



PUERTA RUEDA, Natividad de la: "Cien años de comercio en el Puerto de Bilbao, 1860-1960", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 445-454.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Cien años de comercio en el Puerto de Bilbao, 1860-1960

## *Natividad de la Puerta Rueda*

«*Quien mira lo pasado, lo porvenir advierte*»

Lope de Vega

En este ir y venir entre la memoria colectiva y la Historia, somos privilegiados testigos de la imparable transformación que se está produciendo en la vida económica, social y política de nuestro país. Si sucumbimos a la tentación de reflexionar sobre las experiencias y circunstancias de nuestra realidad, comprobamos que no son sino la reproducción de lo que cien años antes otros seres vivieron con la misma incertidumbre e inquietud. La luz de la Historia puede ayudarnos a alcanzar algunas claves que nos permitan caminar con más confianza hacia el porvenir. No olvidemos que, en opinión de George Orwell, «Quien controla el pasado controla el futuro».

Hace casi cien años, la Primera Guerra Mundial fue un aviso más de que las cosas, en materia de comercio internacional, estaban cambiando y comenzaron a oírse voces argumentando que la Política Aduanera perdería, después de la Guerra, buena parte de su importancia como elemento fundamental en la defensa de la producción nacional. Así, al término de la Primera Guerra Mundial tomó cuerpo la idea de constituir los Estados Unidos de Europa:

«... de lo que se tratará realmente al término de la guerra es de constituir la unión de los pueblos del Continente europeo [...] y ello induce a hacer inexcusable el someter a reexamen la función de la Aduana y el valor y la eficacia de los instrumentos aduaneros [...] nadie es capaz de prever todavía qué extraños acontecimientos nos tiene deparados el actual conflicto y el grado de influencia que podrán alcanzar en la organización económica futura. Hoy por hoy lo único que se vislumbra es que se quiere contraponer América a Europa, y si las cosas siguen el curso que marcan los indicios se habrán de encontrar frente a frente los dos Continentes en las luchas económicas del mañana»<sup>1</sup>.

Hablar de comercio internacional, por tanto, es hablar de Aduanas y de su utilización como herramienta para favorecer la producción interior y de las facilidades o trabas que se derivaban sobre el comercio con este motivo. Así, lo que se buscaba con las Aduanas, «fronteras» donde se cobraban sistemáticamente los derechos o impuestos por parte del Estado a la entrada, salida o incluso tránsito de las mercancías extranjeras, era precisamente facilitar la circulación de productos, capitales y ciudadanos en el interior del país, entorpeciendo su transferencia al extranjero.

El desarrollo de las actividades comerciales de Bizkaia ha estado desde siempre ligado a la intermediación en las relaciones comerciales entre Castilla y los puertos del Norte de Europa por una parte y a la comercialización de sus propios productos hacia América Central y del Sur. No se puede comprender en su totalidad la actividad comercial de una población con puerto si no se consideran simultáneamente las relaciones que se establecen en el ámbito económico, social y cultural de su área de influencia. Por ello, es interesante conocer un par de elementos clave antes de entrar a analizar la naturaleza de los productos que se mueven en el puerto de Bilbao: las relaciones entre el puerto, el buque y la mercancía, la posición y el papel de la Aduana y la capacidad de Bizkaia para comerciar con América.

En el comercio marítimo intervienen tres elementos complementarios entre sí: la mercancía, el buque y el puerto. Dos de ellos, componentes dinámicos de la actividad comercial, que conciernen a la navegación: tráfico marítimo, fondeo, amarraje, atraque y desatraque, remolque, operaciones de carga y descarga, almacenamiento, auxilios marítimos, etc. y el apartado que tiene que ver con la estructura física del transporte, el elemento estático, el puerto, la ejecución de las obras, conservación del calado, edificios e instalaciones en los muelles, el utillaje, etc.

---

1. GUAL VILLALBÍ, P.: *Teoría y técnicas de la política aduanera y de los Tratados de Comercio*, Juventud, Barcelona, 1942. Solamente hemos tardado sesenta años en estar donde el profesor auguraba.

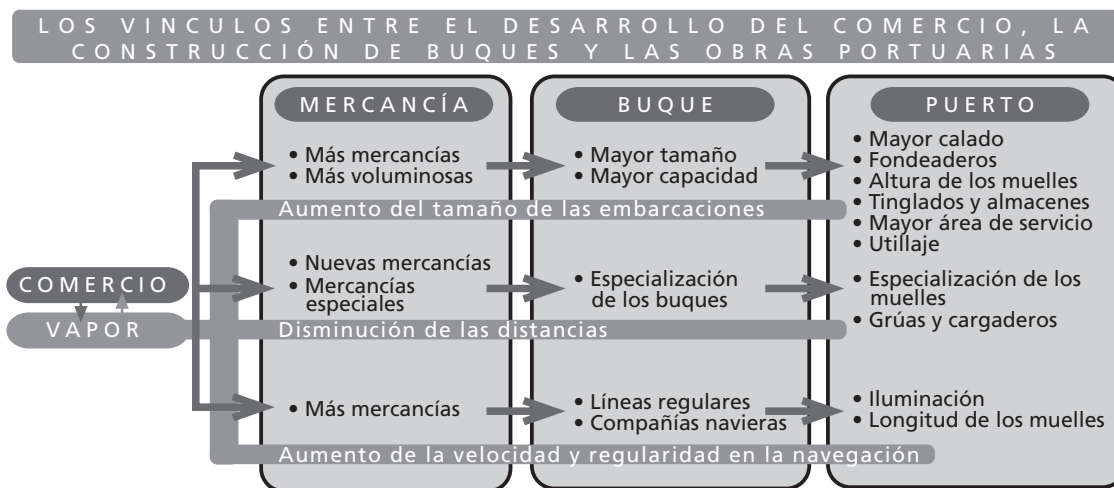
Es indispensable que estos elementos estén íntimamente coordinados para que se cumplan los requisitos de regularidad, frecuencia, fiabilidad, rapidez y seguridad en el transporte que aporten el máximo rendimiento al comercio marítimo. Diríamos, por tanto, que la sinergia que se establece entre la mercancía, el buque y el puerto, condiciona y determina la actividad comercial marítima.

El esfuerzo de coordinación entre las instalaciones portuarias y las necesidades del buque y de la mercancía no se llevó a cabo en el puerto de Bilbao hasta el último cuarto del siglo XIX. En un núcleo urbano con puerto, las necesidades comerciales e industriales son las que provocan la adecuación de la infraestructura de transportes, requisito imprescindible para el desarrollo de su zona geográfica circundante. Pero la infraestructura portuaria, que tiende a ser duradera, permanente e invariable queda rápidamente anticuada ante el avance de la técnica naval. La duración excepcionalmente larga de las instalaciones portuarias y su alto coste, provocan que gran parte de ellas queden obsoletas en un período corto de tiempo ante el avance de la tecnología naval.

Efectivamente, el tiempo transcurrido entre el descubrimiento científico, el desarrollo técnico y la aplicación práctica en la industria del transporte marítimo ha sido muy largo hasta comienzos del XIX y muy corto a partir de aquí. El viento ha sido prácticamente la única fuerza motriz utilizada durante siglos para navegar y en el espacio de cincuenta años se ha pasado a la navegación a vapor, al motor de turbina y al motor diesel, utilizándose en la actualidad el motor nuclear. En el siglo XIX se produjeron los tres primeros pasos: de la vela al vapor en la primera mitad del siglo y en pocos años, a final de siglo XIX del vapor a la turbina y de ésta al motor diesel, a comienzos del siglo XX.

El aumento de las dimensiones de los navíos, su coste elevado y los grandes gastos a que daba lugar su funcionamiento, tuvieron una incidencia clara en las instalaciones portuarias, exigiendo modificaciones importantes en el desarrollo de la infraestructura del transporte marítimo (ver esquema adjunto). El desarrollo industrial y comercial experimentado en la primera mitad el siglo XIX, unido a la implantación del vapor como fuerza motriz en los barcos provocaron el incremento de la capacidad en los buques que demandaban mayor calado en los puertos, mayor línea de atraque y áreas de servicio más extensas para almacenaje, carga y descarga.

Fig.1. Las sinergias entre los elementos dinámicos y el elemento estático del puerto



Fuente: Elaboración propia.

Los puertos fueron bordeados de muelles cada vez más profundos. Pero los metros obtenidos a base de aprovechar los muros de ribera resultaron, en breve tiempo, insuficientes y para aumentarlos se construyeron perpendicularmente terraplenes limitados a su vez por muelles. De esta manera se dividía el puerto en dársenas que quedaban abrigadas contra la agitación de la mar y ofrecían la calma necesaria para efectuar la carga y descarga<sup>2</sup>.

2. Es la imagen de los puertos con forma de peine que ha permanecido hasta nuestros días.

La vela era un método tradicional de navegar, tenía menor coste y dejaba mayor espacio en la bodega, el vapor era más costoso tanto su construcción (cerca del doble que uno de vela) como su mantenimiento y dejaba menor espacio para las mercancías por necesitarlo para el combustible. Con la aparición del vapor, desaparecieron los carpinteros de ribera, tradicionalmente instalados en las inmediaciones de los puertos. Éstos fueron sustituidos por los modernos astilleros con gran capacidad de consumo de productos manufacturados en la propia área de influencia del puerto.

Pero además de la fuerza motriz y a la par que se incorporaba el vapor a la navegación regular, los avances en cuestión naval se produjeron en el casco de los navíos para aumentar su capacidad. Los cascos de madera fueron paulatinamente sustituidos por cascos de hierro que permitían aumentar el tamaño de los navíos, lo que a su vez proporcionaba una mayor capacidad de carga. Posteriormente el empleo del acero para los cascos permitió reducir el espesor de los materiales y economizar en el peso de los mismos lo que repercutía también en un aumento de fuerza de la máquina. El esfuerzo que se realizó por incrementar el tamaño de los cascos fue espectacular pero pocos puertos estaban preparados para acoger esas «poblaciones flotantes».

Es lógico que los buques empleados en el transporte de mercancías aumentaran progresivamente de tamaño porque el coste del transporte bajaba rápidamente con el aumento de las dimensiones de los barcos. Y aquí surgía el problema, el tamaño de los buques tenía su límite en el calado y la capacidad de los puertos para acogerlos. Los grandes «Clippers» desarrollados entre 1840 y 1870 no tenían acceso a la mayoría de los puertos peninsulares.

Indudablemente, el tonelaje de arqueo de los vapores era superior al de los grandes veleros, pero en sus inicios no podían desafiarlos en cuanto a capacidad de carga y eso les restaba competitividad. En Gran Bretaña, pionera en la introducción del vapor, el tonelaje de los buques de vapor no superó a los de vela hasta los años 80 del siglo pasado<sup>3</sup>. El incremento en el número de grandes navíos es particularmente sensible en los puertos que tenían relaciones comerciales frecuentes con el extranjero como era el caso del de Bilbao, y su comercio con el Norte de Europa y su relación con América desde comienzos del siglo XX.

Las instalaciones portuarias se vieron obligadas a adaptarse. El vapor y la hélice proporcionaron mayor seguridad y navegabilidad a las embarcaciones y la gran ventaja de navegar independiente de la fuerza y dirección del viento o de la mar permitió el desarrollo de líneas regulares y esto el despliegue de las compañías navieras. Este hecho incrementó considerablemente el rendimiento de los muelles.

Es indiscutible que las dos grandes aportaciones del vapor al desarrollo del comercio y de la industria verificados a lo largo del siglo XIX son en primer lugar la mayor regularidad del transporte de mercancías y en segundo lugar el aumento de la velocidad de las embarcaciones, disminuyendo con ello las distancias.

La navegación a vapor compensaba en ciertas condiciones: en primer lugar, era más económica porque los barcos tenían mayores dimensiones, lo que reclamaba entradas seguras en los puertos y con calado suficiente; en segundo lugar, necesitaba asegurarse viajes de retorno y carga suficiente y los puertos debían por tanto estar bien comunicados por vías de acceso numerosas, fáciles y económicas; y por último, el capital desembolsado en un gran barco de vapor era tan elevado (fletes, combustible, seguros, etc.) que cada hora de inmovilización inútil conllevaba una pérdida económica a menudo muy fuerte, por tanto había que activar las operaciones en puerto de estos buques. Para mejorar la eficiencia y abaratar al máximo el coste del servicio del barco hubo que aumentar la capacidad de transporte y reducir sus costes de operación. De esta manera se buscó reducir el tiempo de inactividad del buque acortando las estadías a la par que se aumentaba la capacidad de carga y la velocidad del buque. Para que compensara económicamente la instalación de un puerto, el tráfico debía ser muy activo y por lo tanto el comercio de su área de influencia y para lograr el máximo rendimiento de los muelles hubo que establecer un conjunto de instalaciones y de utillaje en los puertos.

Para lograr buques más rápidos el casco debía ser más estrecho, más fino de proa a popa y esto introducía problemas de estiba porque hacía perder capacidad de carga, comparado con los buques más lentos del mismo tamaño, pero es precisamente el transporte de mercancía general el que necesitaba mayor capacidad de estiba, además, los navíos de gran velocidad consumían tales cantidades de carbón que no podían cargar mercancías más que si eran grandes. Así, mientras el incremento de velocidad permitía ahorrar tiempo, el coste del barco y de la operación crecía en progresión geométrica con la velocidad. La

---

3. Habría que aclarar que el tonelaje de un buque no indica con precisión el peso de la mercancía que puede transportar. Bastante a menudo los buques llevan un peso muerto, dependiendo del tipo de maquinaria, de vez y media a dos veces su tonelaje. Por ejemplo, los grandes *cargo-boats* que hacían la navegación de las Indias y cuyo tonelaje de arqueo no sobrepasaba las 2.800 toneladas llevan en peso más de 7.000 Tm. de mercancías.

mayor o menor utilidad del crecimiento en la velocidad dependía, por tanto, del mayor o menor tiempo que el buque consumiera en el puerto en las operaciones de carga y descarga<sup>4</sup>.

Lo que parece indudable es que el acceso del vapor al transporte tanto terrestre como marítimo favoreció el acercamiento de los mercados y procuró, por influjo, el desarrollo de las economías de poblaciones con puerto. Pero como afirma Gordon Jackson<sup>5</sup>, es difícil distinguir entre la influencia ejercida por el desarrollo del comercio en las obras de los puertos y lo que es consecuencia de la adopción del vapor en la navegación. Entre 1827 y 1850 se multiplicó por dos veces y media el valor del comercio exterior español, la mayor parte de él efectuado a través de sus muchos puertos, y desde 1869 el comercio exterior español fue creciente sobre todo en el tonelaje de exportación de minerales y alimentos hacia Gran Bretaña y Francia.

El desarrollo industrial verificado en países como Inglaterra, Francia, Holanda y Alemania en el siglo XIX, provocó la búsqueda de nuevos mercados para colocar sus productos. Así, al comercio marítimo se incorporaron más mercancías y más voluminosas, *inputs* de industrias en expansión, como son los graneles sólidos, el mineral de hierro para la industria siderúrgica, la lana y las fibras vegetales para la industria textil, la madera y el cemento para la construcción, y el combustible para toda actividad industrial. El incremento en el volumen de mercancías y esta incorporación de productos diferentes en el comercio transfirió nuevas exigencias a los buques que experimentaron un aumento notable en su tamaño para poder responder a la creciente demanda de mercancías, sobre todo, materias primas para las industrias florecientes. A esto hay que añadir, además, el comienzo de la especialización de los barcos. Probablemente fue en 1834, el *Garryowen* el primer vapor con bodegas herméticas. Ante la necesidad de transportar graneles entró en servicio, en 1886, el primer buque-tanque el *Glückhaud* transportando el petróleo en sus bodegas con forma de tanque en lugar de hacerlo en barriles como hasta entonces, se podría decir que éste fue el comienzo de la moderna especialización.

Sin embargo, el intento de incrementar la efectividad de los buques de carga general aumentando su velocidad de manipulación no tendrá pleno éxito hasta 1960 en que se introdujo de forma generalizada el contenedor. Esto ha permitido efectuar las operaciones de carga y descarga en tiempos muy cortos y por lo tanto, más que espacio en los muelles, demandan grandes superficies en el área portuaria para efectuar la manipulación y redistribución de las mercancías.

Por otra parte, la creación y el control de las vías de comunicación y de los sistemas de transporte, tanto marítimos como terrestres, tienen vital importancia en el desarrollo de poblaciones como Bilbao, que fue Puerto antes que Villa. De hecho, se podría decir que el siglo XVIII se caracterizó por un interés de los comerciantes vascos por abrirse paso en América, Bilbao fracasó en su intento en 1736 y Gipuzkoa promovió la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Cuando Carlos III abolió en 1778 el monopolio del puerto de Cádiz para el comercio con América, y se habilitaron otros puertos para ello, al puerto de Bilbao se le excluyó con el ánimo de evitar el contrabando que se producía como consecuencia de las aduanas interiores. Los comerciantes vizcaínos tuvieron que desarrollar su actividad comercial a través del puerto de Santander. Hasta 1828 no se habilitará al Puerto de Bilbao para comerciar con América y hasta 1899 no se traficarán directamente por la inadecuación del puerto. No obstante, aún se carecía de comunicaciones directas entre la Meseta y los puertos, había que contar con varias operaciones de transbordo<sup>6</sup>.

Además, el puerto de Bilbao contaba con la exención de las alcabalas ( $\pm 10\%$  del valor de las mercancías objeto de comercio) y la presencia de la aduana entre Bizkaia y Castilla<sup>7</sup>. Esto provocaba que las mercancías extranjeras se descargaran en Bilbao sin pagar derechos aduaneros con lo que la Villa actuaba de almacén desde donde se distribuían las mercancías hacia el interior de la península. En esta situación, Santander fue favorecida desde la corona para evitar el contrabando que existía a través de Bilbao por las aduanas interiores. Así, en 16 de Marzo de 1763 se concedió una rebaja aduanera del 4% a la lana exportada por Santander, en 1765 se habilitó el puerto de Santander para comerciar con América y se ayudó a la construcción de un camino de carros entre Santander y Burgos

4. Aún hoy día, dependiendo del tipo de tráfico que desarrollan los barcos, invierten entre un 40% y un 60% de su tiempo en operaciones de puerto.

5. JACKSON, Gordon: *The History and archaeology of Ports*, World's Work Ltd., 1983.

6. En Bilbao, en 1704 había 5.928 vecinos y en Santander en 1712 había 225,5 vecinos (las viudas equivalían a medio vecino). En 1793 en Bilbao había 11.000 vecinos y en 1787 en Santander había 1.217 vecinos.

7. Las Aduanas interiores han existido legalmente hasta 1841, a pesar de que hubo diversos intentos para suprimirlas con anterioridad. Felipe V, en 1717, emitió varias órdenes para eliminarlas. Por la Ley de Aduanas de Julio de 1814 se suprimieron las aduanas interiores pero continuaron funcionando ya que en 1835 aún seguían rindiendo cuentas algunas de ellas. El 18 de diciembre de 1821 hubo otro intento de trasladarlas a la costa, pero en 1823 volvieron al interior.

a través de Reinosa (1753), idea que ya en 1731 había surgido impulsada por Patiño. Bilbao y el Consulado respondieron abriendo el camino de carros a través de Orduña hacia Pancorbo. A partir de 1772 se pudo transitar entre Bilbao y Pancorbo, a pesar de la oposición de Gipuzkoa y Álava que los dejaba al margen.

El movimiento militar de 1841 contra Espartero, con eco en el País Vasco, provocó que se suspendiera el régimen foral y se dispusiera la desaparición de las aduanas interiores. Así, en 1841 se trasladaron definitivamente las aduanas a los puertos y a la frontera con Francia. Pero la persecución del fraude fiscal había llevado a intensificar los controles sobre el comercio interior y a establecer una estrecha vigilancia sobre el comercio de mercancías lo que se tradujo en la permanencia de impuestos al tráfico interior, los portazgos, pontazgos y barcajes, que perjudicaban la libertad de comercio al ocasionar detenciones a los transportistas, que no se suprimieron definitivamente hasta 1881<sup>8</sup>.

En el siglo XIX, las energías se centraron en establecer el nuevo sistema de transportes: el ferrocarril. En 1857 se inauguró el trayecto entre Santander y Reinosa de la línea del ferrocarril Santander-Alar del Rey. En 1866 quedaba abierta la totalidad del recorrido. Se había dado un nuevo paso para acercar el puerto cántabro a Castilla. Paralelamente se dio el mismo proceso en Bilbao. Se efectuaron importantes inversiones en el ferrocarril constituyéndose, en 1857, la Compañía del ferrocarril Bilbao-Tudela cuya línea inaugurada en 1863 comunicaba a Bizkaia con el interior.

El desarrollo de las comunicaciones con la Meseta, tanto por carretera como por ferrocarril, aportó a Bilbao ventajas comparativas respecto a otros puertos del Norte peninsular. El atraso industrial asturiano, por ejemplo, habría que considerarlo en el marco de una carencia total de medios de transporte tanto terrestres como marítimos, que impidió tanto una activa comercialización de los carbones y hierros, como una posible diversificación industrial. En Gijón, ni minas ni fábricas prosperaron mucho, condicionadas por la falta de infraestructura de transporte, a pesar de poseer el combustible para la industria y otros minerales, tener abundante agua para aprovechar como fuerza motriz, disponer de numerosa mano de obra y de una adecuada localización a lo largo de la costa para asegurar fácil acceso a los mercados. La falta de un buen puerto de embarque le limitó las posibilidades de competir con los carbones ingleses. Esa penuria de infraestructuras ejerció un impacto de signo negativo pues impidió el establecimiento de otras industrias que, en distintas condiciones, hubieran podido aprovecharse del comercio del carbón y del hierro, adquiriendo así ventajas comparativas y eliminando la falta de competitividad que les infería el alto coste del transporte.

Bien, ya tenemos, el Puerto de Bilbao habilitado para comerciar con América, las aduanas en la costa y suprimidos los impuestos al tráfico interior y establecidas las comunicaciones con el interior de la península.

A través del análisis del comercio realizado por el puerto de Bilbao, es posible hacer un acercamiento a la evolución que experimentó el proceso de desarrollo industrial en el área circundante a la ría, en la que el puerto realizó una doble función, por una parte contribuyó a transformar una parte del espacio portuario en zona industrial, y por otra parte se consolidó como centro redistribuidor de productos entre la Meseta y el exterior. También es posible llegar a establecer cuáles han sido las rutas mercantiles y su evolución; se puede detectar la presencia de industrias, explicada por la entrada de materias primas y/o la salida de productos manufacturados; se revela la sustitución de importaciones como consecuencia de la evolución tecnológica; se puede determinar el tipo de puerto que ha sido el de Bilbao: de distribución, granelero, de tráfico cautivo, industrial y comercial. Sin olvidar que el comercio y los comerciantes son la causa de que se pueda afirmar taxativamente que la presencia del puerto y de las actividades económicas vinculadas al mismo fueron determinantes en el desarrollo económico de Bizkaia.

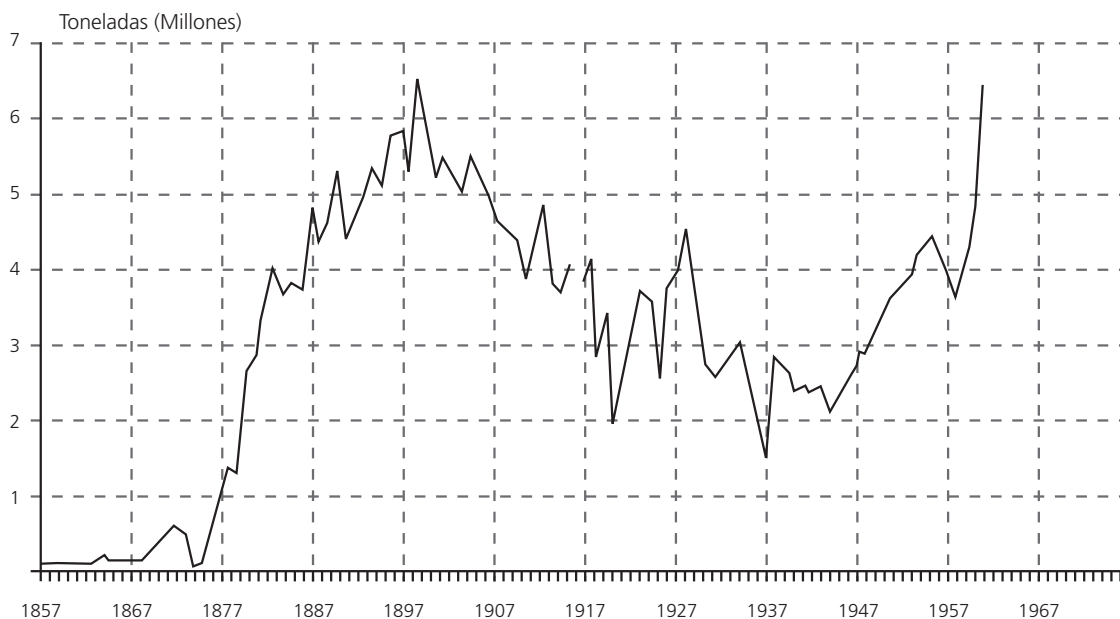
Del análisis del período objeto de estudio, 1857-1967, se pueden establecer cuatro etapas bien diferenciadas.

Hasta 1876 el comercio realizado a través del puerto de Bilbao refleja una economía de tipo tradicional. Las exportaciones se concentran en un reducido grupo de mercancías y las importaciones reflejan una mayor dispersión. Se exportaba fundamentalmente lana castellana, manufacturas de hierro, harina y vino y se importaban alimentos y multitud de productos manufacturados destinados a su distribución, en gran parte, a la Meseta.

---

<sup>8</sup> Estos impuestos interiores se habían intentado suprimir en 1865 pero el estado de penuria del Tesoro hizo que se perpetuaran hasta 1869. Sin embargo, la Ley de 1877 los restableció de nuevo para satisfacer con ellos los dos tercios del importe de las obras de carreteras y no se suprimieron definitivamente hasta el 31 de diciembre de 1881. MARTÍNEZ ALCUBILLA, M.: *Apéndice de 1882*, p. 11.

Fig. 2. Evolución del volumen del comercio realizado por el puerto de Bilbao. 1857-1967



Fuente: Elaboración propia. Para el período 1857-1877: Estimaciones propias a partir de las series de Comercio de las *Estadísticas de Comercio Exterior de España* y de las *Estadísticas de Cabotaje*. De 1878 a 1913: *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. De 1914 a 1967: *Memorias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*.

Entre 1876 y 1899 se revela el despegue y desarrollo que experimentó la industria en la cuenca del Nervión. En 1876 había finalizado la guerra carlista y la actividad industrial exportadora aún era minoritaria, pues aparte del mineral de hierro, la exportación exclusivamente la componían las conservas, harinas, aceite y vino, sin embargo paulatinamente fue disminuyendo la participación de los alimentos en las exportaciones para tomar más fuerza la exportación de productos siderúrgicos de primera transformación, llegando a adquirir progresiva importancia los productos terminados en las ventas al exterior de finales del siglo XIX. Éstos pertenecían en su mayoría al sector siderúrgico o metalúrgico (lingotería, hierro manufacturado y armas), pero no hay que perder de vista la aparición de productos industriales del sector químico, textil (alpargatas) y papelerero.

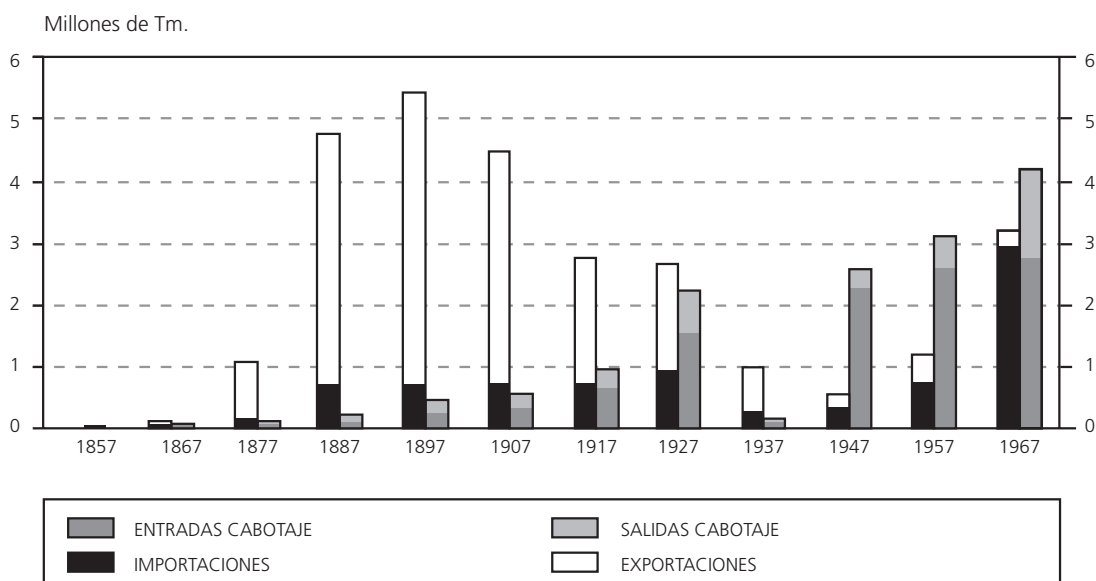
Pero donde verdaderamente encontraban su mercado los artículos de hierro manufacturados era en el mercado peninsular que suponía cerca del 60% del volumen de la mercancía general con dicho destino y una media del 37% del valor de las ventas por cabotaje. También el sector químico, principalmente el refinado de petróleo y explosivos, encontraba su salida por cabotaje a los puertos peninsulares.

En las importaciones el carbón alcanzó una magnitud considerable reflejando el grado de industrialización progresiva que se estaba verificando. A finales del siglo XIX comenzó a vislumbrarse su sustitución por la energía eléctrica. Excluido el combustible, es notorio el incremento que se fue produciendo en las compras de materias primas, en el último cuarto del siglo XIX. El petróleo que, una vez refinado, encontraba su salida por cabotaje; las maderas para la construcción; los derivados químicos para la fabricación de abonos; la fibra vegetal para tejidos y cordelería; y tímidamente, a finales de siglo, la pasta para papel.

También entraba hierro manufacturado pero la evolución en las compras de estos artículos nos habla de la creciente capacidad de transformación de las factorías asentadas en la ría. Por ejemplo, mientras que en 1877, un tercio del hierro manufacturado que se importaba era lingote, éste desaparece paulatinamente de las compras para entrar planchas, ferretería, material de ferrocarril y tubos, con un valor añadido muy superior. Y aparecen en las compras al extranjero cada vez con más importancia la maquinaria y los bienes de equipo.

Respecto a los productos alimenticios, excepción hecha del bacalao que se importaba para ser redistribuido a la península en un porcentaje muy alto tanto por ferrocarril como por cabotaje, eran adquiridos por cabotaje. Así, por cabotaje entraban aceite de oliva, sal, legumbres, hortalizas y coloniales (azúcar y café) etc. Las dimensiones del puerto aún no eran las adecuadas para propiciar un comercio intensivo con América del Sur.

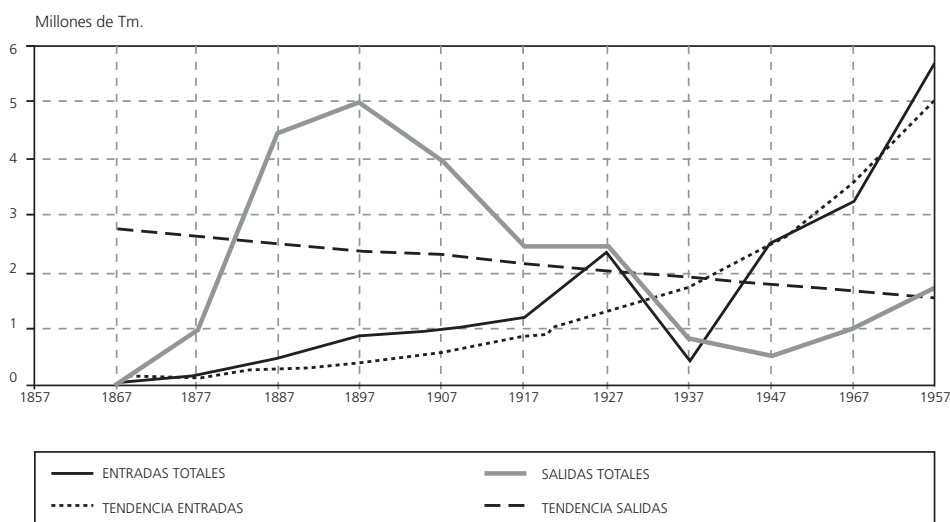
Fig. 3. Distribución del volumen del comercio exterior y de cabotaje realizado por el puerto de Bilbao. 1857-1967



Fuente: Elaboración propia. Para el período 1857-1877: Estimaciones propias a partir de las series de Comercio de las *Estadísticas de Comercio Exterior de España* y de las *Estadísticas de Cabotaje*. De 1878 a 1913: *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. De 1914 a 1967: *Memorias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*.

El comercio marítimo efectuado por el puerto de Bilbao entre 1899 y 1921 refleja la consolidación del proceso de desarrollo industrial y la crisis de la minería. Prácticamente la totalidad de los sectores de la actividad industrial de Bizkaia estaban presentes en el tráfico portuario. Bien por la importación de materias primas, bien por la exportación de sus productos o bien por la reducción de las compras de mercancías producidas ya en el país. Así, la Mercancía General que se embarcaba hacia otros puertos fue ganando participación frente a la desembarcada en los muelles. Mientras que el volumen de mercancías movidas por el puerto fue disminuyendo, el valor de las mismas iba en aumento. se vendían productos con mayor valor añadido. El máximo histórico de exportación de mineral de hierro lo marca 1899, con 5.463.787 toneladas exportadas. A partir de ahí, no hizo sino descender hasta tener una presencia testimonial en el movimiento portuario a partir de los años 40 del siglo XX.

Fig. 4. Evolución de las entradas y salidas de mercancías efectuadas por el puerto de Bilbao. 1857-1967



Fuente: Elaboración propia. Para el período 1857-1877: Estimaciones propias a partir de las series de Comercio de las *Estadísticas de Comercio Exterior de España* y de las *Estadísticas de Cabotaje*. De 1878 a 1913: *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. De 1914 a 1967: *Memorias de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*.



Una vez finalizado el período febril de la exportación de mineral, la actividad mercantil desvió su atención hacia los mercados sudamericanos y pasó a potenciar el comercio de mercancía general reforzando su papel, que nunca había abandonado, como redistribuidor de mercancías.

Este giro hacia los mercados sudamericanos se ve reflejado en las sociedades de crédito que desarrollaban su negocio en la Villa. Además de las entidades financieras tradicionales, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Banco de Comercio, Banco Urquijo y Cajas de Ahorros, veían desarrollarse su negocio las sucursales del Banco Hispano Americano, el Banco Español de Río de la Plata y el Anglo South American Bank Ltd.

También veremos florecer en este período las líneas regulares que las compañías navieras establecieron en el puerto de Bilbao. Estaba claro que el mercado natural de la producción de Bizkaia y del área de influencia del puerto era Sudamérica<sup>9</sup>. Con las obras del puerto exterior casi terminadas, pudieron acceder a aguas aquietadas los buques de gran porte que realizaban la carrera a América, anteriormente las mercancías eran desembarcadas a Santander y llegaban a Bilbao o bien por cabotaje o bien vía Liverpool<sup>10</sup>. Así, agosto de 1899 marcó el comienzo del tráfico directo del puerto de Bilbao con América del Sur con la inauguración de la línea regular Hamburgo-Sudamérica, de la «*Hamburg South-America Steamship Co*» con escala en Bilbao<sup>11</sup>.

En las ventas al exterior, excluido el mineral de hierro, apenas tenía ya presencia el lingote, produciéndose una distribución de las mercancías muy equilibrada entre hierro de segunda transformación, material ferroviario, armas, material de construcción, papel, conservas y vino. El destino mayoritario de estos artículos era América Central y del Sur. Las ventas por comercio de cabotaje se reservaban a la colocación masiva del hierro manufacturado en las fábricas del Nervión y a la distribución de artículos transformados por la industria de Bizkaia, harinas, tejidos, químicos y papel o importados de América, tabaco y coloniales.

Las compras también reflejan esta consolidación del proceso industrial. Una parte importante de las compras estaba compuesta por combustible para abastecer la producción que marchaba a la par que la adquisición de materias primas para las industrias de Bizkaia, pasta de papel, estaño para la fabricación de hojalata, artículo que había desaparecido por completo de las importaciones, maíz para la producción de alcohol, productos químicos para elaboración de abonos y jabones, y las fibras vegetales. A este incremento en la compra de materias primas corresponde un paralelo aumento de compra de maquinaria y bienes de equipo entre los que se encuentran buques de gran porte, maquinaria industrial y sus piezas, grasas y aceites industriales, material eléctrico que estaba sustituyendo en parte a la importación de petróleo.

Esta consolidación de la industria tiene un claro efecto de arrastre sobre el crecimiento de la población, que demandaba tablas para la construcción de viviendas y productos alimenticios, no sólo el sempiterno bacalao, sino que se incrementan considerablemente las entradas de legumbres y hortalizas. También se compraban cantidades importantes de aceite de oliva y vino que, procedentes del sur peninsular, encontraban en Bilbao un amplio mercado.

A partir de 1920 y, salvo un pequeño intento de recuperación coincidente con los «felices veinte», la tendencia del comercio efectuado por el puerto de Bilbao es negativa hasta 1945.

La disminución de las salidas de mineral de hierro, hasta casi desaparecer de la exportación (en 1945 se exportaron 17.296 toneladas de hierro), hizo que se produjera un cambio de signo en el comercio realizado por el puerto: dejará de ser fundamentalmente exportador.

En esta etapa la industria vizcaína se encontró en un período recesivo como consecuencia de la situación política dentro y fuera del país. Como derivación de la huelga hullera inglesa de 1926, se produjo un estado crítico en la navegación marítima internacional, que benefició a la flota vasca. Y en 1927 un exceso de cosecha de cereal en Argentina, permitió de nuevo a la flota mercante vasca, hacerse cargo de su transporte, con los consiguientes viajes de retorno. No obstante, convendría hacer una pequeña reflexión. Únicamente de forma circunstancial pudo la flota vasca beneficiarse de la coyuntura. Se daba un cierto desequilibrio entre la capacidad de carga que existía en la flota mercante mundial y el volumen de mercancías disponibles a transportar por mar<sup>12</sup>. La obsolescencia de la flota peninsular y el menor tamaño de

<sup>9</sup> «Bilbao disputa a Barcelona el honor de llegar a ser el gran centro importador y exportador del comercio iberoamericano». CHARLES, J.: «Barcelone et Bibao», extrait de la *Revue des Questions scientifiques*, Louvain, 1909. Traducción propia.

<sup>10</sup> VALDALISO GAGO, Jesús María: *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935, una Historia Económica*, IVAP, 1991.

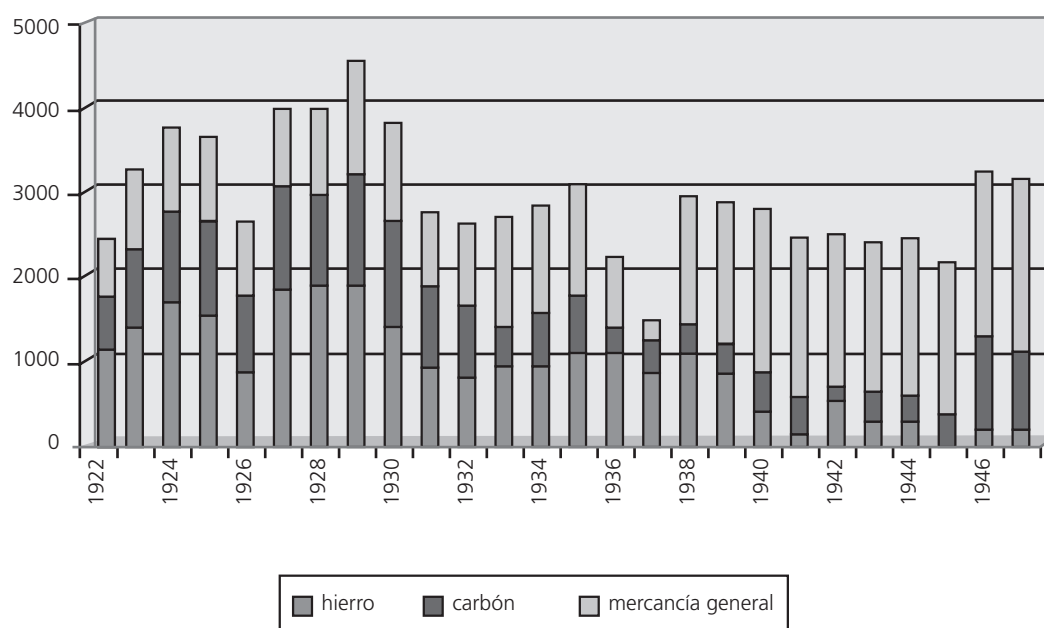
<sup>11</sup> En total, hasta 1917, 10 compañías establecieron salidas mensuales de sus buques, por el puerto de Bilbao, algunas con tres buques mensuales, lo que favoreció que llegaran a registrarse hasta 16 salidas mensuales, principalmente hacia Cuba, México, Argentina, Uruguay y Brasil.

<sup>12</sup> Si en 1914 había flotando una capacidad de carga de 32 millones de toneladas, en 1927 se había duplicado. CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *Memoria comercial del año 1927*, Bilbao.

las embarcaciones, comparado con el de los países más desarrollados, dificultaba la competencia en los mercados internacionales de fletes<sup>13</sup>.

En esta etapa, el comercio marítimo por el puerto se desarrolló al margen de la evolución del mercado de mineral de hierro. Mientras que en 1899 el 82% del volumen movido por el puerto fue mineral de hierro y en 1907 aún tres cuartas partes del volumen de mercancías era mineral, esta realidad evolucionó favorablemente para la mercancía general. Durante los siguientes diez años el movimiento de mineral de hierro fue inferior al 50% del comercio total efectuado por el puerto y a partir de 1930 irá disminuyendo su porcentaje hasta casi desaparecer.

### Participación del mineral de hierro exportado, el carbón importado y la mercancía general entrada y salida, sobre el total del comercio marítimo efectuado por el puerto de Bilbao



Fuente: Elaboración propia a partir de las *Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao* y de la *Cámara Oficial de Comercio, Industria Y Navegación de Bilbao*.

Es en esta etapa cuando tomó verdadera fuerza el comercio con los países americanos de habla hispana. El porcentaje de las exportaciones, principalmente a Cuba, México, Panamá, Uruguay y Argentina, representaba entre la cuarta parte y los dos tercios del valor de las exportaciones, con la peculiaridad de ser alimentos, vinos, conservas alimenticias y aguas minerales, y artículos de alto valor añadido: velocípedos, maquinaria agrícola, muebles y armas de fuego.

Por cabotaje se continuaban colocando los artículos procedentes de la importación (garbanzos, alubias y maíz) y los productos de la industria cercana a la ría: abonos, papel, jabón, vidrio, sal, harina y vino<sup>14</sup>.

De todos modos, la labor de intermediación se completaba en esta etapa con la distribución de alimentos y coloniales hacia el interior a través del ferrocarril.

Continuó también su alza la entrada del exterior de materias primas para la industria, maíz (para producción de alcohol), yute, pita, pasta de papel y madera, aún a pesar de que la guerra civil primero y la

<sup>13</sup> Mientras que un 14,61% de los barcos en el mundo había sido construido hacía más de 25 años, en la flota mercante española este porcentaje ascendía a un 44,6%. Del mismo modo, si un 54,8% del tonelaje de registro bruto mundial se hallaba en buques de entre 4.000 y 10.000 toneladas de arque, la cifra descendía al 24,5% en la flota peninsular. CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *Memoria comercial del año 1927*, Bilbao.

<sup>14</sup> Resulta cuando menos chocante el consumo de vino que tenía lugar en la población de Bilbao. Aún constituyendo el 17% de la exportación, en 1927 se expidieron 298 millones de litro de vino, solamente en Bilbao, se consumían por término medio anual, en la década de los cuarenta del siglo pasado, es decir en plena postguerra, 16 millones de litros de vino. CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *Memoria comercial del año 1947*, Bilbao.

segunda guerra mundial después, puso a las industrias cercanas a la ría en una auténtica situación de carestía de combustible. No obstante, éste estaba siendo sustituido por la energía eléctrica.

Por cabotaje, las entradas fueron muy superiores a las salidas, principalmente debido a la compra ascendente de carbón asturiano habida cuenta de las dificultades para abastecerse en mercados exteriores, y a la entrada cada vez mayor de materias primas de determinados productos semi-manufacturados, que encontraban en Bizkaia su proceso de última transformación.

De 1945 a 1967 podríamos decir que se presenta un período de recuperación hasta alcanzar los niveles de comercio marítimo de 1899.

El mantenimiento de los fuertes ritmos de crecimiento de las importaciones de maquinaria, herramientas y bienes de equipo, durante este último período, pone de manifiesto la permanente actualización del aparato productivo y evidencia que la oferta exterior estaba abasteciendo una parte creciente de esos productos, cuya demanda la industria local no era capaz de satisfacer. Todos estos artículos fueron los protagonistas del movimiento portuario a partir de los años '50 de este siglo: el carbón y el petróleo y sus derivados se constituyeron en los grandes protagonistas de las mercancías desembarcadas, unidos a las tierras para construcción, fosfatos y materias primas para abonos y fertilizantes, maquinaria, pasta química para papel, aceites lubricantes, chatarra para Altos Hornos, etc. En las salidas, fundamentalmente fueron productos terminados como papel, cemento, jabón, abonos, hierro manufacturado, maquinaria (principalmente agrícola), etc.

Podemos decir que la necesaria convivencia del puerto de Bilbao y la Villa, cuando su asentamiento se efectuó inicialmente por la presencia de un fondeadero más o menos abrigado, se desarrolló con cierta sintonía. Hasta bien entrado el siglo XIX, cuando la función mercantil del puerto tuvo que compartir espacios con la nueva función industrial, el puerto concentraba en su entorno el grupo social de comerciantes; representaba un elemento integrado en la vida ciudadana; gran parte de los vecinos vivían de la actividad marítima o de sus actividades derivadas; los edificios de las márgenes eran, en su mayor parte, destinados al servicio de la actividad: almacenes, aduana, oficinas de corredores de comercio, etc. y poco o nada hacía pensar que las cosas debían modificarse. Es de destacar que la actividad portuaria bilbaína en el período anterior al vapor tenía un carácter fundamentalmente comercial y los muelles de carga estaban integrados en la misma población que lo acogía aunque, a pesar de resultar ventajosa su cercanía, implicaba un área de servicio generalmente muy estrecha. Pero la necesidad de espacios portuarios para una actividad industrial más ruidosa y sucia, que requería de más superficie terrestre y mejores condiciones de atraque, provocó la ruptura de la tradicional simbiosis que existía entre puerto y ciudad. Se buscaron mejores ubicaciones para las nuevas exigencias portuarias. La Villa convivió con la actividad mercantil y los requerimientos de un puerto industrial fueron resueltos con la instalación de diques y muelles alejados del centro de la ciudad, y las actividades productivas se separaron de las zonas residenciales.

En esta última fase, después de los duros años de la post-guerra, con el plan de estabilización económica, a partir de 1947, Bizkaia volverá a tomar las riendas de su destino como núcleo industrial, para iniciar, a partir de los 60, la etapa más brillante de su pasado reciente.