

Del puerto comercial al puerto industrial: síntesis comparada de los puertos vascos de Pasajes y Bayona (siglos XVIII-XIX)¹

(From a commercial port to an industrial port: compared synthesis of the Basque ports of Pasajes and Bayonne (18th - 19th centuries))

Azcona Guerra, Ana Mercedes
Eusko Ikaskuntza
Pl. Castillo, 43 bis-3ºD - 31001 Iruñea

BIBLID [1136-6834 (2001), 31; 67-90]

El análisis comparado en el largo plazo de los puertos vascos y fronterizos de Bayona y Pasajes, situados a ambos lados del Pirineo occidental, se ha realizado atendiendo a una serie de variables -geográficas, políticas, humanas y económicas- que definieron la relación puerto-ciudad durante la época del capitalismo comercial y la primera revolución industrial. Se ha insistido en la polivalencia de actividades que cada etapa generó y en el proceso de cambio seguido en cada caso: en Bayona la ósmosis ciudad-puerto fluvial se rompió, como consecuencia de la creación del puerto industrial en el litoral, mientras que en Pasajes el puerto fue el principal promotor de la urbanización industrial de su entorno.

Palabras Clave: Euskal Herria. Historia comparada. Historia portuaria. Historia comercial e historia industrial.

Mendebaldeko Pirinioaren bi aldeetan kokaturik dauden mugaldeko euskal portu biren -Baiona eta Pasaiaren- azterketa konparatu hau, epe luzean, merkataritza-kapitalismoaren eta lehen iraultza industrialaren garaian portua-hiria erlazioa definitu zuten aldagai sail baten arabera burutu dugu -geografikoak, politikoak, gizatiarrak eta ekonomikoak. Aldi bakoitzak sortu zuen jarduera-balioiztasuna eta kasu bakoitzean jarraituriko aldaketa prozesua nabarmendu dira: Baionan, hiria-ibaiko portua osmosia hautsi egin zen, itsasertzeko portuaren sorreraren ondorioz; Pasaiaren kasuan, aldiz, portua bere inguruko urbanizazio industrialaren motor nagusia gertatu zen.

Giltz-Hitzak: Euskal Herria. Historia konparatua. Portuen historia. Merkataritzaren historia eta industriaren historia.

L'analyse comparée à long terme des ports basques et frontaliers de Bayonne et Pasajes, situés de part et d'autre des Pyrénées occidentales, a été réalisée compte tenu d'une série de variables -géographiques, politiques, humaines et économiques- qui définirent la relation port-ville durant l'époque du capitalisme commercial et la première révolution industrielle. On a insisté sur la polyvalence des activités créées par chaque étape et sur le processus de changement suivi dans chaque cas: à Bayonne l'osmose ville-port fluvial se brisa, à la suite de la création du port industriel du litoral, alors qu'à Pasajes le port a été le principal promoteur de l'urbanisation industrielle de son environnement.

Mots Clés: Euskal Herria. Histoire comparée. Histoire portuaire. Histoire commerciale et histoire industrielle.

1. Este artículo formó en su día parte de las investigaciones desarrolladas dentro del proyecto "El mundo portuario español (siglos XVIII y XIX)" dirigido por el Dr. Agustín Guimerá Ravina ...

1. PLANTEAMIENTO

Los puertos vascos de Pasajes y Bayona, situados en la frontera hispano-francesa del golfo de Gascuña, se han caracterizado por mantener a lo largo de su historia estrechas relaciones de cooperación² y rivalidad. Dos períodos han sido escogidos para nuestro estudio. Aunque nos centraremos en las transformaciones portuarias que tuvieron lugar durante la segunda mitad del siglo XIX, hasta la primera guerra mundial, dentro del proceso general de industrialización, también haremos un breve examen de las funciones pesquera, defensiva y comercial que ambos puertos ejercieron durante la época del capitalismo comercial, especialmente, durante el siglo XVIII. En este análisis se abordará sucintamente la cuestión de la definición de los rasgos que distinguen al puerto industrial de su precedente temporal, el puerto comercial, profundizando en la ligazón existente entre ambos y sobre la relación vertebrada con sus respectivas ciudades y territorios circundantes.

La diversa funcionalidad de los puertos de la estrecha franja del litoral cantábrico comprendidos entre los ríos Urumea y Adour, fue resultado de un cúmulo de factores donde la geografía, el factor humano y las razones de política nacional se entrecruzaron para potenciar actividades como la construcción naval³, mediante el establecimiento de arsenales de Marina; la función defensiva, a través de la instalación de fuertes, torres y castillos; la pesca, y el comercio en su doble faceta de tráfico de cabotaje y a larga distancia. Las condiciones naturales de los puertos de Pasajes y Bayona, por el carácter fronterizo del espacio interregional donde se asientan, fueron potenciadas por sus respectivas monarquías a lo largo de la Edad Moderna, especialmente durante el siglo XVII. Pasajes era una ensenada natural bien resguardada y próxima a Francia, a la que se accedía por un estrecho canal. Bayona era desde 1578 un puerto de estuario distante 7 km. del litoral, que ofrecía cierto cobijo a los barcos. Dentro de sus respectivos sistemas portuarios, el español y el francés, ambos puertos tuvieron un gran interés estratégico por su proximidad a la frontera. Buena parte de la historia maríti-

...

del CSIC, Instituto de Historia, y fue financiado por la DGICYT, nº PS 92-0008. Una primera versión del mismo fue presentado a las *II Jornadas de Historia Marítima* que bajo el tema "La renovación urbanística y el papel histórico de los puertos: convivencia puerto-ciudad" se celebraron en Bilbao en 1997. Para su elaboración se consultó la documentación sita en el Archivo de la Cámara de Comercio e Industria de Bayona (ACCIB) y en la Biblioteca Koldo Mitxelena de San Sebastián (BKM). Estas fuentes se han examinado desde una perspectiva que considera al puerto como objeto y sujeto de estudio *per se*.

2. Así los pesqueros lapurdianos solían guarnecerse, especialmente durante el invierno, en la bahía del puerto de Pasajes. Generalmente los guipuzcoanos arrendaban a los bayoneses sus barcos para la pesca en Terranova. Desde 1724, estaba permitido que los barcos de origen bayonés descargasen sus mercancías en los puertos vascos de San Sebastián y Pasajes antes de arribar a Bayona. También consta como entre 1756 y 1763, durante la guerra hispano-francesa de los Siete Años, los lapurdianos utilizaron al puerto de Pasajes para desarrollar su propio comercio, Pontet-Fourmigué (1990), p. 74.

3. Butel (1988), pp. 689-701.

ma de Pasajes y Bayona se define por el antagonismo existente entre las monarquías francesa y española. Esa rivalidad explica el peso del Estado, manifiesto a través de la presencia de arsenales de marina, astilleros reales y compañías privilegiadas. La proximidad a los bosques pirenaicos y landeses, la tradición técnica de sus herrerías y la competencia de sus gentes permitían, además, un completo equipamiento de los barcos. Pero junto a esas funciones –pesquera, naval y militar– las relaciones comerciales, directa o indirectamente, con el espacio caribeño fueron otro de los factores claves para entender la realidad portuaria durante el siglo XVIII, bien a través de la creación de compañías privilegiadas, como sucedió en Pasajes, o mediante la iniciativa privada, en el caso bayonés⁴.

2. LOS INTERESES MERCANTILES EN EL ÁREA DEL CARIBE

2.1. El entrepôt de Bayona

Durante los siglos modernos la villa de Bayona buscó la máxima rentabilidad de su situación geográfica, especialmente durante los períodos bélicos –las fuentes hablan de la puerta occidental española de Francia–, convirtiéndose en un puerto dedicado casi exclusivamente al comercio de redistribución de las mercancías, que llegaban desde las pequeñas Antillas a otros puertos coloniales franceses como Burdeos y Nantes. Las redes tejidas por los comerciantes bayoneses comprendieron un extenso *avant-pays* donde cabe distinguir dos escalas, una primera, formada por los puertos próximos franceses y españoles –especialmente Burdeos, Bilbao y San Sebastián– con los que mantuvo un intenso tráfico de cabotaje⁵ –de ahí que el comercio bayonés se defina como *trafic de sous-traitance*–, y una segunda, integrada por los puertos de Ultramar⁶, especialmente los enclaves franceses de las pequeñas Antillas⁷ y el Norte europeo.

El puerto bayonés abasteció, durante esas dos centurias, de productos coloniales y manufacturas francesas un *arrière-pays* integrado por el Sudoeste francés y el mercado castellano-aragonés. Espacios a los que se

4. Aunque también en Bayona hubo un corresponsal de la Compañía de las Indias. Pontet-Fourmigué (1990), p. 74.

5. Entre 1758 y 1780 el 38% del tráfico bayonés se efectuó con España, concretamente el 39% de los barcos que llegaban de España procedían de San Sebastián y Pasajes y el 21% del puerto de Bilbao. De los barcos que salían de Bayona, el 28,5% tenían como destino San Sebastián y Pasajes y el 22% Bilbao. Pontet-Fourmigué (1990), pp. 59-60.

6. Hasta el año de 1717, cuando por el Tratado de Utrech se perdieron los enclaves territoriales de Terranova en favor de Gran Bretaña, las actividades pesqueras de los vasco-franceses en esas tierras fueron muy importantes para la economía de los puertos de Bayona, San Juan de Luz y Ciboure. Jaupart (1981-82), Turgeon (1982) y (1983), pp. 75-91 y Loewen (1996), pp. 151-169.

7. Si bien este comercio directo representaba sólo entre el 1% y 3% del tráfico total bayonés. Pontet-Fourmigué (1990), p. 63.

accedía vía terrestre, a través de la plataforma de Navarra⁸, y por vía marítima a través del País Vasco español, lo que colisionaba en cierto modo con el propio transpaís del puerto de Pasajes.

Las condiciones naturales del puerto bayonés hicieron durante esos siglos muy dificultosa la navegación. En la desembocadura del Adour, los vientos y las corrientes marinas formaban una estrecha franja longitudinal de naturaleza arenosa, conocida con el nombre de Barra. Y aunque durante la época de Colbert se llevaron a cabo importantes obras de ingeniería que consistieron fundamentalmente en la construcción de una serie de muelles y diques para regular el cauce del río Adour, los problemas de acceso continuaron. Los muelles comerciales, el arsenal de Marina y los barrios pesqueros estaban localizados en el centro urbano, en la confluencia de los ríos Adour y Nive, verdadero eje articulador del espacio urbano de la villa, hasta el punto de que puede hablarse de una perfecta ósmosis entre la ciudad, el puerto⁹ y sus élites, similar a la que se puede encontrar en otras ciudades portuarias como Bilbao, Sevilla, Cádiz, Marsella o Burdeos. Relación que quedó fracturada a finales del siglo XIX con la creación del puerto industrial fuera de la ciudad, junto al litoral. Los hombres de negocios de Bayona a través de la Cámara de comercio –fundada en 1726– y de su activa presencia en los principales órganos de gobierno municipal constituían la élite de esta villa media –como la define su principal estudiosa, la profesora Pontet– proyectada al mercado español.

2.2. Pasajes: la orientación caribeña a través del monopolio

A diferencia de Bayona, el puerto guipuzcoano de Pasajes aparece ubicado en un enclave considerado de los más seguros del Cantábrico y de buena parte de Aquitania. A ello se añaden unas excelentes condiciones naturales –una bahía resguardada a la que se accedía por un estrecho canal, llamado el pasaje– y su proximidad a Francia, lo que le ha otorgado desde la antigüedad un papel superior al que podía derivarse de su situación periférica en el litoral cantábrico, frente a su más serio competidor el puerto de Bilbao. El control sobre este puerto natural suscitó a lo largo de la historia frecuentes disputas entre las localidades circundantes –Oyarzun, Rentería, Lezo, Fuenterrabía y San Sebastián–, en la medida en que todas aspiraban a controlar un puerto que tenía vocación de servir un extenso *hinterland* interregional formado por Navarra, La Rioja, Guipúzcoa y buena parte de Aragón.

La historia del puerto de Pasajes, a diferencia de su homólogo bayonés, no responde al clásico binomio de ciudad-puerto. En ningún momento podemos hablar de una ciudad portuaria, sino de un espacio portuario de tardía urbanización, fragmentado en varios márgenes, controlados por las localidades adyacentes. Estas para ejercer su dominio sobre el puerto fueron estableciendo desde la antigüedad en lo que se puede contemplar como un largo

8. Azcona Guerra (1996).

9. Pontet-Fourmigué (1994), pp. 25-41.

proceso histórico, a modo de avanzadilla, pequeños núcleos urbanos sobre los propios márgenes del puerto: la ciudad de San Sebastián se proyectó en el margen izquierdo, a través del lugar de Pasajes de San Pedro; la villa de Fuenterrabía, en el margen derecho, por medio de Pasajes de San Juan; y el pueblo de Oyarzun, lugar originariamente situado en el valle del río del mismo nombre que desemboca en el puerto, a través de Rentería o también llamada Villanueva de Oyarzun. Para simbolizar la apropiación de una parte del espacio portuario, todas estas localidades fueron levantando iglesias, castillos, torres de vigilancia, parroquias y fuertes. Y cuando surgían disputas jurisdiccionales entre ellas, era la Corona y la ciudad de San Sebastián¹⁰, aunque la más distante y con puerto propio, las que se erigían en árbitros de la contienda. Hasta el punto que en el siglo XVIII indistintamente se hablará del puerto de Pasajes o de San Sebastián como puertos al servicio de los hombres de negocios de la ciudad easonense. Desde muy pronto ésta se perfiló como el núcleo urbano más importante de la región tanto por su número de habitantes, como por su poder político y económico.

Los intereses varios que confluían en el puerto de Pasajes generaron una multiplicidad de funciones, donde se solapaban las actividades pesqueras a larga distancia, principalmente a las costas de Terranova y bahía del río San Lorenzo para la pesca de la ballena y el bacalao¹¹, con la construcción naval¹² para la Real Armada, y el tráfico comercial. Pasajes sirvió de motor para el establecimiento de una población caracterizada por su cosmopolitismo. Los lugares situados sobre la banda izquierda y derecha del canal de entrada, San Pedro y San Juan, satélites de la ciudad de San Sebastián y Fuenterrabía respectivamente, se emanciparon de éstas a finales de la Edad Moderna obteniendo para sí el control del puerto. En 1770, por Real Cédula se erigió la villa de Pasajes¹³ sobre el antiguo lugar de la banda izquierda, y en 1805 se incorporó el barrio de San Pedro situado en la banda derecha, hasta entonces bajo jurisdicción de San Sebastián, constituyéndose de este modo el municipio de Pasajes como tal¹⁴.

10. Banús y Aguirre (1950).

11. Huxley-Barkham (1964), pp. 27-165 y el artículo inserto en el libro coordinado por Unsáin (1999), pp.75-147. Para la época contemporánea López Losa (1994), p. 91-108. Hacia 1919 el puerto de Pasajes era junto al de Vigo (Galicia) uno de los más modernos puertos pesqueros de España.

12. Miguel López (1992). El puerto disponía de una excepcional y cualificada mano de obra, madera de excelente calidad, capacidad técnica para la fabricación de herrajes, armas, clavazón y anclas, y posibilidades de importar jarcias y masteleros del Norte europeo. Véase al respecto Serrano Mangas (1985) e Iturrioz Tellería (1952). En el mismo sentido ha señalado Delgado Ribas (1982), el puerto de Pasajes era el lugar más idóneo de la Península para la fabricación de barcos a bajo coste.

13. Sobre el lugar del "pasaje" de la banda oriental de Fuenterrabía llamado Pasajes de San Juan. En 1770 tenía una población de 156 vecinos, del que se segregaba el lugar de Lezo. En 1880 se le incorporó la parte de Ancho o de las antiguas marismas con una población de 380 habitantes.

14. Véase el breve pero interesante y novedoso artículo de Pérez Pío (1999), pp. 197-203 dentro del libro colectivo de Unsáin.

2.3. Compañías privilegiadas para el comercio en el Caribe

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, la actividad mercantil desplegada por los hombres de negocios donostiarra bajo los auspicios de la Corona pretendió compensar el declive que desde fines del seiscientos se aprecia de aquellas otras funciones –como la construcción naval y la actividad pesquera en el Atlántico Norte–, desarrolladas principalmente durante los siglos XVI y XVII¹⁵. Las Compañías privilegiadas de Caracas (1728) y de La Habana (1740) utilizaron el puerto de Pasajes de San Juan (en la orilla derecha), segregado de la jurisdicción de Fuenterrabía (1770), para dos importantes empresas ligadas con el tráfico de Ultramar: la actividad mercantil y la construcción naval¹⁶. En el puerto de Pasajes la Guipuzcoana tenía destacado un pequeño grupo de funcionarios encargados de supervisar sus intereses y asegurar la provisión de marinos, mercancías y barcos para la Compañía¹⁷. Por su carácter fronterizo, proximidad a los bosques pirenaicos y tradición naval, así como gracias a la competencia técnica de sus gentes, el puerto de Pasajes pudo satisfacer plenamente la creciente demanda de navíos para la Compañía de Caracas. Lo mismo que en el puerto bayonés, el comercio de tránsito fue la clave de la prosperidad portuaria y el principal dinamizador de ciertas industrias ligadas a él, como las refinerías de azúcar, la elaboración de chocolate y aguardientes, y las fábricas de armas y herrajes. El tráfico comercial también se vio favorecido por las exenciones fiscales que disfrutaban los territorios de Labourd y Guipúzcoa, donde estaban enclavados dichos puertos.

Pero no todo fueron ventajas, el puerto pasaitarra durante el siglo XVIII hubo de solventar serios problemas estructurales, similares a los de su homólogo bayonés, debidos principalmente a la formación de bancos de arena en el canal y la bahía, que obstruían la entrada de navíos y provocaban una porción cada vez mayor de tierras empantanadas, con graves problemas de aterramientos. Las labores de limpieza en principio tendieron a demorarse, a pesar de los varios proyectos ideados en 1777 y de los gravámenes que para tal motivo podía recaudar la Compañía de Caracas. Esta se preocupó fundamentalmente de mantener con buen calado los accesos a los astilleros y muelles

15. Odriozola Oyarbide (1994), pp. 3 y ss. y (1996), pp. 217-231. Esta autora ha documentado minuciosamente en su artículo, inserto en el libro colectivo de Unsáin (1999), pp. 147-197, cómo durante el siglo XVI (1500-1588) se construyeron en el puerto de Pasajes, 32 barcos; entre los años de 1588 y 1639, 84 barcos; entre 1640 y 1699, 58 barcos y finalmente, a lo largo del siglo XVIII, 85 barcos. Es decir, durante la época moderna en los astilleros de Pasajes se construyeron un total de 259 barcos.

16. Gárate Ojanguren (1990), p. 134. El éxito económico de la Guipuzcoana estuvo asentado en su capacidad naval. Eran bien conocidos los astilleros vascos que la Compañía de Caracas tenía en Pasajes de San Juan, concretamente en el barrio de Vizcaya donde se construían navíos de más de 500 toneladas, con capacidad artillera, similares a los que en el siglo XVI se habían fabricado para la Corona.

17. Miguel López (1992), p. 300, la villa de Pasajes no dudaba en aceptar las oportunidades laborales que le brindaba la Guipuzcoana: “todos sus vecinos y moradores están siempre muy dispuestos para emplearse en obsequio de la Real Compañía”.

de su propiedad situados en la parte nororiental de la bahía. Tampoco las comunicaciones viarias del puerto con el interior peninsular eran las más adecuadas, a pesar de los renovados esfuerzos que el poder regional, es decir la Diputación de Guipúzcoa, empezó a acometer desde mediados del siglo XVIII, muy similares y en cierto modo parangonables a los que el intendente D'Etigny realizó por esos años en el Sudoeste francés. De ahí que el comercio ultramarino resultase en el fondo un estímulo muy limitado para los sectores agrario y manufacturero de los territorios circundantes.

3. LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO INDUSTRIAL

3.1. Bayona

3.1.1. EL NUEVO PUERTO SE ASIENTA SOBRE EL LITORAL

En apariencia la creación del puerto industrial de Bayona responde al modelo clásico de revolución industrial formulado por David S. Landes (1969). Es decir, una industrialización basada en el tendido de la red ferroviaria y en el establecimiento de industrias pesadas como la siderurgia y la industria química, que requerían fuertes sumas de capital intensivo. Tres fechas marcan el proceso de creación del puerto industrial: 1855, cuando se inaugura la red ferroviaria que une Burdeos, cabeza de línea de la compañía del Midi, con la villa de Bayona; 1882, año en que se establece en la desembocadura del Adour, a 7 km. de Bayona, en el término municipal de Boucau, una fábrica metalúrgica de acero, y 1899, fecha en que la renombrada compañía química de Saint-Gobain decide por razones de estrategia empresarial¹⁸ establecerse también en Boucau, para facilitar la importación por vía marítima de fosfatos y piritas¹⁹. Se ha señalado “paradójicamente industrial” porque el puerto de Bayona se ubica en una región escasamente industrializada –un mediocre *arrière-pays*– donde sin embargo se da una elevada concentración de fábricas²⁰ dentro del recinto portuario, lo que generará un constante tráfico marítimo de materias primas y productos industriales.

18. La actividad portuaria ha sido tributaria de una especialización industrial y consecuencia de unos centros de decisión empresarial ajenos a las iniciativas locales.

19. Baudin (1993). Después de la guerra franco-alemana la región de Lorena fue dividida entre los dos contendientes. Las empresas siderúrgicas francesas de acero de esa región, caracterizadas por sus innovaciones técnicas, tuvieron que trasladar su sede a otros lugares de Francia, como al ejemplo aquí examinado de Boucau, cerca de Bayona. Con la elección de este enclave, el principal objetivo que perseguían era reducir los costes de producción de las vigas y raíles necesarios para el tendido ferroviario del Midi francés, que por esos años se estaba llevando a cabo.

20. Utilizo como principal indicador industrial la existencia de fábricas dentro del recinto portuario, si bien como ha señalado Landes (1979) y ha aplicado para el caso guipuzcoano Castells (1987) el complejo proceso de industrialización debe tener en cuenta otras variables: “sus efectos van más allá e implican la transformación del tejido social, del espacio humano y de los hábitos y costumbres de la población”.

El carácter periférico y marginal del puerto de Bayona dentro del sistema portuario francés confirió a las instituciones locales, léase la Cámara de comercio e industria de Bayona y a las empresas privadas, un relevante papel como dinamizadores de la actividad industrial en la región. En 1887, el Estado concedió el utillaje público del puerto a la Cámara de comercio e industria. Entre sus principales ventajas, dicho puerto podía alardear de su cercanía a los bosques pirenaicos y landeses, de contar con una red fluvial caudalosa, una moderna red de comunicaciones ferroviarias y viarias, y la proximidad al País Vasco español, una región tempranamente industrializada.

3.1.2. LOS PRIMEROS CENTROS FABRILES PORTUARIOS

El proceso de industrialización estuvo ligado a la actividad portuaria y a lo que Schumpeter denomina “el despegue ferroviario” de los años cuarenta del siglo XIX. La construcción de la red ferroviaria²¹ del Midi francés, a principios de la década de los cincuenta, se hizo mediante el empleo de materiales (carriles de acero y vagones de hierro) fabricados en los Altos Hornos del puerto de Bayona-Boucau. En la transformación industrial del espacio portuario actuaron como motor de arranque dos establecimientos fabriles ubicados en el margen derecho de la desembocadura del río, alejados por tanto del casco urbano de Bayona, es decir donde tradicionalmente había estado el puerto comercial. Estos establecimientos fueron la acería del Adour, considerada como uno de los primeros ejemplos de industria siderúrgica sobre el agua, y la fábrica química de Saint-Gobain. La primera formaba parte de una empresa nacional de altos hornos cuya sede principal estaba en la región de Lorena, hasta que en 1882 por razones estratégicas se consideró más conveniente su ubicación en el sudoeste atlántico francés, concretamente en Bayona²². La elección de este “original” emplazamiento estuvo motivado por la economía que se obtenía en los costes de transporte del carbón galés y del hierro vizcaíno –rubio y campanil–, con los que se fabricaban los raíles de acero y de hierro laminado que precisaba el tendido de la red ferroviaria del Midi francés. Los fletes de retorno se componían de maderas²³ landesas en forma de traveseras y vigas que se enviaban a las minas de carbón galesas. Unos años después, en 1899, se establece en el puerto de Bayona otra industria, la empresa química de Saint-Gobain, Chauny et Cirey, dedicada a la fabricación de productos químicos: ácido sulfúrico, ácido nítrico y superfosfatos (los fosfatos se importaban de Túnez y Florida) que consumía la clientela del Sudoeste francés. Otras empresas ubicadas igualmente dentro del recinto portuario, con anterioridad a la primera

21. Ducroux (1987), p. 43 y 195.

22. Se barajaron entre otras razones: la proximidad a los excelentes yacimientos de mineral de hierro español, la posibilidad de adquirir vastos terrenos a buen precio, la presencia de mano de obra robusta, laboriosa y cualificada, y la cercanía al extenso mercado que ofrecía el recién tendido de la red ferroviaria del Midi.

23. En 1912 se exportaron 231.000 toneladas de vigas, en 1928 se había reducido la exportación a 158.000 y, entre 1932 y 1935, se expidió una media anual de 26.000 vigas.

Guerra Mundial, fueron diversos talleres para el tratamiento de madera a la creosota, aserraderos y una cementera.

Cuadro 1. Principales Productos Importados (toneladas métricas)

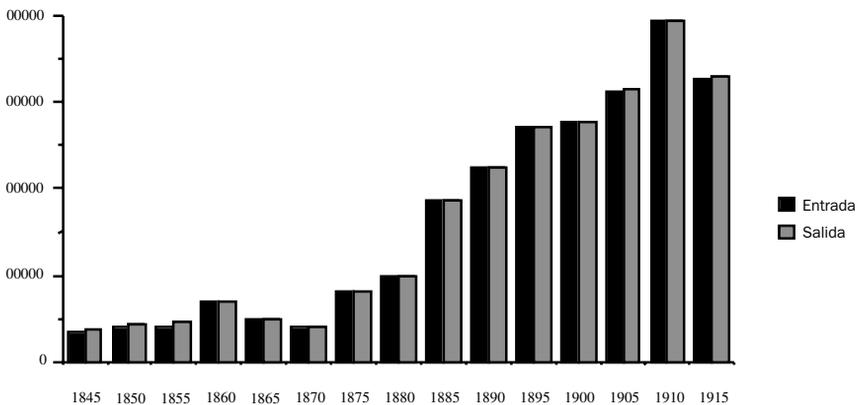
	1896	%	1897	%	1898	%	1899	%
Mineral	104.652	22,7	135.202	27,2	118.213	23,5	124.237	22,8
Hulla	239.705	52,1	246.538	49,6	215.008	42,8	293.081	53,8
Ladrillo/ cemento	6.997	1,5	7.686	1,5	5.792	1,1	4.704	0,8
Fosfatos	28.903	6,2	23.755	4,7	25.413	5	27.469	5
Vol. total	459.429		496.894		501.797		544.238	

Fuente: ACCIB, PBA, 219.

Puede afirmarse que la elección del margen derecho del Adour, dentro del término municipal de Boucau, para ubicar estas industrias, fue decisivo para el establecimiento en el futuro de otros centros fabriles. En años sucesivos se irían instalando nuevas industrias en el espacio comprendido entre la estación ferroviaria y la desembocadura del río, primeramente en el margen derecho y después en el margen izquierdo, hasta completar los siete kilómetros y medio de zona industrial portuaria que separaban la ciudad de Bayona del mar.

La incidencia que sobre el tráfico tuvo la ubicación portuaria de estas empresas en Boucau queda reflejada en el gráfico 1. Observemos el perfecto equilibrio existente entre las importaciones y exportaciones, cuyos máximos se alcanzan en vísperas de la primera Guerra Mundial.

Gráfico 1. Evolución del Tráfico de Mercancías (toneladas de registro bruto)



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas conservadas en el ACCIB, PB 210.

En 1913, el puerto de Bayona ocupaba el noveno lugar dentro del ranking francés por tonelaje efectivo de mercancías. En su mayor parte eran ponderosas de débil valor.

Cuadro 2. Tipología de las Mercancías de Tráfico (1913) (toneladas métricas)

IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
– queso	48.734	– cereales	0
– otros cereales	14.020	– granos	10.453
– piedras para construcción	497	– vinos y alcoholes	73
– granos	66.732	– cementos y otros	435
– vinos y alcoholes	7.914	– minerales	25.004
– hulla	467.984	– metales	14.587
– cemento	10.465	– resinas	3.856
– minerales	57.174	– sales	12.337
– productos metalúrgicos	4.056	– pieles y lanas	1.742
– creosota	367	– postes de minas	208.168
– diversos (azúcar, café, cueros tejidos)	23.344	– otras maderas	22.333
– pieles y lanas	7	– diversos	10.648

Fuente: ACCIB: PBA 219.

3.1.3. LA RED FERROVIARIA PORTUARIA

Durante el siglo XIX, el rail fue el medio de transporte preferido por los industriales para conducir mercancías en bruto. También se consideraba fundamental para la adecuada explotación del tráfico portuario. Las vías férreas del recinto portuario debían integrarse en el proceso de manutención del mismo, a fin de permitir de la rápida transferencia de mercancías. Todos los muelles e instalaciones privadas del puerto debían estar conectadas con la red ferroviaria general. El objetivo no era tanto el beneficio de la explotación sino la rentabilidad de las instalaciones y su gestión.

En 1855²⁴ Bayona se convirtió en terminal de la línea férrea que años después llegaría hasta Hendaya e Irún, a fin de unir la frontera hispano-francesa²⁵

24. Ese mismo año, el gobierno español fijaba el trazado definitivo de la vía férrea que debía comunicar la capital de España, a través del Pirineo occidental, con el resto del continente europeo.

25. En 1855, el ingeniero jefe de la compañía de ferrocarriles del Midi francés recibió a varios diputados de Navarra, que le propusieron un tendido atravesando los montes de Alduides, al norte de la región. La propia Cámara de comercio de Bayona apoyó ese trazado y así se lo hizo saber a la municipalidad de la villa. Pero finalmente triunfó la opción guipuzcoana, que siguiendo el curso del río Bidasoa unía Irún con Hendaya. Martinena (1990).

con las ciudades de Burdeos, Toulouse y París²⁶. Todas las líneas ferroviarias del Sudoeste y del Midi francés confluían al norte de Bayona, en el antiguo barrio del Santo Espíritu o también llamado de los judíos portugueses, donde antiguamente había estado situado el arsenal militar. Muy cerca por tanto del puerto industrial, lo que facilitaba la complementariedad en esta parte de la ciudad de los distintos medios de transporte: fluvial, marítimo, ferroviario y por carretera. La esperada rentabilidad de las líneas construidas por la Compañía ferroviaria del Midi llevó a sus promotores a especular con la posibilidad de crear igualmente un servicio regular de barcos de vapor entre Bayona y el litoral español²⁷. En 1856 se adjudicó a la compañía de los Hnos. Péreire²⁸ la línea española que sitúa el tramo Valladolid a Burgos y el Ferrocarril del Norte de España²⁹, como resultado de la voluntad política bien conocida de otorgar las concesiones de las infraestructuras de transporte a empresas extranjeras. El Norte, como comúnmente se la llamó, comunicaba Madrid con el puerto vasco de Pasajes y la frontera francesa, y desde 1863 cruzaba por la zona de Ancho o de las antiguas marismas del puerto de Pasajes.

3.1.4. EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El incremento del tráfico portuario, como consecuencia del establecimiento de industrias pesadas en el margen derecho del río Adour, facilitó la reunión de los capitales necesarios para acometer la transformación del paisaje portuario. Entre 1895 y 1898, gracias a los nuevos avances técnicos, pudieron acometerse las principales labores de dragado del río, de acondicionamiento y profundización del estuario, con la supresión de la barra de arena, así como la construcción de una serie de malecones, diques, muelles y terraplenes. En suma, se iniciaron unas obras de infraestructura que vinieron a resolver antiguos problemas de accesibilidad³⁰, cala-

26. Pero la construcción de esta red se vio frenada por los problemas derivados del aprovisionamiento de raíles franceses, que fue subsanado mediante la importación de otros ingleses. También hubo que salvar una serie de obstáculos en las operaciones de descarga del material de piedras y hierro, debido a la insuficiencia de la infraestructura portuaria del puerto de Bayona, en concreto, por la falta de grúas y muelles.

27. Uno de los primeros objetivos de la Cía. del Midi fue acondicionar el puerto de Arcachón, cerca de Burdeos, para establecer allí líneas regulares de vapores con los puertos vascos de Bilbao y San Sebastián. Vergez-Larrouy (1995), p. 11. Pero la escasa rentabilidad del proyecto les inclinó finalmente a pensar en la prolongación de la línea férrea hasta Bayona y la frontera con España.

28. Autin (1984).

29. Véase al respecto Artola (1978), Gómez Mendoza (1982) y Nadal (1984), pp. 36 y ss.. La Sociedad General del Crédito Mobiliario español obtuvo la adjudicación de cuatro secciones ferroviarias cuya construcción y explotación entrañaban graves problemas técnicos.

30. Basta recordar la variabilidad del curso del río Adour durante la Baja Edad Media. A principios del siglo XIV (1310) la desembocadura del río se desplazó de Capbreton, su estuario original, a Vieux-Boucau (16 km. más al norte) y en 1578, mediante la construcción de un dique y canal para encauzar las aguas del río al mar se consiguió establecer el puerto de estuario...

do³¹ y acondicionamiento del puerto fluvial que desde 1829 era considerado como uno de los más peligrosos de Francia. También se dotó al puerto de Bayona de la maquinaria precisa: un remolcador, diversas grúas y amarres para facilitar la rapidez del transporte de mercancías y su depósito, así como de un servicio de agua, vastas explanadas con almacenes y vías férreas.

Esta modernización portuaria respondió a la iniciativa privada de las empresas instaladas en el puerto y de la Cámara de comercio e industria de Bayona. El papel desempeñado por esta institución mercantil desde su fundación en 1726 fue decisiva. A partir de 1884 los programas de obras del puerto, por lo respectivo al acondicionamiento y encauzamiento del canal fluvial, estuvieron muy ligados al incremento del tráfico marítimo y, como señala Jean Claude Paul-Dejean³², las inversiones fueron un efecto inducido del crecimiento del tráfico y un motor de las mismas. En 1887, el Estado concedió a la Cámara la explotación pública del equipamiento del puerto y la percepción de las diversas tasas sobre el tráfico –como el derecho de tonelaje (1895), el de peaje (1917), el del remolcador y los otros varios impuestos exigidos a los usuarios de los principales servicios del puerto–, lo que permitió coadyubar suficientes recursos para financiar todas las costosas obras de mejora. En 1912, y como consecuencia de estas obras, se había alcanzado una longitud de 7.580 metros de vías de muelle en el margen derecho y también se disponía de varias máquinas de elevación. Cabe señalar no obstante que estos proyectos no respondieron nunca a un plan global sino sectorial, con los que se pretendía resolver el principal problema del puerto, como era facilitar los accesos y la navegación en el canal. Sólo en una pequeña medida el Estado participó en las labores de dragado, debido a la condición de puerto secundario que dentro del sistema portuario francés recibió Bayona.

En resumen, el puerto de Bayona-Boucau presenta las características de un puerto industrial, dada la elevada densidad de industrias dentro del recinto portuario, pero inmerso en una región, escasamente industrializada, donde el puerto representa el principal factor dinamizador de la misma³³.

...

cerca de Bayona. A partir de entonces, el principal problema del puerto de Bayona, durante toda la Edad Moderna, fue el de la barra arenosa, constantemente renovada por efecto de los vientos y de las corrientes marinas que se formaba cerca de la desembocadura, es decir, a unos 300 metros de la entrada del puerto fluvial. Los problemas derivados de la estrecha entrada del puerto bayonés obligaron repetidas veces a los comerciantes de la villa, sobre todo cuando los barcos eran de gran calado, a recurrir al vecino puerto de Pasajes.

31. En 1895, la profundidad de entrada era de 3 metros y 26 cm. y 29 años después el calado era de 6 metros y 50 cm. durante la marea baja y 8 metros en la pleamar.

32. Paul-Dejean (1978), pp. 419-443.

33. *Le commerce bayonnais ne s'était pas transformé lui-même quand toutes les conditions anciennes du trafic se transformaient autour de lui... Il n'avait ni élargi ses horizons, ni cherché des voies nouvelles tandis que des besoins et des moyens nouveaux portaient un coup mortel aux vieilles traditions* (1895). En resumen, un puerto que a lo largo de su historia se benefició de *une rente de situation*. Como señaló Landes (1969), pp. 20 y 21, la industrialización está en el centro de un proceso más amplio y más complejo llamado modernización y ésta comprende cambios tales como la urbanización, la reducción drástica de los índices de natalidad y de defunción, en relación con las proporciones tradicionales, y el establecimiento de un gobierno burocrático, eficaz y bastante centralizado.

3.2. El puerto de Pasajes

3.2.1. UN PUERTO TARDÍAMENTE ACONDICIONADO EN UNA REGIÓN TEMPRANAMENTE INDUSTRIALIZADA

La vía guipuzcoana al crecimiento industrial³⁴ difiere sustancialmente del modelo vizcaíno e inglés basado en la siderurgia, y se ajusta en mayor medida al concepto revisado por el propio R. Landes (1983) de revolución industrial. Las pequeñas industrias de transformación de tipología diversificada –con predominio del papel³⁵ y el textil– fueron el motor de la industrialización de la región. Los inicios arrancan de 1841, cuando se produce el traslado de las aduanas del Ebro al litoral cantábrico y la entrada de la Provincia en el mercado español³⁶. A partir de ese momento el sector productivo guipuzcoano pudo disponer de un amplio mercado formado por Alava, La Rioja y Navarra hasta Zaragoza, libre de peajes. Pero esa temprana industrialización no se correspondió con la transformación y acondicionamiento del puerto de Pasajes³⁷, al existir un desfase entre el crecimiento económico regional y la creación de un puerto industrial. Razones de tipo político, jurídico y especialmente administrativo estuvieron en la base de esa inicial dislocación, que sin embargo nunca detuvo el proceso industrial.

3.2.2. LA GESTIÓN PROVINCIAL DEL PUERTO (1868-1927)

Para entender la complejidad jurisdiccional y administrativa del puerto de Pasajes y la incidencia en su retraso “industrial” hasta el año de 1927, momento en el cual el Estado asume la administración del mismo, es preciso retrotraerse históricamente por lo menos a finales del siglo XVIII. En 1804, los dos Pasajes, el de la banda de San Pedro y el de San Juan, se unieron quedando definitivamente superada la vieja disputa entre los municipios de San Sebastián y Fuenterrabía. A partir de esa fecha puede hablarse de un municipio de Pasajes, que extiende su jurisdicción sobre la mayor

34. Aparte de las *Memorias anuales* publicadas por la *Sociedad General del Puerto de Pasajes* correspondientes a los años de 1874, 1884, 1887, 1892, 1893, 1894, 1905, 1909, 1914 y 1916 la principal bibliografía sobre la actividad industrial de Guipúzcoa la constituyen los trabajos de Castells (1987), pp. 97-117, Catalán (1990), pp. 125-155, Zaldúa González (1994), pp. 100-108 y Carrión (1994), pp. 144-157.

35. Bireben (1948), Escagües (1948) y Giménez Caballero (1952).

36. Fernández de Pinedo (1994), p. 214. Véase para el período inmediatamente anterior Fernández Albaladejo (1980), pp. 39 y ss.

37. Castells (1987), p. 97. Hasta 1860 el principal puerto de la Provincia fue el de San Sebastián, que se colocaba a su vez, según las estadísticas de importación y exportación, entre uno de los principales de España. Las cifras publicadas por Frax Rosales (1981), pp. 85-86, sitúan en 1883 el momento en que Pasajes toma la primacía sobre San Sebastián.

parte de la extensión del puerto³⁸. En 1891 se procedió a la refundición de sus dos administraciones, constituyéndose un sólo ayuntamiento, al que se incorporó la zona de Ancho.

Mientras la región de Guipúzcoa desarrollaba un intenso proceso de industrialización diversificada, su principal puerto se mantenía, por falta de recursos económicos, en un deficiente estado de infraestructuras³⁹. A partir de 1870, el poder político regional representado por las Juntas Provinciales de la Diputación⁴⁰ obtuvo del Estado la concesión temporal (90 años) del puerto de Pasajes, dentro del marco de la política liberalizadora surgida de la Revolución de 1868. Inicialmente, la Diputación provincial llevó a cabo (1869) un exhaustivo cálculo del movimiento portuario que podía generar el sector industrial y comercial guipuzcoano y el de los territorios limítrofes de Navarra, Alava, e incluso el Levante español. Entre sus primeros propósitos estaba el obtener una reducción de las tarifas del ferrocarril del Norte, que unía Madrid con la frontera –su apertura databa de 1863–, para las mercancías enviadas a larga distancia. El objetivo era atraer al puerto de Pasajes, terminal de la línea del ferrocarril del Norte, el tráfico de importación y exportación de un amplio *hinterland*, cuyas ramificaciones llegaban a Madrid y Sevilla. Hasta ese momento, por una hábil política arancelaria de los ferrocarriles del Mediodía francés⁴¹ y del Mediterráneo, los puertos franceses del Sudoeste (Burdeos) y Sudeste (Marsella) se habían convertido en los principales receptores de buena parte del tráfico de redistribución de mercancías y de los intercambios comerciales que España realizaba con otros países europeos como Gran Bretaña, la Italia del Norte y Centroeuropa. Otros puertos cantábricos, mejor comunicados con la Meseta, como Santander y Bilbao, también eran peligrosos rivales de Pasajes, pero a diferencia de ellos Pasajes podía jugar la carta de su situación fronteriza. En 1868 se estimó que el movimiento de tráfico directamente generado por la industria guipuzcoana podía llegar a 37.176 toneladas, y si se incluía el de las industrias de los territorios limítrofes, que también podían recurrir al puerto de Pasajes

38. Todavía en 1945 se produce un intento por parte de San Sebastián, a la que se opondrán los comerciantes e industriales de Pasajes (112 en total), para anexionarse los barrios de Pasajes Ancho, Pasajes de San Pedro, Tríncherpe y Herrera, situados todos en la parte occidental del puerto. El propósito de San Sebastián no era otro que obtener las ventajas e ingresos que proporciona dicho puerto, convertido en el principal de la Provincia. BKM, *Documentos presentados por el ayuntamiento de Pasajes en el expediente de segregación de diversos núcleos de población de su ayuntamiento, incoado por el de San Sebastián (2-7-1945)*.

39. Montero (1996), pp. 91-109. Entre 1841 y 1876 se realizaron los primeros proyectos modernos de nuevas instalaciones portuarias, que intentaban adecuarse a los volúmenes de tráfico, que auguraba el ferrocarril y el desarrollo de los buques de vapor.

40. BKM, C-108. F-39. *Informe sobre un proyecto de dotar al puerto de Pasajes de todos los medios que faciliten las operaciones de comercio y navegación*, Bilbao, Imprenta de Juan E. Delmas, 1868.

41. Vergez-Larrouy (1995), el tráfico del Midi era inferior al de otras redes francesas que cruzaban por regiones industriales. Para compensarlo los administradores de la red pensaron hacer valer el antiguo deseo de Napoleón III de conseguir su prolongación hasta Bayona y España *car il souhaite ainsi valoriser toute une partie déshéritée de l'arrière-côte atlantique*.

para sus importaciones y exportaciones, podía alcanzarse un tráfico potencial de 80.000 toneladas. Por esos mismos años (1868) el puerto de Bayona soportaba un tráfico de 115.676 toneladas, situándose en el puesto doceavo dentro de los puertos franceses.

Cuadro 3. Tráfico Potencial del Puerto de Pasajes (1868)⁴²

Correspondiente a la industria guipuzcoana

<u>IMPORTACIÓN (Tn.)</u>		<u>EXPORTACIÓN</u>	
17.330	carbón	110	tejidos de algodón
220	algodón	50	paños
500	artículos varios	423	papel
563	trapos	3.765	harina
880	hilazas	100	hilazas
100	tierra	1.000	material de fundición
100	aolí	2.497	metales y minerales
		10.000	hierro

Correspondiente a la industria de los territorios limítrofes⁴³

<u>IMPORTACIÓN (Tn.)</u>		<u>EXPORTACIÓN</u>	
5.000	carbón para el alumbrado de Zaragoza, Pamplona y Burgos	2.000	asfalto de Alava
		5.000	harinas de Vitoria
		720	harinas de Pamplona
2.000	carbón para la fundición de Araya		
226	hilazas para las fábricas de hilo de Zaragoza, Aguilar, Pamplona y Alsasua		
23.381	material para el ferrocarril del Norte y el de Alsasua a Zaragoza		

Fuente: AMSS, C-108. F-39. *Informe sobre un proyecto de dotar al Puerto de Pasajes de todos los medios que faciliten las operaciones...*, Bilbao 1868.

42. Sin contar la importación de bacalao, géneros ultramarinos y otros productos extranjeros, ni la extracción de cal-hidráulica, y sin contabilizar tampoco el movimiento portuario generado por la fábrica de fundición y máquinas de Lasarte, la fábrica de papel de Tolosa e Irura, la ferretería de Mondragón, las armerías de Elgóibar, Eibar y Plasencia, las fábricas de boinas de Azcoitia y la fábrica de fósforos de Tolosa, que producía 660.000 cajetillas anuales, además de otras pequeñas industrias.

43. Sin contabilizar las minas y fundiciones de Vera del Bidasoa que recibían el carbón de Fuenterrabía y exportaban hierro a Asturias, ni el papel de la fábrica de Villava, las canteras de pizarra del Baztán y otras industrias de Navarra, Aragón y Alava. También estimaban que podía incluirse una parte del tráfico que ahora radicaba en los puertos de Santander, Bilbao y Barcelona.

La principal cuestión era definir la política de acondicionamiento del puerto, mediante un anteproyecto de obras, que permitiese aprovechar todo el potencial industrial de las cuencas de los ríos Deba, Urola y Oria⁴⁴. La Diputación de Guipúzcoa delegó condicionadamente, ante la magnitud de la labor constructora, en una empresa mercantil formada mayoritariamente por accionistas vascos la administración, equipamiento y ejecución de las obras a desarrollar en tres fases, durante un período de 25 años, tiempo que consideraba suficiente para alcanzar un tráfico estimativo de 200.000 toneladas⁴⁵. El ingeniero Manuel de Peironcely fue el encargado del proyecto. Catorce años después, estas funciones se delegaron en otra empresa privada, llamada la Sociedad General del Puerto de Pasajes, formada en su mayoría por capital francés. A medio plazo, la incapacidad⁴⁶ de estas dos empresas privadas para cumplir los objetivos previstos llevó a la Diputación de Guipúzcoa a intervenir y rescindir, aunque no sin problemas, la concesión. En 1902, se acordó que la dirección fuese de nuevo española y nombrada por la Diputación y, en 1927, se produjo la reversión definitiva del puerto al Estado, es decir, a la Junta de Obras del Puerto de Pasajes. Se cerraba así una larga etapa de gestión privada. Este período que podríamos denominar de etapa provincial del puerto (1868-1927) se había saldado con un balance muy dudoso de la gestión privada y provincial. No obstante, era preciso reconocer que a pesar del deficiente acondicionamiento, el puerto de Pasajes en 1925 servía un tráfico de 500.000 toneladas de mercancías, lo que representaba algo más del 5% del tráfico nacional. Por esos mismos años (1924) Bayona, con un tráfico de 810.192 toneladas, se colocaba en el puesto onceavo dentro de los puertos franceses y su más próximo rival, el puerto aquitano de Burdeos, tenía por las mismas fechas 6.160.128 de toneladas.

¿Por qué fracasó la iniciativa privada, desatendió el programa de obras del puerto, y terminó por convertir a Pasajes, en 1910, en uno de los puertos peor dotados de la cornisa cantábrica? La documentación examinada apunta como principal razón del abandono al hecho de que la empresa privada buscara la ganancia inmediata, careciendo de una visión a largo plazo. Esa parece ser la razón por la que sólo realizó obras puntuales, a fin de obtener en cada momento la mayor rentabilidad⁴⁷.

44. González Portilla y otros (1995).

45. La primera fase concluiría al alcanzarse un tráfico de 100.000 toneladas y la tercera fase se iniciaría cuando el movimiento anual del puerto superase las 500.000 toneladas.

46. Las primeras quejas contra su gestión y comportamiento monopolístico fueron dirigidas por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa.

47. Gregorio de Suso, secretario de la Liga de Productores e Industriales de Guipúzcoa, 193? La Liga era la principal interesada en la reversión del puerto al Estado. En su opinión, sólo el Estado podía acometer el extraordinario sacrificio económico, indispensable para la modernización del puerto: *no es deseable –decían– que la explotación de un servicio público de excepcional interés corra a cargo de una Sociedad particular, debe ser el Estado porque un puerto es una fuente de riqueza pública*. BKM, (1924) “Informe de los usuarios del puerto de Pasajes” inserto en el *Memorial sobre la reversión del puerto al Estado*, p. 15. Véase también al respecto el artículo de Legorburu Faus (1994), pp. 236-259.

3.2.3. EL PROCESO DE ACONDICIONAMIENTO DEL PUERTO

A pesar de estas adversas circunstancias el balance del período está lejos de ser negativo. Las obras de acondicionamiento del puerto, hasta la primera Guerra Mundial, se centraron fundamentalmente en el dragado de la bahía y del canal, para facilitar la entrada de barcos de gran tonelaje, la construcción de los muelles de Ancho (1871) y la Herrera (1805) con seis metros de calado y 300 metros de longitud, el ensanche y explanación del ferrocarril del Norte, la construcción de almacenes y *docks* en la ensenada de la Herrera y de un ferrocarril de servicio, para empalmar las vías de circunvalación con la estación y los diversos terrenos ganados a la bahía⁴⁸. Dichas obras se financiaron mayoritariamente a través de los derechos de carga y descarga de mercancías, a fin de dotar al puerto de una adecuada infraestructura ferroviaria y viaria⁴⁹. El cuadro resume la cuantía de las inversiones en pesetas. Como resultado de todas esas obras, por la ley de puertos de 7 de mayo de 1880, se declaró a Pasajes puerto de interés general de segundo orden y de refugio.

Cuadro 4. Cuantía de las Inversiones

	Hasta 1884	%	(1884-1893)	%	(1894-1901)	%	(1902-1926)	%	Totales	%
- Obras del puerto	2.185.628	64,7	5.959.219	81,4	374.944	86,4	1.076.778	70,3	9.598.569	75,7
- Obras y servicios de explotación	1.079.639	31,9	1.083.572	14,8	40.709	9,3	99.184	6,4	2.303.104	18,2
- Material y mobiliario	112.318	3,3	277.617	3,7	17.998	4,1	354.491	23,1	762.424	6
Totales	3.377.585	100	7.320.408	100	433.651	100	1.530.453	100	12.664.097	100

Fuente: Ciriquián Gaiztarro (1951), p. 119.

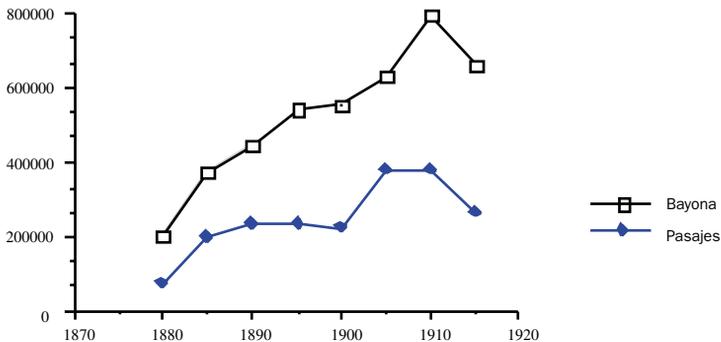
No obstante, la etapa de transformación más intensa del puerto se produce a partir de 1927, cuando el Estado asume a través de la Junta de Obras del Puerto, la responsabilidad de las mismas⁵⁰. Para esa fecha, el puerto de Pasajes, tal y como se aprecia en el gráfico, lo mismo que el de Bayona, había logrado las cotas máximas de tráfico. Se aprecia un cierto paralelismo en la evolución del movimiento portuario entre los dos enclaves durante los años previos a la primera Guerra Mundial. A *grosso modo* puede decirse que el puerto de Pasajes reproduce, a cierta distancia y con una ruptura brusca durante la llamada crisis finisecular de 1898, la curva ascendente descrita por el principal puerto de Labourd.

48. Entre los diversos muelles existía una especialización mercantil: los había para descargar de carbones, minerales, frutas, pasajeros, etc.

49. La estación del ferrocarril de Pasajes estaba ubicada en la zona de Ancho y era explotada por la compañía del Norte. También la carretera y el tranvía que unían San Sebastián con Irún pasaba por la zona de Ancho. Todas esas obras se ejecutaron durante el último cuarto del siglo XIX, Yarza Zala (1974).

50. A partir de ese momento se fue sustituyendo el utilaje antiguo por otro moderno, desaparecieron los antiguos almacenes y los edificios que existían en su recinto.

Gráfico 2. Volumen Comparado del Tráfico Pasajes-Bayona (toneladas métricas)



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas del ACCIB y de las Memorias anuales del puerto de Pasajes.

Además de las infraestructuras del recinto portuario, otro elemento clave de la transformación portuaria fueron las conexiones del transporte marítimo con el terrestre, mediante el ferrocarril y la red viaria. Dada la disfuncionalidad existente entre los puertos de Pasajes y el de San Sebastián, se hizo urgente asegurar, mediante el ómnibus y el ferrocarril, las comunicaciones entre el principal centro urbano, comercial y de negocios de la región, es decir San Sebastián, con su puerto, así como entre éste y su *hinterland* interregional, primero a través del ferrocarril del Norte, después del intermarino de Alsasua a Barcelona y, por último, de una densa red de vías estrechas de las más completas de Europa. La zona de Ancho, que en cierto modo puede equipararse al barrio del Santo Espíritu de Bayona en el sentido de que se trata de un espacio donde se concentra un gran densidad de red ferroviaria, se había convertido en el principal nudo de comunicaciones del puerto con su *hinterland*. Pasajes era el principal abastecedor de materias primas de la industria guipuzcoana y el distribuidor por excelencia de su producción (textil, metalúrgica, química y cementera).

Cuadro 5. Análisis Comparado del Movimiento Portuario según las Importaciones de Carbón (1903-1918)

Años	Pasajes	Años	Pasajes	Bayona
1879	29.513	1900	78.195	
1880	40.026	1901	82.205	
1881	58.800	1902	69.895	
1882	48.021	1903	56.038	2.857
1883	57.661	1904	79.907	311.574
1884	65.626	1905	62.323	296.763
1885	73.626	1906	62.323	323.223
1886	75.816	1907	53.803	362.593
1889	62.745	1908	46.649	347.643

Años	Pasajes	Años	Pasajes	Bayona
1890	64.195	1909	39.786	394.600
1891	106.195	1910	54.234	410.033
1892	68.576	1911	62.442	404.503
		1912	89.311	400.392
		1913	74.117	467.984
		1914	59.885	372.920
		1915	54.347	372.591
		1916	65.164	451.457
		1917	52.164	319.919
		1918	111.237	357.326

Fuente: elaboración propia a partir de documentación del ACCIB y de las Memorias anuales publicadas por la Sociedad de accionistas del puerto de Pasajes. Carecemos de datos para los años anteriores.

3.2.4. LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DEL PUERTO DE PASAJES

Las memorias anuales presentadas por el Consejo de administración del puerto aportan detallada información sobre las redes articuladas por los servicios marítimos ofertados por el puerto de Pasajes, en un *foreland* cada vez más extenso. Durante los años previos a la primera Guerra Mundial (1909) cuatro grandes compañías mantenían servicios con los principales puertos de Sudamérica, América Central y Norte de Europa (Hamburgo). A partir de 1912, se produce un incremento del tráfico mensual, mediante el sistema de vapores directos, con los puertos americanos de Cuba, Montevideo, Buenos Aires y Río de Janeiro, a los que se enviaban mercancías procedentes de las regiones de La Rioja, Navarra y Guipúzcoa⁵¹. Así mismo se establecen líneas regulares con Cuba, Noruega, Bélgica, Francia e Inglaterra. E incluso hay líneas que desde Pasajes se integran en las grandes rutas transatlánticas que parten de los puertos de Burdeos, Amberes, Rotterdam, Bremen y Hamburgo y de aquellas otras que van a los países escandinavos, principales abastecedores de materias primas para la naciente industria de papel guipuzcoana. En resumen, el puerto de Pasajes muestra una gran “vitalidad gracias al desarrollo industrial de la región a que alcanza su influencia (...)”, aunque para su auténtico crecimiento habrá que esperar a los años posteriores a la segunda Guerra Mundial.

* * *

Junto a las grandes ciudades portuarias conviven, y a veces compiten, puertos de dimensiones y aspiraciones mucho más modestas, pero que a escala regional reflejan las dificultades intrínsecas del deseo de canalizar

51. Fernández Albaladejo (1980), p. 62. Durante la década de los cincuenta la geografía de los tráficos estaba polarizada en Europa (Bayona, Burdeos y Le Havre) y alrededor de Puerto Rico y Cuba.

por su puerto una parte del tráfico nacional e internacional. Ahí radica justamente su interés. Para el historiador, estos puertos son pequeños laboratorios a escala regional donde puede examinarse con cierto lujo de detalles el problema de la competencia internacional en el transporte marítimo. Estos puertos, sabedores de su debilidad, han sabido a lo largo de su historia jugar con fuerza otros factores como el de su localización, sus condiciones naturales, o la vitalidad de su transpaís y de sus gentes. Así sucede con los ejemplos vascos aquí examinados de Pasajes y Bayona. El análisis contrastado en el largo plazo (siglos XVIII y XIX) de éstos dos puertos “medios”, con ciertas identidades culturales, e inmersos actualmente en el llamado Arco Atlántico⁵², ofrece un perfil caracterizado por mostrar un elevado grado de paralelismo durante los siglos modernos, cuando ambos puertos estaban inmersos en un territorio fronterizo y dotado de ciertos privilegios fiscales. Ambos lograron proyectar intereses convergentes en el Atlántico Norte, bien a través de la actividad pesquera, el comercio de tránsito –acompañado de un intenso tráfico de cabotaje– o la construcción naval. Aunque constreñidos en el golfo de Gascuña, estos puertos supieron trazar redes comerciales a corta y larga distancia, inmersas en los principales ejes del tráfico internacional, actuando una cierta autonomía respecto a sus dos poderosos vecinos de Bilbao y Burdeos, mucho mejor ubicados en sus respectivas fachadas atlánticas y dotados de un extenso y próspero *hinterland*.

La multifuncionalidad les aproximó pero no así el modo de vertebrar la relación puerto-ciudad: mientras Bayona reprodujo el modelo clásico de puerto comercial, donde se produce una perfecta simbiosis entre el puerto y el mundo urbano, no sucedió lo mismo en Pasajes, donde se dio un desdoblamiento funcional entre Pasajes y su principal centro urbano, San Sebastián, semejante al modelo propuesto por el teórico italiano⁵³ Simoncini: la ciudad posee un puerto algo distante, que utiliza como instrumento al servicio de sus intereses. A mediados del siglo XIX –como fechas símbolo pueden considerarse el cierre del Arsenal de la Marina de Bayona, en 1836 y el traslado de las aduanas vascas, en 1841– el proceso de industrialización abrió una brecha en la evolución de ambos puertos. Bayona proyectó su puerto industrial en el exterior de la ciudad, fenómeno similar a lo sucedido en Burdeos, Nantes, Bilbao y Marsella. A partir de ese momento, el puerto se transformó en polo de desarrollo industrial y urbano; “tiró” de la ciudad y originó un fenómeno de urbanización que a medio plazo acabó ligando el antiguo centro urbano con el nuevo espacio industrial. En cambio Pasajes culminó con la industrialización un antiguo proceso de ruptura con la ciudad de San Sebastián. De ese modo acabó erigiéndose en municipio independiente al servicio de un *hinterland* agrario e industrial de clara vocación interregional, formado por el Alto Ebro, lo que en cierta medida colisionaba con los intereses de los puertos próximos de Bilbao y Bayona. La red urbana que se tejió en torno al puerto de Pasajes con los nuevos establecimientos industriales y los medios de transporte modernos –el ferrocarril y el barco de vapor– pro-

52. Collin (dir.), (1994), pp. 223-231.

53. Simoncini (1993), pp. 127-139.

dujeron una original simbiosis espacial. Las funciones industrial y urbana se concentraron en elevado grado siendo la clave del nuevo puerto de Pasajes.

Durante el período de entresiglos se aprecia un renovado interés, por parte de las instituciones municipales, las asociaciones de productores e industriales y las instituciones mercantiles⁵⁴ de ambas ciudades, para enfrentarse al reto del equipamiento portuario y su acondicionamiento, en aras al desarrollo de nuevas actividades industriales y de la mejora de la red de comunicaciones con su transpaís. Los principales modelos referenciales, y a su vez competidores, fueron Bilbao y Burdeos. El puerto de Bayona respondió a ese reto ocupando vastas explanadas en el litoral. El puerto de Pasajes, por su parte, logró convertirse en el motor de un urbanismo y de una industrialización de elevada densidad, en todo su espacio circundante.

Pero más que la relación puerto-ciudad es preciso subrayar la clara vocación suprarregional de estos dos puertos, situados a ambos lados del Pirineo occidental, y al solapamiento y rivalidad que con frecuencia se dio en su proyección, tanto hacia su *foreland* como hacia su *hinterland*. Mientras Pasajes pivotó sobre una región tempranamente industrializada, el puerto de Bayona fue el principal motor de la industrialización de su región. A mediados del siglo XIX tuvo lugar un gran distanciamiento entre los dos, inmersos en procesos diferentes de industrialización: el puerto de Pasajes, tras una etapa (1868-1927) de retraso portuario, consiguió, a partir de la tercera década del siglo XX, convertirse en un puerto excelentemente dotado –gracias al trazado de la carretera nacional Madrid-Irún y al Ferrocarril del Norte– para el transporte de mercancías, destacando la industria pesquera y la producción industrial. En cambio, Bayona debió con inteligencia “tirar” de un empobrecido *hinterland* y seguir jugando la “antigua” carta de su proximidad al mercado español, siendo su principal valedor, como en el pasado, la Cámara de comercio e industria de Bayona.

BIBLIOGRAFÍA SELECCIONADA

- ARTOLA, M (dir.), (1978), *Los ferrocarriles en España, 1844-1944*, Banco de España, Madrid.
- AUTIN, J. (1984), *Les frères Pèire. Le bonheur d'entreprendre*, Perrin, Paris.
- AZCONA GUERRA, A. M. (1996), *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- BANUS Y AGUIRRE, J.L. (1950), “El límite oriental de San Sebastián y el puerto de Pasajes”, en *Homenaje a Don Julío de Urquijo*, tomo III.
- BAUDIN, F. (1993), *Histoire économique et sociale de la Lorraine*, Nancy, L'Essor, P.U.N., Metz, Serpenoise.

54. BKM (1925), *Informe que somete al examen y resolución de la Excelentísima Diputación de Guipúzcoa, la comisión nombrada por ella para el estudio de la moción presentada sobre el estado del puerto de Pasajes y su reversión al Estado*, Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián. Véase especialmente el índice de anexos.

- BIREBEN, G. (1948), "La industria papelera en Guipúzcoa", en *Revista financiera del Banco de Vizcaya*, octubre.
- BUTEL, P. (1988), "La construction navale et les industries annexes dans les ports de commerce au sud de la Loire (La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) au XVIIe et XVIIIe siècles", en *Atti della Diconannovesima Settimana di Studi (2-6 maggio 1987). I porti come impresa economica*, Istituto Internazionale di Storia Economica "Francesco Datini", Prato, Le Monnier, Firenze, pp. 689-701.
- (dir.), (1994), "Réseaux commerciaux et réseaux urbains: Bordeaux au XVIIIe siècle", en Michèle Collin, *Ville et port XVIIIè-XXè siècles*, L'Harmattan, Paris, pp.127-139.
- CARRION, I. M. (1994), "Tecnología tradicional y desarrollo de una historia pesada: la fabricación de anclas en Guipúzcoa (siglos XVI-XVIII)", en *VII Simposio de Historia Económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Universidad de Bellaterra, Barcelona, pp. 144-157.
- CASTELLS, L. (1987), *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Siglo XXI, Madrid, pp. 97-117.
- CATALAN, J. (1990), "Capitales modestos y dinamismo industrial: orígenes del sistema de fábrica en los valles guipuzcoanos, 1841-1918", en Jordi Nadal y Albert Carreras (dir. y coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona, pp. 125-155.
- CIRIQUIAIN GAITZARRO, M. (1951), *Los puertos marítimos vascongados*, Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián.
- DELGADO RIBAS, J.M. (1982), "La industria naviera en Cataluña y el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)", en *I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*, Sitges, diciembre.
- Documentos presentados por el Ayuntamiento de Pasajes en el expediente de segregación de diversos núcleos de población de su ayuntamiento, incoado por el de San Sebastián, 1945.*
- DUCROUX, H. (1987), "Les voies ferrées portuaires. Le port de Bayonne et la politique ferroviaire son évolution-son adaptation. La voie du soufre", en *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, Actes du Congrès d'histoire ferroviaire de Bayonne, 1986. Le chemin de fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest* pp. 43-195.
- ESCAGUES, I. (1948), "La transformació del paisaje económico de Guipúzcoa", en *Revista financiera del Banco de Vizcaya*, 47 (octubre-diciembre).
- FERNANDEZ ALBALADEJO, P. (1980), "Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad", en *Moneda y Crédito*, 155, pp. 39 y ss.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1994), "Industrialización, empresarios y empresas en el País Vasco", en Gregorio Nuñez y Luciano Segreto (eds.), *Introducción a la Historia de la Empresa en España*, Abacus, Madrid, p. 214.
- FRAX ROSALES, E. (1981), *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934*, Banco de España-Estudios de Historia económica, Madrid.
- GARATE, M. (1990), *La Real Compañía guipuzcoana de Caracas*, Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, San Sebastián.
- GIMENEZ CABALLERO, E. (1952), "Las papeleras en Guipúzcoa", en *Revista Guipúzcoa económica*, noviembre.

- GOMEZ MENDOZA, A (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Alianza Universidad, Madrid.
- GONZALEZ PORTILLA, M. y otros (1995), *Ferrocarriles y desarrollo (Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914)*, Servicio editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao.
- HUXLEY-BARKHAM, S. (1964), “Los vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713”, en *Itsasoa*, San Sebastián, pp. 27-165.
- Informe sobre un proyecto de dotar al puerto de Pasajes de todos los medios que faciliten las operaciones de comercio y navegación*, Imprenta de Juan E. Delmas, Bilbao, 1868.
- Informe sobre la reversión del puerto al Estado, 1924.*
- Informe que somete al examen y resolución de la Excelentísima Diputación de Guipúzcoa, la comisión nombrada por ella para el estudio de la moción presentada sobre el estado del puerto de Pasajes y su reversión al Estado*, Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián, 1925.
- ITURRIOZ TELLERIA, F. (1952), *Pasajes. Resumen Histórico*, PYSBE, San Sebastián.
- JAUPART, F. (1981-82), *L'Histoire maritime de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure aux XVIIè-XVIIIè siècles*, Bayonne.
- LANDES, R.S. (1969), *The Unbound Prometheus*, University Press, Cambridge.
- (1983), *Revolution in Time. Clocks and the Making of Modern World*, Harvard University Press, Cambridge Massachusetts.
- LEGORBURU FAUS, E. (1994), “El nacimiento de la Liga guipuzcoana de productores”, en Montserrat Gárate Ojanguren y Pablo Martín Aceña (eds.), en *Economía y empresa en el Norte de España (una aproximación histórica)*, Diputación Foral de Guipúzcoa y Universidad del País Vasco, San Sebastián, pp. 236-259.
- LOEWEN, B. (1996), “El estudio de la historia marítima en Canadá”, en *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. Itsas. Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco*, 1, pp. 151-169.
- LOPEZ LOSA, E. (1994), “Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre 1878-1936”, en *VII Simposio de Historia económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Universidad de Bellaterra, Barcelona, p. 91-108.
- MARTINENA, J.J. (1990), *Ferrocarril de Alduides. Historia de un proyecto*, Temas de Cultura Popular, Diputación Foral de Navarra, 295, Pamplona.
- MIGUEL LOPEZ, I. (1990), *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Juan (1778-1795)*, San Sebastián.
- (1992), *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*, Universidad de Valladolid-Secretariado de Publicaciones, Valladolid.
- MONTERO, M. (1996), “Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea (I): el mundo económico” en *Itsas. Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco*, 1, pp. 91-109.
- NADAL, J. (1984), *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona.

- ODRIZOLA OYARBIDE, M.L. (1994), "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el rey (1650-1799)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 1, XL, pp. 3 y ss.
- (1996), "Historiografía sobre la construcción naval en el País Vasco", en *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, pp. 217-231.
 - (1997), *La construcción naval en Guipúzcoa. Siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipúzcoa.
- PAUL-DEJEAN, J-CI. (1978), "Travaux portuaires et trafic maritime, 1878-1939", en *Actes du Congrès de Bayonne 28-29 octobre 1978. IVe Centenaire du détournement de l'Adour, 1578-1978*, Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, nouvelle série, Bayona, 134, pp. 419-443.
- PONTET-FOURMIGUE, J. (1990), *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque Moderne (fin du XVIIe siècle, milieu du XIXe siècle)*, J et D, Biarritz.
- (1994), "Bayonne, port moyen à l'époque moderne", en Michèle Collin (dir.), *Ville et port XVIIIè-XXè siècles*, L'Harmattan, Paris, pp. 25-41.
- SERRANO MANGAS, F. (1985), *Los galeones de la Carrera de Indias*, CSIC, Sevilla.
- SIMONCINI, G. (1993), "L'Architettura dei porti", en *Sopra i Porti di mare. Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*, I, Leo, S. Olschki Editore.
- SUSO, G. de, (193?), *El puerto de Pasajes, herramienta de la industria guipuzcoana*.
- TURGEON, L. (1982), *Pêches Basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle). Étude d'économie maritime*, Bordeaux III, Thèse d'État.
- (1983), "La crise de l'armement morutier basco-bayonnais dans la première moitié du XVIIIe siècle", en *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 139, pp. 75-91.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M. (coord.)(1999), *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Diputación Foral de Guipúzcoa.
- VERGEZ-LARROUY, J.-P (1995), *Les chemins de fer du Midi. La Régordane*, Paris, collection "Grands réseaux".
- VIDAL OLIVARES, J. (1997), "La estructura organizativa de una gran empresa ferroviaria española: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España", en *Actas del VI Congreso de la Asociación de Historia Económica*, pp. 327-342.
- YARZA ZALA, C. (1974), *Pasajes Ancho*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián.
- ZALDUA GONZALEZ, I. (1994), "Los comienzos de la producción papelera en Vizcaya y Guipúzcoa: la introducción de las nuevas tecnologías (1779-1782)", en *VII Simposio de Historia económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Universidad de Bellaterra, Barcelona, pp. 101-108.