasajes, las provincias de Guipúzcoa y Navarra, la población creció un 21,2%

25. AAPP (Archivo Autoridad Portuaria de Pasajes), 6.2.5

entre 1962 y 1971 y el Producto Nacional Bruto un 109,8%. Este crecimiento económico tuvo un especial énfasis en la industria que creció un 140,9%, y especialmente en los sectores guipuzcoanos y navarros de la metalurgia básica (300,3% de crecimiento interdecenal), los transformados metálicos (220,9%), la industria del papel (238,6%). Las obras públicas y edificaciones suponen el aumento de un 153,14%, representando un incremento en las infraestructuras y equipamientos urbanos y de comunicaciones al que ya se ha hecho alusión. La pesca por su parte también va a triplicar prácticamente su producción. El Producto Interior Bruto regional, representa en 1971, el 40% más de lo que representaba en 1962²⁶.

Tabla 5. Estructura económica de Guipúzcoa y Navarra (en %)

	1962	1964	1967	1969	1971
Minería	0,47	0,72	0,94	1,11	0,82
Edificación y O.P.	3,99	4,19	4,66	5,09	4,94
Agua, gas y electricidad	2,16	1,75	1,77	2,04	2,00
INDUSTRIA FABRIL	38,90	39,03	40,75	41,47	40,99
Alimentación, bebidas, tabaco	4,78	4,92	4,25	4,95	3,28
Textil	1,62	1,23	1,03	0,78	0,80
Cuero, calzado y confección	1,69	1,95	2,36	1,98	2,13
Madera y corcho	2,00	1,92	2,25	1,75	2,08
Papel y artes gráficas	3,73	3,17	3,76	3,92	5,02
Químicas	4,68	4,93	5,03	4,16	3,84
Cerámica, vidrio y cemento	1,56	1,61	1,56	1,39	1,29
Metálicas básicas	3,98	4,19	4,03	5,99	5,81
Transformados metálicos	14,87	15,11	16,48	16,54	16,74
AGRICULTURA	17,36	14,85	10,34	10,32	7,24
PESCA	1,50	2,49	2,95	2,49	2,52
COMERCIO Y SERVICIOS	35,62	36,97	38,58	37,49	41,50

Fuente: BANCO DE BILBAO (1977): *Tablas input-output regionales de Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra para 1972*.

En cuanto a la estructura económica por sectores el peso de la industria en el mismo período aumenta un 7,1%, alcanzando cotas cercanas al 50% del PIB entre 1967 y 1973. Descontados minería, construcción, agua, gas y electricidad, la industria fabril, por su parte, rebasará el 40% a fines de los sesenta e inicios de los setenta. Los servicios, van a lograr un peso cada vez mayor en la economía regional situándose en el 41,5% en 1971. La pesca asciende su porcentaje, aunque se percibe su estancamiento desde fines de los sesenta. De esta manera podríamos caracterizar así a la estructura de la población activa regional en 1971: las actividades primarias ocuparían a menos del 10% de la población activa regional, la industria se acercaría al 50% y el terciario rebasaría el 40%, dándose el caso de una sociedad de alta industrialización típica, e incluso superior a las que conformaban las áreas vizcaínas y alavesas²⁷. En resumen, los sectores siderúrgicos, los que se dedican a la fabricación de productos mecánicos y maquinaria, los orientados a la fabricación de papeles y similares, los sectores químicos del caucho, plásticos y fibras textiles sintéticas y los de material de transporte, van a ser las industrias que conforman el tejido industrial guipuzcoano y navarro al que sirve el puerto.

Sobre esta base las exportaciones e importaciones por el puerto, las industrias que se asientan en sus riberas, o las que se sirven de él a través de los medios de comunicación terrestre van a tener su correspondencia.

El hinterland del puerto de Pasajes, consolidado desde finales de los años cincuenta a las provincias de Guipúzcoa y Navarra, es uno de los que registran un crecimiento mayor en el conjunto español, especialmente en sus actividades industriales en general y fabriles en particular, durante la segunda mitad de los sesenta y principios de los setenta. Con una población que apenas supera el 3% de los efectivos españoles, registra tasas superiores al 4,4% del Producto Nacional Bruto. Pero incluso por encima de este peso medio en la economía del conjunto de España, se van a situar algunas ramas de la industria, las que veni-

26. BANCO DE BILBAO: *Tablas Input-output y cuentas regionales de Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra para 1972, 1977*.

27. GARCIA CRESPO, Milagros; VELASCO BARROETABEÑA, Roberto; MENDIZABAL GOROSTIAGA, Arantza: *op. cit.*, p. 152.

mos considerando como características de la economía fabril guipuzcoana y navarra. Así, el porcentaje de la industria del área en el conjunto estatal va a registrar una tendencia de alza moderada, subiendo desde el 5,38% de 1962 al 5,88% de 1971.

Tabla 6

	1962	1964	1967	1969	1971
Industria/PIN	48,88	49,12	52,75	53,91	52,96
Industria/PNB	45,52	45,70	48,12	49,71	48,75

Fuente: Elaboración propia a partir de RNDP, Banco Bilbao.

Es, sobre todo, el peso de la industria fabril el que posibilitará este crecimiento y se refuerzan las características de la estructura industrial del área, sobre todo de Guipúzcoa, pero ahora también de Navarra, inmersa en un nuevo ciclo industrializador. Si se pudiera medir el grado de industrialización de un área por la proporción entre la producción industrial y el Producto Interior Neto, estamos ante la región más industrializada de España en la época, con tasas que superan holgadamente el 50%. Esta situación en el ránking nacional seguía en 1981, pero el porcentaje había descendido al 47,3%.

En 1972, ésta era la distribución de los empleos industriales sobre la población activa total en Guipúzcoa:

Tabla 7. Distribución por sectores de la población activa en Guipúzcoa en %

Fabricación de productos metálicos	23,58
Edificación y obras públicas	12,93
Industrias básicas del hierro y el acero	8,88
Construcción maquinaria y equipo mecánico	8,73
Fabricación materiales y aparatos eléctricos y electrónicos	6,12
Total industria y construcción	60,24

Fuente: BANCO DE BILBAO (1977): *Tablas input-output del País Vasco y Navarra*.

La industria fabril ocupa más del 47,3% de los empleos, mientras que ésta más la de construcción superan el 60% de los mismos. Los transformados metálicos ocupan casi una cuarta parte del total del empleo provincial; les siguen en importancia las industrias básicas del hierro y el acero con un 8,9%, la construcción de maquinaria y equipo mecánico (máquina herramienta, fundamentalmente) con un 8,7% y, relacionados con esta última rama, de aparatos eléctricos y electrónicos, con un 6,12%.

4.3. Sectores exportadores

Tabla 8. Exportaciones de ramas con actividad por Pasajes (Vascongadas), millones de pts.

Rama	Resto de España	Extranjero	% expor/salidas	%/ valor producción p.f.f.)
Cementos,cales y yesos	31,10	576,90	94,88	36,59
Industria química de base	2.947,80	336,50	10,25	37,38
Otros productos químicos	6.337,60	204,50	3,13	56,95
Fabricación fibras artificiales y sintéticas	286,00	11,90	3,99	92,46
Fabricación de productos metálicos	51.510,20	2.456,50	4,55	80,58
Construcción de maquinaria y equipo mecánico	1.229,60	6.083,50	83,195	54,30
Fabricación de material y aparatos eléctricos	4745,90	1.899,00	28,58	51,98
Construcción naval y sus reparaciones	3.162,40	3.411,00	51,89	66,81
Construcción de otro material de transporte	807,00	1.555,80	65,85	74,90
Fabricación de papel, cartón y sus transformados	9.952,90	109,60	1,09	60,61
Fabricación de artículos de caucho	10.927,40	2.674,30	19,66	88,20

Fuente: BANCO DE BILBAO (1977): *Tablas input-output para 1972 y elaboración propia*.

El sector industrial más exportador a comienzos de los setenta en las provincias vascongadas es el de construcción de maquinaria y equipos mecánicos, cuya presencia notable en Guipúzcoa acabamos de constatar, que orienta a la exportación el 83,2% de sus ventas al exterior de la región. Salvo la construcción naval y sus reparaciones, el siguiente sector en volumen de exportaciones es el de transformados de caucho, con representación en Guipúzcoa principalmente a través de *Michelin* de Lasarte. Le sigue a continuación, el sector de transformados metálicos. Este sector, tras el de transformados de caucho y el mucho más pequeño de fabricación de fibras sintéticas, es el que más vende fuera de la región, más del 80% de la producción, pero orientado fundamentalmente al mercado interior español, correspondiendo tan sólo un 4,5% a la exportación.

Tabla 9. Exportaciones de Navarra. 1972

rama	valor	%
Productos metálicos	5010,00	11,30
Constr. vehículos automóviles y piezas	3815,20	8,60
Agricultura	3441,50	7,76
Papel, cartón y transformados	3343,30	7,54
Otras industrias alimenticias	2489,50	5,61
Cuero y calzado	1915,50	4,32
Conservas, frutas y legumbres	1868,00	4,21
Metalurgia no férrea	1716,10	3,87
Artículos y materias plásticas	1254,30	2,83
Muebles y otros prod. de madera	1073,60	2,42
Extracción de otros minerales	1054,30	2,33
Otras químicas	1021,90	2,30
Editorial e imprenta	912,30	2,06

Fuente: BANCO DE BILBAO (1977): *Tablas input-output para 1972* y elaboración propia.

En la tabla 9 se puede apreciar como los sectores exportadores mayoritarios en Navarra han dejado de ser la agricultura (7,76%) y los minerales no férricos (principalmente las potasas y magnesitas) (2,33%). Pese a su importancia relativa, ni la industria conservera (4,21%), ni otras alimentarias (5,61%), evitan que sean otros los sectores más exportadores de Navarra.

Los productos metálicos (11,3%), los automóviles (8,6%) y las producciones de las papeleras (7,54%), como principales artículos exportados ofrecen un panorama de exportaciones de un gran valor añadido, a partir de las transformaciones ocurridas en la economía navarra en la década de los sesenta. Los productos siderúrgicos de las plantas de Lesaca, las papeleras de la Navarra atlántica y los vehículos de la planta de Landaben, van a constituir flujos de una capital importancia para la economía regional que tienen su salida natural por el puerto de Pasajes.

4.4. Sectores importadores

Tabla 10. Sectores importadores de materias primas. 1972. Vascongadas

sector	valor	%
Básicas hierros y aceros	23.452,00	18,83
Fabricac. de productos metálicos	18.388,90	14,77
Otras industrias alimenticias	6.558,70	5,27
Papel, cartón y transformados	5.014,20	4,03
Fabricación artículos de caucho	4.704,20	3,78
Prod. y prime.transform. de no férricos	4.677,70	3,76
Edificación y O.P.	4.436,40	3,56
Hostelería	3.773,30	3,03
Otras químicas	3.754,30	3,01
Químicas de base	3.431,60	2,76
Const. maquinaria y equipo mecánico	3.324,70	2,67
Constr. de aparatos y mat. eléctrico	2.889,40	2,32
Coquerías	2.666,00	2,14
Construcción naval	2.615,70	2,10

Fuente: BANCO DE BILBAO (1977): *Tablas input-output para 1972* y elaboración propia.

En las provincias de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya son los sectores de la siderurgia básica y, de manera más relevante para el caso guipuzcoano, de la fabricación de productos metálicos los que llevan a cabo una mayor demanda de importaciones por valor de 18,83% y 14,77%, respectivamente. Las papeleras y la industria alimentaria ocupan el cuarto y el tercer lugar respectivamente, mientras que varias ramas de las industrias químicas, se ubican a continuación en el ranking de importadores. Sin embargo, en todos estos sectores, el volumen de importaciones no supera al de la producción propia, lo que sí sucede en los de combustibles sólidos y productos petrolíferos y gas natural con el 100% y 53,56%, respectivamente.

Tabla 11. Productos energéticos distribuidos por CAMPSA y BUTANO (En miles de Tms.)

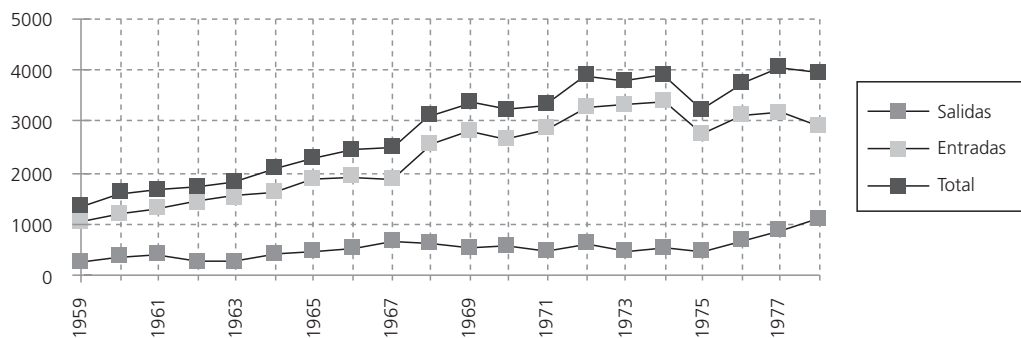
Año	Guipúzcoa +Navarra	España	Región/España	Desde Pasajes
1962	290,10	6.035,90	4,81	92,27
1963	334,80	6.836,20	4,90	92,15
1964	400,30	8.312,90	4,82	87,73
1965	482,20	10.166,30	4,74	81,06
1966	618,60	11.580,80	5,34	78,90
1967	841,70	13.953,90	6,03	74,06
1968	928,90	16.355,10	5,68	72,90
1969	970,50	17.779,50	5,46	79,66
1970	1.084,10	20.829,20	5,20	78,00
1971	1.163,90	22.586,70	5,15	80,34
1972	1.236,10	24.821,00	4,98	88,38

Fuente: INTECSA (1974) y Memorias de la Junta del Puerto de Pasajes. Elaboración propia.

El cuadro anterior se refiere a la importancia de la labor de distribución de productos petrolíferos desde el puerto de Pasajes. La creciente importancia industrial y económica del traspais del puerto de Pasajes, determina que sobre el total de toneladas de productos petrolíferos y gas distribuidos por CAMPSA y BUTANO, en 1962, el 4,81% se distribuye en Guipúzcoa y Navarra, superando el 5% en casi todos los años desde 1966 hasta 1975. Esta distribución se efectúa principalmente desde el Puerto de Pasajes, con porcentajes que llegan a superar el 90%, a principios de los sesenta para descender después a tasas siempre superiores al 73% y volver a ascender a tasas cercanas al 90% a inicios de los setenta y que continuaría incluso tras la crisis petrolífera de 1973.

La importancia de los tráficos de productos petrolíferos, de graneles sólidos minerales, y materias primas siderúrgicas, como hemos visto, junto a las características físicas del puerto determina que exista una utilización del puerto muy frecuente de buques de alrededor de las 6.500 TRB con un calado máximo de 8 metros y eslora de 140 metros, características que se observan en los buques-tanque de CAMPSA.

Gráfica 11. Tráfico total en Pasajes (1959-1978). En miles de Tms.



Fuente: Memorias de la Junta de Obras de Pasajes.

Tabla 12. Principales variables del tráfico portuario

	1959-1963	1964-1968	1969-1973	1974-1978
% Salidas	19,21	21,35	15,47	19,10
% Entradas	80,79	78,65	84,53	80,90
% Cabotaje	62,49	54,07	56,72	50,29
% Exterior	37,51	45,93	43,28	49,71

Fuente: *Memorias de la Junta de Obras de Pasajes*.

En la etapa que nos ocupa, los veinte años que van desde 1959 hasta 1978, van a continuar algunas de las constantes históricas del tráfico portuario por Pasajes. En primer lugar, se consolida la función importadora del puerto. Es un puerto eminentemente abastecedor de mercancías para su hinterland, en un porcentaje que ronda el 80% del tráfico, mientras que las salidas apenas rebasan algunos años el 20%. En segundo lugar, en concordancia con la evolución económica de mayor apertura seguida en el país, es un puerto en el que se va evolucionando desde un tráfico mayoritariamente de cabotaje, hacia otro fundamentado en el comercio exterior. Si a principios de la década de los sesenta el cabotaje alcanzaba los dos tercios del comercio total efectuado por Pasajes, veinte años después, tras una etapa que pudiéramos llamar de transición económica, entre 1967 y 1976 en el que el crecimiento del puerto se hace fundamentalmente a través del crecimiento del cabotaje, el comercio exterior va a alcanzar cifras superiores al 50%.

4.5. El Puerto de Pasajes durante el último cuarto del siglo XX. 1975-2000

La crisis que comenzó a mediados de los setenta, tuvo una fuerte incidencia en la comarca de Pasajes-San Sebastián, con la destrucción de tejido industrial y la pérdida neta de empleos. Los sectores tradicionales fueron los que más sufrieron la crisis: sectores como la pesca, la construcción naval, la industria pesada, etc.

Baste citar por ejemplo que de las 233 embarcaciones de pesca que había en 1978 se pasa a 38 en 1998 y que de las cerca de 6.000 personas que trabajaban en este sector en 1968 treinta años después se han reducido a una décima parte, aproximadamente.

Empresas emblemáticas dejaron de funcionar en el área portuaria detrayendo sus tradicionales tráficos de mercancías: por citar algunas de las más representativas: *Victorio Luzuriaga*, *Compañía Asturiana de Minas*, numerosas empresas metalúrgicas, químicas y papeleras guipuzcoanas, las empresas exportadoras de semielaborados como *Magnesitas* y *Potasas de Navarra*, etc.

Sin embargo, el puerto de Pasajes mantuvo sus funciones como comercio de tránsito y de abastecimiento a la industria guipuzcoana a la vez que sirvió de puerta exportadora a esta industria y a otras regiones españolas. Así en las importaciones, chatarras, combustibles, maderas y otras materias primas copan la actividad, mientras que un tráfico nuevo, el de la exportación de automóviles, irrumpe con fuerza a partir de los años ochenta.

En los últimos años del siglo XX, las entradas en el puerto de Pasajes se componen en más de las dos terceras partes de materias primas para la industria, principalmente chatarra (más del 40% del volumen total) y productos energéticos. Respecto a las salidas, los productos siderúrgicos y los automóviles representan más de las tres cuartas partes de las salidas. El número de automóviles que salen por el puerto se acerca a las trescientas mil unidades.

En noviembre de 2000, la Unión Europea concedió un Plan Urban a la Bahía de Pasaia. Este Plan Urban supone importantes inversiones por parte de la Unión Europea, que tienen aparejadas otras inversiones por parte de las administraciones locales y regionales.

En este Plan, como a lo largo de la historia que hemos desarrollado en estas páginas, se hallan implicados el Gobierno Central y el Gobierno Vasco, las administraciones de Guipúzcoa, su Diputación Foral y los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián, Pasajes, Rentería, Oiartzun y Lezo, en un esfuerzo de relanzamiento y revitalización de la zona portuaria y fabril.

La mayor parte de estos proyectos suponen un relanzamiento de las actividades económicas, una mejora de las infraestructuras y de los servicios comunitarios y a las empresas y ciudadanos.

Las actividades tradicionales (pesca, construcción naval, etc.) lograrán mantenerse en la medida que se modernicen y sean competitivas. El comercio, como en el pasado, permanecerá ligado a la capacidad exportadora de los sectores industriales del área de influencia de nuestros puertos que, en determinados sectores, alcanzan Navarra, Aragón y Rioja y que bien pudiera ampliarse a regiones del Sudoeste Francés, a través de las mejoras de las conexiones ferroviarias entre Pasajes y Hendaya.

La mejora de las infraestructuras de comunicación, con este último proyecto el soterramiento de las vías del ferrocarril Madrid-París y la mejora de accesos por carretera al puerto de Pasajes, pueden conseguir mayor competitividad para el mismo.

Sin embargo, el proyecto de habilitar un puerto exterior resulta, en términos económicos y medioambientales, de un elevado coste, sin que se tenga en cuenta, en ocasiones, el hecho de que el «gran tráfico de tránsito» tiene a escasas 80 millas el importante puerto de Bilbao, también dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco y con un gran área de servicio en todo el norte de España. La eliminación de las fronteras y de las barreras arancelarias, influyen de manera contraria a determinadas necesidades de embarque de antaño.

La superación de las trabas institucionales que la permanente falta de acuerdo político básico en el País Vasco impide, tanto en la comarca de Donostialdea como en el conjunto del País, es uno de los principales límites al crecimiento y al progreso económico y social.

Para detener la tendencia cualitativa y cuantitativa aminoradora del tráfico se precisará una visión integrada del País Vasco, que parta de un diagnóstico común sobre la realidad social y económica del País y de sus elementos constitutivos.

La eficacia en la gestión y la mejora de las infraestructuras se sitúan así, inmediatamente, por detrás de un crecimiento económico equilibrado y respetuoso del medio ambiente, en el presente y el futuro de la actividad comercial por Pasajes, liberada San Sebastián desde los años cincuenta de esta función para florecer como lo que es hoy: «la ciudad más bonita de España».

Las fuerzas externas actúan a nuestro favor. La llegada de la unión monetaria en 2002, supone indudablemente mayores facilidades para el comercio internacional y, particularmente en el área geográfica de la Unión Europea, en la que se encuentra España y Euskadi.

Resulta paradójico en este sentido que fuera Víctor Hugo, de quien se cumple en este 2002 el bicentenario de su nacimiento, quien tras viajar por diversas regiones y entre ellas Pasajes y San Sebastián a mediados del siglo XIX, manifestara que una unidad monetaria en Europa, sería una de las señas de identidad características de la Modernidad.

Se adelantó en siglo y medio, pero hoy, al fin, podemos experimentar esta nueva realidad. Pero, ¿sabremos responder a los retos planteados?