

Consideraciones sobre las transformaciones de la economía guipuzcoana durante las décadas centrales del siglo XIX¹

CARLOS LARRINAGA
(Universidad de Granada)

Resumen:

En este texto divulgativo se pretende dar una visión panorámica de lo que fue la evolución de la economía guipuzcoana a partir de los años treinta del siglo XIX, cuando ya se manifestaron claramente los intereses de la burguesía donostiarra a favor de la modificación de los fueros. Su objetivo era el traslado de aduanas a la costa y frontera y la libertad de comercio con América. Esta última reivindicación dejaría de tener sentido con la independencia de las colonias, de suerte que sus peticiones se centraron en el primer apartado. Peticiones logradas tras la Primera Guerra Carlista, alterándose el marco institucional que permitiría el sentar las bases de la futura sociedad industrial guipuzcoana.

Palabras clave: Modernización. Industrialización. Siglo XIX. Guipúzcoa.

Laburpena:

Dibulgazio testu honetan, XIX. mendeko 30. urtetik aurrera Gipuzkoako ekonomiaren garapenari ikuspegi bat ematen zaio, hain zuzen, Donostiako burgesiak bere interesak aldarrikatu zituzten foruen kaltetan hauek alda-

(1) Primera versión presentada como conferencia pronunciada el 17 de noviembre de 2004 en el Museo de San Telmo de San Sebastián con motivo de las Jornadas tituladas *San Sebastián 1854. De ciudad a capital*.

tzeko ahaleginean. Beren helburua herri-mugak bere tokitik kendu eta kostaldera eta egungo mugetara aldatzea zen batetik, eta Amerikarekin merkatal harreman ibreak edukitzea, bestetik. Azken errebindikapen hau nagusitu zen Amerikako koloniak independentzia lortu zutenean. Aldarrikapen hauek Lehen gudu karlitaren ondorioz lortu zituzten, eta horrela instituzio eremua aldatzea lortu zuten Gipuzkoako industriari etorkizuneko oinarri berriak ezarriaz.

Hitz-gakoak: Modernizazioa. Industrializazioa. XIX. mendea. Gipuzkoa.

Summary:

In this informative text, we want to give an overview of how the economy developed in Gipuzkoa from 1830 onwards, when it was evident that the interests of the Donostia bourgeoisie were in favour of a change to the municipal charters. The aim was to move the customs to the coast and border and have free trade with America. With the independence of the colonies, the latter claim ceased to make sense, so the demands centred on the former. These demands were met after the first Carlist war, and the subsequent change to the institutional framework would allow the foundations to be laid for the future industrial society of Gipuzkoa.

Key words: Modernization. Industrialization. XIX century. Guipúzcoa.

Para analizar con una perspectiva adecuada las transformaciones económicas experimentadas en Guipúzcoa a mediados del siglo XIX, todos los estudiosos de la época están de acuerdo en señalar la importancia que tuvo el traslado de aduanas del interior a la frontera y a la costa a finales de 1841.

Como se sabe, durante la Edad Moderna, el comercio había constituido una de las actividades económicas más importantes de la provincia, alcanzando su mayor auge en el siglo XVIII, cuando la burguesía guipuzcoana, en especial la de San Sebastián, consiguió estar presente en los grandes circuitos comerciales internacionales. El tráfico con Venezuela, tras la fundación de la Compañía de Caracas, permitió a los guipuzcoanos comerciar no sólo con América, sino también con otros países europeos como Francia, Holanda y Gran Bretaña, principalmente, ya que los navíos de ida iban cargados con productos de estas naciones previamente adquiridos por los comerciantes de San Sebastián. A su vez, al volver de Caracas los barcos de la Compañía desembarcaban en Cádiz y Pasajes coloniales que ellos mismos se encargaban de distribuir.

Esta próspera actividad comercial que se mantuvo durante las décadas centrales del siglo XVIII se truncó a finales de esa centuria. El conflicto bélico con Gran Bretaña declarado en 1779; la pérdida de la exclusividad de la Compañía de Caracas en el comercio venezolano, lo que provocó su clausura en 1785; los acontecimientos políticos vividos en la década de los noventa y las sucesivas guerras de la Convención y de la Independencia contra Francia explican la decadencia del comercio guipuzcoano de esta época. Si a esto añadimos el incendio sufrido por San Sebastián a manos británicas en 1813 obtendremos un cuadro bastante representativo del panorama económico vivido por la provincia durante las primeras décadas del siglo XIX.

Si la situación externa resultó especialmente grave para la economía guipuzcoana de entresiglos, lo cierto es que el propio contexto interno tampoco favoreció mucho las cosas. Evidentemente, como en el resto de Europa, también Guipúzcoa se vio afectada por la denominada crisis del Antiguo Régimen. Crisis en la cual no nos vamos a detener, si bien diremos que podríamos situar sus antecedentes más lejanos en la revolución inglesa de finales del siglo XVII. Aunque en realidad fue con la Revolución Francesa de 1789 cuando el liberalismo empezó a tomar carta de naturaleza, con lo que ello supuso de descomposición de las estructuras sociales, políticas y económicas que habían pervivido durante siglos.

Así, en el caso vasco, esta crisis del Antiguo Régimen se vivió con especial dramatismo, ya que desembocó en el estallido de la Primera Guerra Carlista. En este sentido, para hacernos una idea del clima de tensión vivido por la sociedad guipuzcoana durante estos años es preciso mencionar las desavenencias previas que se produjeron entre San Sebastián y la Provincia en los años anteriores al decreto de Espartero de 29 de octubre de 1841, en virtud del cual se produjo el traslado de aduanas. En efecto, la anulación de las medidas tomadas por los liberales durante el Trienio Constitucional (1820-1823), la habilitación del puerto donostiarra para el tráfico directo con América y la ubicación de las aduanas en la costa y en la frontera abrieron una etapa de intensa política reivindicativa por parte de la burguesía capitalina. Así, en la Junta General provincial de 1831, celebrada en San Sebastián, las principales instituciones de la ciudad (Ayuntamiento y Junta de Comercio) presentaron una “Exposición” conjunta dando cuenta de la crítica situación que padecía Guipúzcoa.

Se insistía, entre otras cosas, en la incapacidad de la agricultura para mantener a una población en constante crecimiento; en el hundimiento de la industria por la pérdida de mercados y la ley de extranjería aplicada a sus productos, lo cual dificultaba notablemente su venta en el resto de España. Se

hacia hincapié igualmente en el estancamiento del comercio, especialmente el americano, y en la crisis del subsector pesquero, bacaladero y ballenero sobre todo. Se argumentaba que, al depender todos los demás sectores económicos de la provincia del comercio, era preciso intensificar el tráfico comercial con América y Asia y “españolizar” los productos guipuzcoanos para conseguir la tan ansiada recuperación económica.

El principal escollo con el que topaba esta proposición era el mantenimiento intacto del sistema foral que pretendían preservar los representantes del resto de la provincia. Desde el punto de vista económico, este sistema favorecía a los consumidores, ya que permitía la entrada de productos sin tener que pagar derechos de aduana, lo que bajaba considerablemente el precio de los bienes traídos por mar. Por contra, perjudicaba a los productores, ya que sus artículos eran considerados extranjeros a la hora de ser introducidos en los demás territorios de la Corona. Con todo, y pese a que los comisionados de San Sebastián trataron de demostrar la “mutabilidad del Fuero”, insistiendo en los cambios que se habían introducido en este código a lo largo de la historia, sus propuestas fueron rechazadas.

Aunque lejos de amilanarse, aquellos proclamaron que nadie podría recriminarles el buscar “otros sistemas” al margen del foral, toda vez que éste se había convertido en un instrumento para aniquilar su economía. Igualmente solicitaron la creación de una comisión mixta de diputados, propietarios de manufacturas y representantes de la Junta de Comercio que pactase con el Gobierno “la planificación de un nuevo sistema que nos haga entrar en la gran familia Española sin dejar de ser guipuzcoanos”. Sorprendida por la firme actitud de San Sebastián, la asamblea no se posicionó, disponiendo que se celebrara una Junta Particular que se ocupara de la propuesta de San Sebastián y sugiriendo el nombramiento de unos diputados que, junto a los representantes de la Junta de Comercio, pactasen con el gobierno un arreglo económico que respetara en todo momento los fueros.

Al mes siguiente, agosto de 1831, se reunió la Junta Particular en Azpeitia. En ella se puso de manifiesto la imposibilidad de conciliar ambas posturas. Los representantes provinciales se opusieron desde el primer momento a las aspiraciones de San Sebastián, de suerte que, en medio de una serie de tensiones, se creó una comisión compuesta exclusivamente por los propietarios más influyentes e intransigentes de la provincia. De poco sirvieron las protestas de los donostiarras y la comisión elaboró un “descargo” en el que, además de atacar en términos ofensivos los postulados de la ciudad, se afirmaba que la crisis industrial que padecía la provincia no tenía nada que ver con la vigencia de los fueros y el régimen tributario existente. Respecto al tras-

lado de aduanas se reconocía que éste habría de beneficiar a los grandes comerciantes, pero no a los pequeños, mayoritarios en Guipúzcoa, por lo que también se rechazaba.

Finalmente, la Junta Particular aprobó casi por unanimidad el dictamen de la comisión y, ante semejante desagravio, en Junta General de vecinos celebrada el 27 de ese mismo mes de agosto San Sebastián se decidió crear una comisión que, en unión con otra designada por la Junta de Comercio, reparase su honor vulnerado y buscara fórmulas para la reactivación económica de la ciudad. Su primera actuación fue la redacción de un extenso documento en el que volvían a insistir en los argumentos ya planteados en la exposición del 2 de julio y respondían con abundancia de argumentos y detalles la resolución adoptada por la Provincia en la Junta Particular de Azpeitia. Es la conocida “Memoria Justificativa de lo que tiene espuesto y pedido la Ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa”, publicada en 1832. “Memoria” que, como era de esperar, fue rechazada en la Junta General de Hernani de 1832, ratificando, por contra, el “descargo” aprobado en la Junta Particular de Azpeitia del verano anterior.

La siguiente medida tomada por esta comisión fue promover nuevamente el expediente para la habilitación de San Sebastián para el comercio americano. Esta vez sus intenciones no sólo chocaron con la postura del resto de la provincia, sino también con los recelos de la Junta de Aranceles, que no veía con buenos ojos estas pretensiones mientras se mantuviera el régimen foral en el País Vasco. San Sebastián, lejos de dar marcha atrás, envió a Madrid a Claudio Antón de Luzuriaga con el objeto de seguir las negociaciones. Éstas debieron tener éxito, a tenor de la promulgación del Real Decreto de 14 de noviembre de 1832, por el cual se habilitaba el puerto de San Sebastián para introducir “frutos y efectos coloniales” en las provincias vascas y Navarra y se creaban nuevos empleos a cargo del Estado.

Dicho decreto provocó una reacción inmediata en la Provincia y se decidió que se reuniera la Junta Particular para estudiar la incidencia del mismo en el Fuero. Celebrada en febrero de 1833 también en Azpeitia, la Junta resultó tan tormentosa como la de 1831. Las posturas estaban tan enfrentadas que prácticamente parecía imposible llegar a un acuerdo. La nueva comisión creada al efecto se posicionó en contra del decreto por entender que algunos de sus contenidos iban en contra de los fueros guipuzcoanos. Los representantes de San Sebastián, en medio de un gran alboroto, trataron de hacer oír su exposición rebatiendo los argumentos del descargo elaborado por los comisionados, pero una vez más no tuvieron éxito. Es más, ante la presión de la Provincia, el gobierno emitió una nueva Real Orden el 29 de marzo de 1833

por la que se suspendía la habilitación concedida. De esta manera San Sebastián perdió un instrumento que, en cierta medida, le hubiera servido para paliar la crisis precisamente en un momento en que la ciudad estaba todavía en plena reconstrucción urbana.

El estallido de la Primera Guerra Carlista a finales de ese mismo año hizo que la polémica quedara en suspenso, aunque en el transcurso de la misma tuvieron lugar dos acontecimientos que en condiciones de paz habrían influido muy distintamente. En concreto, nos estamos refiriendo a la ratificación de la R.O. de noviembre de 1832 (habilitación del puerto), efectuada el 16 de enero de 1836, y la Ley de 17 de septiembre de 1837, en virtud de la cual las aduanas eran trasladadas a la costa y a la frontera. Esta vez fue la grave situación por la que atravesaba el País Vasco en aquellos momentos la que impidió que estas medidas pudieran aplicarse.

Sin pretender entrar, lógicamente, en la dinámica del conflicto bélico, es necesario apuntar que la fuerte confrontación que se había vivido durante estos años entre la Provincia y San Sebastián cristalizó, en gran medida, en militancias distintas durante la contienda. Mientras la primera, salvo algunas excepciones, se alió mayoritariamente con el carlismo, San Sebastián se mantuvo fiel al liberalismo representado por Isabel II.

Una vez concluida la lucha y respetados los fueros en virtud del artículo primero del Convenio de Vergara, San Sebastián volvió a plantear sus viejas pretensiones. En efecto, antes de finalizar el año 1839 la Junta de Comercio renovaba sus gestiones para conseguir nuevamente el traslado de las aduanas. Ahora bien, la situación había cambiado tanto que la solución ya no pasaba por la habilitación de su puerto, debido a la independencia de la mayor parte de las antiguas colonias americanas, sino por los beneficios que para la economía guipuzcoana habría de tener la traslación de las aduanas a la costa y a la frontera, dada la competencia de los comerciantes franceses.

Ahondando en su línea reivindicativa, y ante la pertinaz oposición de la Provincia, el 1 de agosto de 1841 el Ayuntamiento de San Sebastián solicitó al gobierno que la ciudad fuera agregada a Navarra, ya que ésta, según la Junta de Comercio, estaba dispuesta a trasladar las aduanas al Pirineo.

No hizo falta que se llevara a cabo una medida tan drástica, ya que el 29 de octubre de ese año (1841) Espartero firmaba en Vitoria un decreto por el que el sistema foral vasco quedaba seriamente dañado. Sin profundizar en los acontecimientos políticos que provocaron tal medida ni en las repercusiones también políticas que tuvo el decreto, diremos únicamente que, en el plano económico, se establecía que las aduanas fueran trasladadas del inte-

rior a la costa y a la frontera, concretamente en San Sebastián, Pasajes, Irún, Fuenterrabía, Guetaria, Deva, Bermeo, Plencia y Bilbao.

Evidentemente, un hecho de semejante alcance no podía pasar desapercibido a los autores de la época. Pascual Madoz, por ejemplo, señalaba en 1847 (IX:97) que hasta hacía bien poco la actividad industrial de la provincia se limitaba prácticamente a la pesca, a la elaboración de hierro y a su transformación en armas de fuego y otros artículos de “tosca construcción”. Decía, sin embargo, que dicha industria “ha recibido últimamente un impulso desconocido, particularmente desde la conclusión de la guerra civil, traslación de las aduanas á la frontera y declaración de la mayoría de edad de S. M.; pues con tan notables sucesos se hizo concebir esperanzas de la conservación de la paz á los capitalistas nacionales y extranjeros”. Y añadía que

“era Guipúzcoa hace pocos años una prov. esencialmente agricultora; hoy se desarrollan admirablemente sus elementos industriales; las condiciones privilegiadas de este suelo hacen una revolución benéfica que ejerce gran influencia no solo en los intereses, sino en los deseos y opiniones de sus hab.: hoy las especulaciones industriales son un poderoso elemento de orden y de paz para este país; cada fáb. crea nuevas esperanzas, y de día en día aumenta el número de los que opinan que la traslación de las aduanas al Ebro sería una gran calamidad, un motivo de disgusto, tal vez una causa de trastornos”.

Unos años más tarde, Nicolás de Soraluce también estableció una relación directa entre el desarrollo industrial guipuzcoano y el establecimiento de las aduanas en la frontera. Incluso, en su *Historia general de Guipúzcoa* llegó a criticar a quienes se habían opuesto sistemáticamente a las reivindicaciones de San Sebastián, reconociendo a ésta los enormes esfuerzos realizados en los años veinte y treinta. En cierta medida, la industrialización que experimentó la provincia durante las décadas centrales del siglo XIX fue debida al incansable empeño de los donostiarras.

Por consiguiente, parece intuirse que el traslado de aduanas tuvo una especial relevancia en el proceso de transformación económica de Guipúzcoa en la década de los cuarenta del siglo XIX, momento de inicio y posterior consolidación del proceso de su industrialización. Con todo, resultaría muy aventurado buscar una explicación monocausal de la modernización económica que experimentó Guipúzcoa a mediados del siglo XIX, debiendo pensar en la existencia de otro tipo de factores que también debieron contribuir a este crecimiento del sector secundario. Junto a la importancia de dicho traslado y la consiguiente “unificación” del mercado español, habría que señalar, en un plano más claramente político, la consolidación del liberalismo y los cambios

institucionales que esto trajo consigo, la paz política obtenida tras el abrazo de Vergara o las medidas fiscales adoptadas por las instituciones provinciales para favorecer el crecimiento industrial.

Ahora bien, tan importante o más como estos factores fue la gran abundancia de agua disponible existente en Guipúzcoa. Hablamos, por lo tanto, de un factor natural de vital importancia para el desarrollo industrial de la provincia. Lo cual, por otro lado, no constituía ninguna novedad, ya que desde la Baja Edad Media y, sobre todo, desde la Edad Moderna habían sido muy numerosos los molinos y ferrerías que se habían instalado en las cuencas fluviales guipuzcoanas. Es más, todos los nuevos sectores sobre los que se basó la industrialización de la provincia precisaron de abundantes y regulares cantidades de agua. Así lo demandaban las empresas textiles, no sólo para el lavado de las materias primas, sino también para el proceso de blanqueo de los tejidos, el tinte de los mismos, etc.; las papeleras, las harineras e incluso las metalurgias. La escasez y mala calidad del carbón se subsanó, en buena medida, y durante las primeras décadas de la industrialización, con esta gran cantidad de agua.

Además, la existencia desde siglos atrás de estas industrias tradicionales sirvió también para ir creando una cierta mano de obra especializada que, en algunos casos, pudo dar el salto a la nueva industria moderna que estaba surgiendo en el siglo XIX.

Finalmente, habría que hablar de un factor geográfico no exento de importancia, la propia ubicación física de Guipúzcoa. Provincia bañada por el mar Cantábrico, esta realidad se ha manifestado como una de las claves de su devenir histórico. En efecto, los puertos guipuzcoanos han constituido un elemento primordial tanto para la actividad pesquera como para el fomento del comercio, bien de cabotaje, bien de largo alcance. Cabe recordar al respecto la actividad de los mercaderes guipuzcoanos traficando con un gran número de productos con los puertos del norte de Europa. Al estar ubicada entre Francia y la Península, Guipúzcoa jugó un destacado papel de intermediación. En virtud de sus fueros, numerosos productos del exterior entraban en franquicia por sus puertos, siendo posteriormente transportados a las distintas localidades del interior. A su vez, diferentes artículos del resto de la Monarquía (lana, sobre todo) y de la propia provincia (hierro, por ejemplo) eran comercializados por los mercaderes locales. Así, sus destinos más frecuentes fueron Francia, Gran Bretaña, Flandes y los Países Bajos.

Nos encontramos, por lo tanto, ante un territorio abierto a las influencias externas, lo cual favorecía notablemente el acceso a los nuevos conocimientos

y técnicas, así como la llegada de extranjeros. La presencia de lo francés en Guipúzcoa desde la misma Edad Media, por ejemplo, resulta, en este sentido, revelador. Ciertamente, las influencias de más allá del Pirineo siempre habían estado presentes en esta provincia, en especial en su zona más oriental. Sin embargo, desde mediados del siglo XIX aquéllas se intensificaron, siendo muy normal la llegada de comerciantes, industriales, artesanos y técnicos franceses a suelo guipuzcoano. Desde fechas bien tempranas, y aprovechando el impulso económico que en esos momentos estaba experimentando Guipúzcoa, fueron numerosos los franceses –judíos muchos de ellos– que se instalaron en esta provincia, contribuyendo positivamente a dicho desarrollo.

En definitiva, todos estos factores, de muy variada naturaleza, contribuyen a explicar las transformaciones que se produjeron en la economía guipuzcoana de mediados del siglo XIX. Una transformación, por otro lado, totalmente necesaria, ya que, como consecuencia de la puesta en marcha de la denominada Revolución Industrial en Gran Bretaña en la segunda mitad del siglo XVIII, la economía europea había iniciado una nueva etapa de sustitución de las industrias tradicionales por otras que denominamos modernas. En el caso vasco, por ejemplo, su industria más característica, la del hierro producido en las ferrerías, entró en crisis con el cambio de siglo, de suerte que, a partir de los años cuarenta del XIX, con la implantación de las nuevas técnicas procedentes de Gran Bretaña y del norte de Europa, el número de ferrerías fue descendiendo, a la vez que se hacían menos competitivas.

De esta forma, a partir de la década de los cuarenta del siglo XIX comenzó también en Guipúzcoa un proceso de industrialización que ha pervivido hasta nuestros días. Así, el fenómeno que denominamos industrialización puede ser entendido como la aceleración y discontinuidad que se produce desde una industria de tipo artesanal a otra caracterizada por el uso generalizado de medios de producción mecánicos en la industria textil y minera y la implantación de altos hornos en la siderurgia. Hecho acompañado, por otro lado, de una creciente concentración de obreros y de capitales. Para lo cual era preciso que la agricultura incrementase su producción, aumentando su productividad por activo empleado, de manera que liberase parte de su población activa. El trasvase de esta mano de obra hacia los sectores secundario y terciario indicará la intensidad del proceso de industrialización.

En el caso propiamente guipuzcoano, el traslado de aduanas no sólo fue beneficioso para el comercio de la provincia, algo que a la postre vendría a poner muy a las claras las deficiencias del puerto de San Sebastián, sino también para el sector secundario, ya que, una vez que las aduanas fueron ubicadas en la costa y en Irún, la industria guipuzcoana pasó a estar protegida,

puesto que la entrada de productos extranjeros, exentos de derechos arancelarios hasta la fecha, resultó a partir de ese momento más costosa. A su vez, los productos guipuzcoanos ya no tuvieron que pagar aranceles al entrar en el interior peninsular. Lo cual abrió nuevas posibilidades a la inversión. La configuración de un mercado nacional y el efecto proteccionista del traslado mismo determinó el desvío de capitales hacia la industria moderna.

Por consiguiente, fue a partir de 1842 cuando comenzaron a sentarse las bases del futuro proceso industrializador de la provincia. Ahora bien, este proceso fue muy diferente al que se produjo en Vizcaya, por ejemplo, donde el peso del mismo lo llevó la industria siderúrgica y donde la concentración geográfica en la ría de Bilbao fue su característica más acusada. En Guipúzcoa, sin embargo, este nuevo sistema fabril se extendió prácticamente por toda la provincia, siguiendo, como lo había hecho en el pasado, los cursos de los diferentes ríos, precisamente por esa importancia del agua que antes se ha mencionado. Pero, además, su industrialización se basó, en gran medida, en bienes de consumo, es decir, en bienes finales aptos para ser consumidos directamente, como son, por ejemplo, el papel y los textiles. Por consiguiente, una de las principales características que apareció en estos años y que se mantuvo posteriormente fue la diversificación. Porque si algo ha venido a definir la industrialización guipuzcoana ha sido precisamente la variedad de subsectores en los que los empresarios invirtieron. Empresarios que, en buena medida, estaban vinculados al comercio, de suerte que lo que se produjo en estos años fue un tránsito del capitalismo comercial a otro mixto.

Fueron varios, pues, los ramos industriales en los que se produjeron destacadas inversiones. En 1842, la sociedad “Brunet, Tantonat, Guardamino y cía.”, inauguró en Tolosa una de las primeras fábricas de papel continuo de España, “La Esperanza”. Tres años más tarde, la misma familia Brunet comenzó la construcción de una fábrica de algodón en Oria, la cual empezó a funcionar con su moderna maquinaria de hilar y tejer en 1848. Siguiendo con el textil, hay que decir que en 1845 se fundaron en Rentería la “Sociedad de Tejidos de Lino”, renovación de otra constituida un año antes en Bayona, y otra fábrica de paños finos de lana en Yurreamendi, jurisdicción de Tolosa, bajo la razón social de “Pedro Lesperut, Reverdy y cía.”. En 1846, esta vez en Vergara, se creó una nueva algodonera, la de San Antonio, perteneciente a la sociedad en comandita “Frois, Silva, Blanc y cía.” y dedicada a la fabricación de indianas azules de dos caras. Ese mismo año nació también la “Sociedad de tejidos de lana de Azcoitia”. En 1850 se constituyó en Irura la sociedad comanditaria “J. Larion, Echazarreta y cía.”, cuyo objetivo era la fabricación de papel e hilados y tejidos de algodón y de lana.

Todos estos ejemplos no nos dejan hablar, ni mucho menos, de un proceso industrializador espectacular, aunque sí permiten observar el inicio de la transformación que en la industria guipuzcoana se estaba operando. De hecho, junto a la industria tradicional, representada fundamentalmente por las ferrerías e incluso por los molinos, muy abundantes todavía a mediados del siglo XIX, nos encontramos ya con nuevas iniciativas empresariales que iban por caminos bien distintos. Eran nuevos subsectores económicos que respondían a nuevas necesidades. Por un lado, nos encontramos con el papel, cada vez más usado entre las capas medias y altas de una sociedad progresivamente más culta, educada y lectora de periódicos y de libros. Un papel empleado, además, por una administración que se fue haciendo cada vez más burguesa, como consecuencia del triunfo del estado liberal. A lo largo del siglo XIX, por lo tanto, se aprecia un aumento considerable de la demanda de papel. Los empresarios guipuzcoanos supieron estar atentos, pues, a estos cambios y un dato interesante al respecto puede ser la presencia en este subsector del capitalismo comercial donostiarra, que no había estado anteriormente ligado a las actividades de las ferrerías. Quizás por ello optó por una nueva vía industrial, ante las posibles perspectivas que se estaban generando. Además, hay que tener en cuenta que por entonces no existía una industria papelera propiamente española, por lo que la competencia era menor, frente al sector siderúrgico, por ejemplo, donde Andalucía, Asturias y Vizcaya se presentaban como grandes competidoras.

Por otro lado, hay que referirse también al textil. Toda vez que los productos extranjeros dejaron de entrar en franquicia en suelo vasco, se vio una buena oportunidad para abastecer el mercado desde fábricas enclavadas en el mismo suelo guipuzcoano. Se trataba, pues, de sustituir unos artículos foráneos, pagados ahora más caros, por otros locales, facturados con técnicas modernas.

Por eso, en la medida en que fueron proliferando estas industrias modernas, las manufacturas tradicionales entraron en una fase de regresión, siendo el caso más evidente el de las ferrerías. Ciertamente, éstas lograron pervivir largo tiempo, pero su número empezó a descender irremediamente desde mediados de la centuria. La verdad es que poco podían hacer, como ya se ha dicho, frente a las nuevas técnicas y formas de organización del trabajo de los nuevos centros metalúrgicos.

Así pues, a partir de mediados de los años cincuenta se aprecia un incremento en las inversiones industriales. Ya se ha insistido en la importancia del traslado de aduanas para el desarrollo industrial de Guipúzcoa, pero posiblemente haya que tener también en cuenta las nuevas leyes aprobadas por los liberales progresistas con vistas a la liberalización económica. Esos mismos progresistas que, como se sabe, decidieron trasladar definitivamente a San

Sebastián la capitalidad de la provincia. Pues bien, sin duda, la Ley de Ferrocarriles de 1855, que favoreció un impulso espectacular de este nuevo medio de transporte, y las Leyes de Bancos de Emisión y de Sociedades de Crédito de 1856 jugaron un papel fundamental en la vida económica española de estos años. A estas leyes habría que añadir la nueva Ley de Sociedades Mercantiles de 1869, que vino a sustituir a la muy restrictiva de 1848, con lo que se abrían importantes perspectivas para la asociación de capitales, elemento esencial de todo proceso industrializador.

Las nuevas posibilidades económicas que entonces se abrían en Guipúzcoa venían marcadas, pues, por el crecimiento industrial. Y si bien es cierto que quizás no podamos hablar de una auténtica revolución industrial, a la manera de determinadas zonas de Gran Bretaña, lo que sí podemos decir es que fue en ese momento cuando se inició el paso de un capitalismo comercial a un capitalismo industrial, de suerte que la industrialización se convirtió en el auténtico motor de la modernización guipuzcoana, determinando en el futuro su comportamiento económico, social y político. Así, junto a estas fábricas papeleras, textiles y siderúrgicas, es necesario mencionar también otras industrias dedicadas a la producción de harina, a la obtención de cemento hidráulico, a la fabricación de fósforos o a la elaboración de jabón y estearina. Aunque con una relevancia menor que el papelero, el textil y el siderúrgico, estos ramos industriales jugaron un papel capital en la producción industrial de algunas localidades guipuzcoanas, convirtiéndose, además, en ciertos casos (cemento y fósforos) en las principales empresas de España.

Sin embargo, sería preciso señalar que dentro de esa estructura diversificada de la economía guipuzcoana de mediados del siglo XIX no todo fue industria, sino que existieron otros sectores que cobraron protagonismo y, debemos enunciar. Concretamente nos estamos refiriendo al comercio, nucleado en torno al puerto de Pasajes y el trazado ferroviario; el turismo, llegando a convertirse San Sebastián en la capital del turismo español; o todas las actividades relacionadas con las aduanas y que tanto tenían que ver con esa posición geográfica de Guipúzcoa a la que antes se ha aludido.

En conclusión, y siendo cierto que carecemos de un estudio sistemático sobre el desarrollo económico de Guipúzcoa en el siglo XIX, a tenor de las iniciativas apuntadas, lo que se puede decir es que a partir de 1842 este territorio inició su proceso de industrialización, de suerte que para 1914 lo podemos considerar como una provincia industrial. Con un sector secundario, además, caracterizado por su diversificación, en el que no hay un sector claramente predominante. Este resultado de principios del siglo XX tuvo su período de gestación, sin lugar a dudas, entre 1842 y 1873.

Selección bibliográfica

- APARICIO, Celia (1991): *Poder municipal, economía y sociedad en la ciudad de San Sebastián (1813-1855)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- BARCENILLA, Miguel Ángel (1999): *La pequeña Manchester. Origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Errenteria (1845-1905)*, Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián.
- CASTELLS, Luis (1987): *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*, Siglo XXI y Universidad del País Vasco, Madrid.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo (1982): “Guipúzcoa 1839-1868: la recomposición de una sociedad”, en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, Juan Carlos (coord.): *Estudios de historia contemporánea del País Vasco*, Haranburu, San Sebastián.
- GÁRATE, Montserrat (1976): *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- GÁRATE, Montserrat y MARTÍN RUDI, Javier (1995): *Cien años de la vida económica de San Sebastián (1887-1987)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- GONZÁLEZ GARCÍA, José María (2005): *La metalurgia guipuzcoana en la primera mitad del siglo XX. Unión Cerrajera de Mondragón, Patricio Echeverría, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, San Pedro de Elgoibar y Orbea*, Industri arrastoak, Bilbao.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1981): *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, Haranburu, San Sebastián.
- LARRINAGA, Carlos (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- . (2003): “Recursos hidrológicos, industrialización y transformación del paisaje en el País Vasco entre 1842 y 1914”, en SABIO, A. e IRIARTE, Iñaki (eds.): *La construcción histórica del paisaje agrario en España y Cuba*, Los Libros de la Catarata, Madrid.
- . (2005): “Los primeros síntomas de modernización económica en el País Vasco”, en BARRUSO, P. y LEMA, J. Á. (coords.): *Historia del País Vasco. Edad Contemporánea*, Hiria, San Sebastián.
- . (2005): “Comercio con América y traslado de aduanas. El nacimiento del liberalismo económico en Guipúzcoa en la primera mitad del siglo XIX”, *Anales de Historia Contemporánea*, n.º 21.

- . (2006): “Les juifs de Bayonne et leur contribution au développement du Guipúzcoa au XIXe siècle”, *Revue d'histoire de Bayonne, du Pays Basque et su Bas-Adour*, n.º 161.
- . (2006): “Inversiones extranjeras en Guipúzcoa en el siglo XIX (1842-1875)”, *Historia Contemporánea*, n.º 33.
- . (2006): “L'économie atlantique et le modelage de l'espace urbain. L'influence du port dans le cas de Saint-Sébastien au XIX siècle”, in G. Saupin (dir.): *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XXe siècle*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- . (2007): *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao.
- RILOVA, Carlos (2008): *Vida del Duque de Mandas (1832-1917)*, Instituto Dr. Camino de Historia donostiarra, San Sebastián.
- RUBIO, Coro (1996): “La burguesía donostiarra y la cuestión aduanera: un conflicto foral”, estudio introductorio de la *Memoria justificativa de lo que tiene expuesto y pedido la ciudad de San Sebastián para el fomento de la industria y comercio de Guipúzcoa (1832)*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- TORRES VILLANUEVA, Eugenio (2006): “La empresa en el País Vasco (siglos XIX y XX)”, en GARCÍA RUIZ, José Luis y MANERA, Carles (eds.): *Historia empresarial de España. Un enfoque regional en profundidad*, LID Editorial empresarial, Madrid