

COMERCIO Y COLONIAS (1770-1850) EL PAPEL DE GUIPUZCOA

Emiliano Fdez. de Pinedo y Fdez.
Catedrático y Director del Dpto. de Historia
e Instituciones Económicas
de la Universidad del País Vasco

Hablar del papel de las colonias y del comercio en los siglos XVIII y XIX del País Vasco en un ciclo sobre Dirección y Administración de empresas parece un tanto fuera de lugar. Probablemente muchos alumnos y sectores del profesorado no suelen tener muy claro para qué sirve una materia como la historia y más en concreto la historia económica, como no sea para, si a uno le gustan novelas como *En el nombre de la rosa*, ubicarse en el tiempo y en el espacio.

Sin embargo la Historia en general y la económica en particular cumplen o mejor, deberían cumplir un papel importante y sobre todo deberían ser tenidas en cuenta a la hora de tomar decisiones tanto a nivel microeconómico como macroeconómico.

Solemos interesarnos por el pasado, es decir por la historia, porque el pasado, en buena medida, influye sobre nuestro presente. De forma no muy diferente a como hemos heredado de nuestros padres el color del pelo, de los ojos, aspectos de nuestro carácter, etc. también la realidad cotidiana está hecha, en buena parte, por lo que hemos heredado del pasado, a veces de un pasado muy remoto. Es el peso de las estructuras, estructuras que suelen resistir al paso de tiempo y que influyen sobre nuestro que hacer cotidiano sin que nos demos cuenta. Hay que estudiar el pasado porque éste forma parte importante de nuestro presente, y si no determina, cuando menos condiciona sectores de la actualidad.

España ha sido un país que tradicionalmente ha tenido una balanza de comercio deficitaria y que la ha saldado exportando metales preciosos procedentes de sus colonias o gracias a las remesas de emigrantes o vendiendo servicios. Toda política económica que no tenga en cuenta esta realidad no sólo estará condenada al fracaso, sino que hará más dura la vida a los ciudadanos que la padezcan.

A nivel microeconómico sucede algo parecido. Un determinado producto no se fabrica sin tener en cuenta la demanda, es decir, los hábitos de consumo que siempre están muy enraizados en el pasado, ni las posibilidades de disponer de unos recursos, entre ellos sobre todo humanos, y la cualificación de la mano de obra es el resultado del trabajo de muchas generaciones pasadas. Más que mirar hacia el futuro, cuando hay que tomar decisiones a nivel macro y microeconómico hay que mirar al pasado y procurar tomar las que no vayan frontalmente contra él, ni siquiera tangencialmente contra él.

Cogiendo un parcial aspecto de la vida económica del pasado vasco espero mostrar cómo lo que sucedió en una determinada época no fue el resultado de decisiones momentáneas o coyunturales sino la manifestación de algo que hundía sus raíces en un pasado viejo en más de un siglo.

En 1831 estallaba un fuerte enfrentamiento entre la Provincia de Guipúzcoa y la ciudad de San Sebastián. Unos cuantos ciudadanos donostiarros plasmaron en un documento, que no es desconocido, pero sí poco utilizado, sus opiniones en un tema entonces candente, el de los fueros, o mejor sería decir, el de algunos aspectos de los fueros.

Exposición de la ciudad de San Sebastián en 1831

“M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa.= El Ayuntamiento y la Junta de Comercio de San Sebastián se hallan más que nunca en la dolorosa necesidad de afligir a V.S. con el recuerdo de los males que sufre esta desventurada ciudad.

Notorio es que toda esta población funda su existencia en el comercio; notoria es también la nulidad actual del comercio y ya es una predicción, sino que es un hecho la calamidad espantosa que destruye, unos tras otros, a estos miserable habitantes. Si alguno osára cohonestar su insensibilidad mostrándose incrédulo de la extremidad de estos males, nada hay más fácil que ponerlos a la vista; además de que cualquiera puede convencerse acercándose al banquero, al negociante, al tendero, al artesano, el propietario, a las personas de todas las profesiones y de cualquier rango de este Pueblo. Su miseria es general: la ruina de los unos está consumada: la de otros está cercana a su término: el más aventajado es quien no trabaja; y esos son pocos.

Pero el comercio que es la necesidad vital de San Sebastián, es también necesario el resto del País, Guipuzcoa situada en un terreno corto, fragosos y estéril: Guipuzcoa cargada con una población sobreabundante que ha fecundado los riscos más montuosos, establecido caseríos en todos los rincones, y agotado ya todos los recursos del suelo, tiene todavía brazos numerosos condenados a la inercia ó a la emigración. La industria es el recurso natural de todo país en que la tierra no basta a su población. Por eso en Guipuzcoa se establecieron cuantiosas manufacturas de fierro, que han surtido por siglos a la próspera España, y a sus ricas e inmensas colonias; más también se ha obstruido este caudaloso manantial de la riqueza Guipuzcoana.

Otro recurso no menos poderoso ha desaparecido para Guipuzcoa. Su situación litoral, el genio y bravura de sus habitantes, se abrieron camino por el Océano a todos los países del mundo y establecieron un vasto comercio que en cambio de nuestros fierros trajo al país una buena parte de los caudales del nuevo mundo. El comercio de lanas enriqueció todavía a sus habitantes: el de la ballena, y el de bacalao mantuvieron por mucho tiempo con gran ventaja de la fortuna de la Provincia una multitud de hijos. La Compañía de Caracas ha sido hasta nuestros días el vehículo de los preciosos frutos de Venezuela, que esportados a Aragón y Navarra, nos han traído caudales muy granados.

Pero todo lo que había sobrevivido al antiguo poder Español, se ha hundido en la sima sangrienta abierta por las convulsiones políticas de este siglo. Unas pocas lanchas pescadoras son todas las reliquias de nuestra famosa marina mercante; Churruca cerró las páginas gloriosas de la marina Real, a cuyo esplendor contribuyeron tan poderosamente los Elcanos, los Oquendos y otros mil Guipuzcoanos; nuestra Dársenas que proveyeron al Estado y al comercio bajeles, apenas oyen el martillo del constructor: en fin la muerte del comercio es una triste verdad que se anuncia en todo el país. En todo el país, sí: porque no solamente daba vida el comercio al negociante de San Sebastián, a la marinerías, a los constructores y a los otros ramos que tienen relación con una marina extendida y activa, sino que comunicaba su influencia a las demás clases. Millares de jóvenes, transportados por el comercio a la América, a la India y a todas las regiones del mundo, han enriquecido sus familias al cabo de algunos años. La industria fabril recibía del comercio los modelos de sus artefactos, y le debía además su transporte a los países lejanos. Con el comercio ha muerto la industria: en el mismo día se han cerrado nuestro puertos y nuestras herrerías: las mismas trabas que ligan al marinerío, atan también al boyerizo: el mismo silencio se ha apoderado de los muelles y del camino Real.

Excluidos del antiguo comercio de lanas, ballena y bacalao: abierto el nuevo mundo a los extranjeros: no hay otro ramo de cómoda explotación para nosotros que el de frutos coloniales españoles. Las ricas provincias de Navarra y Aragón se hallan a nuestras puertas, y la Providencia les señala las playas de Guipuzcoa

para recibir los artículos de América que consumen. El retorno natural de las expediciones de ultramar es el fierro del país, cuya ductilidad y el hábito de siglos le dio sobre el de otros países una procedencia, que podría establecerse con la renovación de nuestras relaciones en aquellos dominios. Con esto ganaría mucho la manufactura del fierro, y mucho más todavía cuando españolizándolo, por decirlo así, nos sea dado esplendor en la Península; porque entre tanto pos ahora se considera casi extranjero, con lo que perdemos infinitamente en la concurrencia, y se da lugar a que fomentándose las fábricas del interior llegue un día en que absolutamente sea excluido el nuestro. Otra ventaja nos proporcionaría el comercio en las actuales circunstancias. La rebelión ha expulsado del nuevo mundo grandes capitalistas que esperan en Burdeos y otros puntos que se les habrá aquí el medio de comerciar, que es la profesión de toda su vida. Si hay comercio, vendrán, por que los llama su cuna, su lengua y sus costumbres. Si viene, contraerán alianzas, heredarán a los suyos: recibirá el país su riqueza; pero si no hay comercio, los fondos franceses tragarán sus caudales y a la vuelta de una generación habrá perdido el país muchos naturales y mucha riqueza. Libertad, pues, del comercio directo de América, y libertad de expandir en el Reino los productos de nuestro suelo y de nuestra industria como los demás Españoles: tales son indudablemente los únicos remedios que nos quedan.

Pero ambos dependen del Gobierno, quien puede imponer a su dispensación ciertas condiciones. Hay entre estas algunas conocidas que hallaron antes resistencia de parte de algunos ilustres Guipuzcoanos: pero el tiempo dio lugar al examen, y al examen cedió la resistencia, de modo que la habilitación del Puerto de San Sebastián acordada en el Real Decreto de 21 de febrero de 1828, no solamente no es resistida ya, sino que ha sido solemnemente apoyada por la provincia. El mas es que la habilitación no se ejecuta; y que sea porque se la quiere someter a una nueva combinación o por otro motivo, se hacen posibles otras dificultades. La necesidad de ir delante de ellas y vencerlas es perentoria: aquella doble libertad del comercio y de la industria de Guipuzcoa es la condición de nuestra existencia: debemos buscarla y desembarazarle el camino.

Más no hay que tocar el arca santa, exclaman los idólatras del fuero: no los comerciantes e industriales no reprobaremos ese sentimiento noble y patriótico: permítasenos solamente analizarlo.”

Aparentemente este texto era el resultado de una coyuntura política muy concreta, sin embargo, se trataba un texto que se empezó a elaborar tal vez en el siglo XVII o cuando menos a mediados del siglo XVIII, aunque no se publicó hasta 1831.

Una buena parte de nuestro pasado arranca del siglo XVII. Fue entonces cuando la trayectoria económica de la monarquía hispana empezó a diferenciarse alarmanamente del resto de la Europa Occidental. Fue entonces cuando una consi-

derable parte de las actividades económicas que habían florecido en la centuria precedente desaparecieron. El País Vasco no salió muy mal parado, sobre todo si lo comparamos con Castilla. Pero también se vio afectado¹.

Como en todas las épocas de recesión económica, lo que quedó de actividad tendió a concentrarse. Eso fue lo que sucedió en el siglo XVII con el sector comercial. En la centuria precedente Santander, Bilbao, Deva y San Sebastián habían sido puertos por los que entraban y salían mercancías que en gran parte se consumían en la Submeseta norte y en el alto valle del Ebro. Cuando se produjo la contracción económica y el tráfico disminuyó no todos los puertos lograron mantener su actividad. En la cornisa cantábrica Santander, Deva y San Sebastián se eclipsaron y buena parte de lo que de tráfico comercial quedó pasó a manos de Bilbao, que atravesó un siglo XVII mediocre, pero no malo. San Sebastián y Deva se vieron particularmente afectadas porque también sufrieron la competencia de Bayona. Parte de los consumidores navarros y riojanos se abastecieron a través del puerto francés de bienes importados y por él exportaron muchas de sus lanas.

Cuando se inicia la carrera del siglo XVIII, los competidores arrancaban de puntos de partida diferentes. Los más rezagados buscaron o hallaron o les sugirieron itinerarios distintos a los de los más fuertes.

Si os fijáis un poco, incluso hoy en día, hay más elementos en común entre Santander y San Sebastián que entre ésta y Bilbao. Algo así sucedió en el siglo XVIII. Santander y San Sebastián, que habían sido las perdedoras del siglo XVII recurrieron, lograron o les ofrecieron y ellas aceptaron caminos distintos a los de Bilbao. Bilbao controlaba el comercio con la Submeseta norte, sobre todo la exportación de lana, y también dominaba el tráfico con el norte de Europa. Y lo siguió controlando a lo largo de la centuria. San Sebastián y Santander tuvieron que abrirse salidas en otros espacios. Dos me parecen los rasgos peculiares y comunes de estos dos puertos del Cantábrico: recurso a la ayuda de la monarquía, ahora diríamos del Estado, y vinculación con ámbitos hasta entonces marginales de las colonias españolas en América.

La villa cántabra contó con el decidido apoyo de la monarquía en el terreno económico. Uno de los primeros caminos reales abiertos, que facilitó las comunicaciones entre Castilla la Vieja y la costa cantábrica fue el camino de carros de Reinosa a Santander. Más o menos conectado con él estuvo la construcción de parte del canal de Castilla. Los trigos y las harinas de la Tierra de Campos podían viajar a través de una vía fluvial hasta el pie de las montañas cantábricas y luego descender hacia la costa en carros merced a una ruta que había convertido una senda para

1. Véase Ignacio Carrión Arregui, *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Bilbao 1991, pp. 104, 105 y 106.

mulos en un camino carreteril. A estas ventajas se añadieron exenciones fiscales a las lanas que procedentes de Castilla se embarcaran por el puerto cántabro. Se trataba de convertir a Santander en el puerto de salida de los granos y lanas de Castilla y, en contra partida, importar por él los productos manufacturados que consumía la submeseta norte. Estas ventajas económicas y fiscales se completaron con la habilitación del puerto de Santander para el comercio con América, uno de los pocos puertos al que, inicialmente, se le permitió el tráfico directo con las colonias americanas. Los nexos entre Santander y Cuba se afianzaron y darán sus frutos en el siglo XIX. Bilbao, por contra, no contó con ayudas especiales de la corona. Ante la creciente competencia de Santander la villa de Bilbao, su Consulado, en ambos casos intereses mercantiles e inmobiliarios, y el Señorío de Vizcaya se asociaron para transformar el viejo, peligroso y caro camino a través del cual se superaba la peña de Orduña en un ruta moderna, a través de la cual podían circular carros cargados con pacas de lana desde Pancorbo hasta el puerto de Bilbao.

Guipúzcoa no se vio tan beneficiada por la acción de la corona, aunque los gastos bélicos (guarniciones, armamento...) en los fuertes de Fuenterrabía y de San Sebastián fueron siempre una fuente de ingresos nada despreciable. Sin embargo, contó con dos elementos dinamizadores importantes vinculados a la política económica de la monarquía. Por un lado el mantenimiento de la tradicional demanda de armas ligeras por parte de los ejércitos reales a través de los asientos entre la hacienda real o el ministerio de guerra y los armeros guipuzcoanos, por otro la inserción de la Provincia en los planes de recuperación del comercio activo con las colonias. La pérdida de la hegemonía militar de la monarquía hispana había conducido, tanto en la metrópoli como sobre todo en las colonias, al desarrollo de un floreciente contrabando entre éstas y ciertas potencias extranjeras (Holanda, Inglaterra, Francia). Entre los diversos intentos por acabar con esta situación está la constitución de compañías privilegiadas de comercio a las cuales se les concedía el monopolio de comercio con una parte determinada del Imperio a cambio de ciertas contrapartidas. Una de estas compañías fue la Compañía de Caracas, a la que se le otorgó el monopolio de comercio con una zona, entonces, marginal del Imperio y que vivía en buena medida del interélope: "Venezuela figuraba entre las más fértiles y potencialmente ricas de las provincias hispano-americanas, y capaz de producir grandes cosechas de valiosos géneros alimenticios, pero como otras regiones puramente agrícolas de América, nunca había constituido un factor importante en el Imperio español"². La relativa proximidad entre Caracas y La Habana vinculó en cierto

2. Ronald D. Hussey, *La Compañía de Caracas 1728-1784*, Caracas 1962, p. 56. El estudio de Hussey sobre la compañía de Caracas, a pesar del tiempo transcurrido (la edición en inglés data de 1934 y ya en 1929 había publicado trozos en *Hispanic American Historical Review*, IX, 1929, pp. 1-30) sigue siendo la mejor obra sobre el tema. Para los dividendos repartidos por la Compañía, utilizando la contabilidad de la hacienda de la provincia de Guipúzcoa, accionista importante de la Caraqueña, véase, Isabel Mugartegui, *Hacienda y Fiscalidad en Guipúzcoa durante el Antiguo Régimen 1700-1814*, San Sebastián 1990, p. 114, cuadro 26.

modo a la Compañía de Caracas con Cuba, dado que buques de esta compañía a veces atracaban en La Habana y cargaban allí tabaco con destino a la metrópoli³.

Tanto Santander como San Sebastián se vincularon a lo largo del siglo XVIII a zonas marginales del Imperio, pero, para su suerte, de futuro brillante.

Para la monarquía hispana los territorios coloniales que más le interesaban eran Nueva España y el antiguo imperio Inca. El sistema imperial estaba montado sobre la explotación y exportación de metales preciosos, plata sobre todo, ocupación de cargos burocráticos civiles, religiosos y militares muy bien retribuidos y un comercio teóricamente reservado a los hispanos, del que en la práctica éstos sólo obtenían ciertos beneficios derivados de su papel de intermediarios entre los consumidores americanos y los productores y vendedores de bienes manufacturados europeos no peninsulares. Este colonialismo, que podemos calificar de feudal, era muy diferente al que, imitando a los portugueses, empezaron a practicar en la zona de las Antillas los holandeses primero y luego los ingleses y franceses. A diferencia de los hispanos, estos últimos se habían asentado, a pesar de ellos, en zonas marginales (ciertas islas de las Antillas) y habían fracasado en sus intentos por asentarse de forma estable en el continente. En las islas caribeñas, copiando el sistema portugués de las haciendas e ingenios azucareros empezaron a cultivar caña de azúcar merced a sirvientes vinculados por contratos a largo plazo, pero sobre todo con esclavos traídos de África. Frente a la exportación de metales preciosos, actividad típica de las colonias ricas del Imperio hispano, los colonos británicos, franceses y holandeses se dedicaron a producir productos que se conocerán como coloniales (azúcar, café...), y que empezaban a tener un mercado entre las clases acomodadas de Europa. En contrapartida de estos bienes importaban ciertos productos manufacturados, unos para el consumo suntuario de los hacendados, otros para equipar los ingenios y otros para vestir a los esclavos. Este nuevo tipo de colonialismo tomó fuerza en las Antillas a partir de mediados del siglo XVII y además las islas en manos de holandeses, británicos y franceses fueron utilizadas como bases para practicar un lucrativo interloque con las colonias hispanas⁴. Se daba la paradoja que la mayoría del consumo de azúcar, cacao, o tabaco realizado en España llegaba a la Península a través de mercaderes británicos, holandeses y franceses. La monarquía hispana, con el cambio de dinastía, trató de modificar esta situación. Pero para ello era necesario poblar y establecer relaciones comerciales regulares con zonas, desde el punto de vista de los súbditos de la monarquía hispana, poco atractivas. Insertar a Venezuela, a Cuba o a la zona de Río de la Plata en el llamado nuevo colonialismo requería esfuerzos y voluntad política ya que, espontáneamente, los emigrantes hispanos se

3. Ronald D. Hussey, *La Compañía...* O.C., p. 222: "grandes cantidades [de tabaco] salieron de la isla en barcos de la Corona o de propiedad privada, de los cuales estos últimos comprendían los de la Compañía de Caracas...".

4. Emiliano Fdez de Pinedo y Fdez, *El siglo del absolutismo*, tomo 8 de la *Historia Universal Planeta*, Barcelona 1994, pp. 40 y ss.

dirigían sobre todo a los virreinos en los que ellos consideraban que podían hacer fortuna con rapidez y facilidad: México y Perú. Las autorizaciones para crear compañías privilegiadas para comerciar con ciertas zonas de América (la de Caracas, la de La Habana luego, la de Buenos Aires...) trataban precisamente de ofrecer una serie de ventajas para intentar desarrollar un nuevo tipo de colonialismo en áreas claramente marginales en el siglo XVIII. Venezuela proporcionaría cacao, Cuba azúcar y tabaco, Río de la Plata cueros y a cambio, la metrópoli les abastecería de los productos manufacturados que demandasen. Se trató de proyectos claros y a veces lúcidos, aunque no de fácil puesta en práctica. Pero, casi de forma paradójica, en el siglo XIX, mientras que las zonas mineras, con la emancipación atravesarán graves dificultades, Argentina, Uruguay, Cuba....iniciarán una larga fase expansiva que durará prácticamente todo el siglo XIX. Las zonas peninsulares unidas al tráfico con las áreas mineras, caso de Cádiz, no remontarán las dificultades derivadas de la Independencia de las colonias continentales americanas, por contra aquellos puertos que habían comerciado con las Antillas o con Río de la Plata prosperarán

Así pues, la vocación colonial del siglo XIX de Santander y de San Sebastián hundían sus raíces en el siglo XVIII. Sin embargo, por razones políticas en buena medida, durante no pocos decenios ese casi paralelo inicial camino de Santander y San Sebastián se separará.

El distanciamiento de los intereses de la corona y los de la provincia de Guipúzcoa se pueden fechar en los años ochenta del siglo XVIII. En 1784 y 1785 se liquidaba la Compañía de Caracas y se creaba una nueva compañía, la de La Habana, y "se invitaba a los accionistas [de la primera] para el traspaso de sus intereses a la nueva entidad"⁵, pero los nexos entre la nueva empresa comercial y la Provincia resultaban mucho más laxos que en el caso de la de Caracas⁶. Además en

5. Ronald, D. Hussey, O.C., p. 312.

6. La Compañía de La Habana tuvo escasos nexos con Guipúzcoa, aunque no pocos de sus maltratados accionistas tuvieron un origen guipuzcoano o incluso vivieron en la Provincia. La citada compañía, que lo era por acciones, sólo repartió desde su creación en 1740 hasta su ocaso a mediados del siglo XIX dividendos doce veces. Que en un siglo de existencia sólo se distribuyeran beneficios a los accionistas en una docena de años y que sin embargo no se liquidara la compañía debería llamar la atención a cualquier profesional de la historia medianamente inteligente. Parece obvio que además de la contabilidad oficial, cuyos datos se conservan en los archivos y se utilizan como fuente digna de crédito, existió una caja B. Historiadores cubanos del siglo XIX ya se dieron cuenta de ello, o recientemente María Jesús Matilla Quiza: "Lejos de los propósitos anunciados, la administración de la compañía, con la complicidad del capitán general de la isla, realizó comercio ilícito (...) con el que obtuvo grandes ganancias, falseadas en los balances...", en *Enciclopedia de Historia de España*, dirigida por M. Artola, tomo 5, Madrid 1991, p. 282. La consulta en el Archivo General de Indias de la documentación que sobre la compañía de La Habana existe en la sección de Contratación o la lectura de autores cubanos sin duda hubiera aclarado el tema a M. Gárate. Así, por ejemplo, el "algún permiso para ocuparse "directamente" de la introducción de esclavos" de M. Gárate, representó en realidad nada menos que 4.986 esclavos en un decenio, vendidos por el sistema por adelantado a cambio de tabaco. M. Gárate, *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián 1993, p. 108.

1782 la monarquía iniciaba una nueva política económica, reforzando los aspectos proteccionistas y entraba en conflicto con el sistema aduanero de las provincias vascas. Los límites aduaneros que pasaban por Valmaseda, Orduña, Vitoria y los puestos entre Guipuzcoa y Navarra permitían un contrabando que restaba ingresos fiscales a la corona, entre ellos los derivados del monopolio del tabaco, y debilitaba los efectos de la nueva política económica. La resistencia vizcaina y guipuzcoana a trasladar las aduanas a la costa y frontera francesa llevó aparejada la negativa de la monarquía a conceder a los puertos vascos la posibilidad de comerciar directamente con las colonias americanas. Mientras que Santander consolidaba su posición de puerto colonial, Bilbao y San Sebastián veían periclitarse los negocios vinculados directa o indirectamente a los nexos con las colonias. Bilbao comerciará con América, pero tendrá que utilizar como intermediario a Santander; algo parecido le acontecerá a San Sebastián, aunque en este caso sus nexos coloniales pasarán más por Bayona que por el puerto montaños.

Estas dificultades sin embargo no rompieron las vinculaciones con las colonias americanas. La corriente migratoria que había desarrollado la compañía de Caracas no se romperá y aunque utilizando intermediarios se seguirá importando coloniales de América y exportando algunos bienes siderúrgicos.

A fines del siglo XVIII e inicios del XIX el mundo colonial europeo en América experimentó una serie de cambios. Por un lado, los influjos de la revolución francesa dieron lugar a sublevaciones de esclavos antillanos que acabaron entre fines de la centuria e inicios de ochocientos con el sistema de plantaciones francés en las Antillas. No pocos de los colonos blancos, a veces llevándose a sus esclavos y a sus capitales se refugiaron en las Antillas españolas. Por su parte los ingleses abolieron la esclavitud en sus colonias, con lo cual su producción de azúcar se resintió. El sistema esclavista a inicios del siglo XIX sólo sobrevivía en Brasil y en las posesiones españolas. Cuba, que hasta entonces había sido un modesto productor de coloniales y que estaba escasamente poblada, verá incrementar su producción de café y de azúcar gracias a su dotación de recursos naturales, a la llegada de colonos con conocimientos técnicos y con capitales. Cuando se inicie el proceso de emancipación de las colonias continentales americanas algunos realistas se refugiarán también en las Antillas españolas, y en ellas invertirán sus capitales. Estos factores influyeron positivamente en el crecimiento económico de Cuba, que acabó por convertirse a lo largo del siglo XIX en la primera zona productora de azúcar del mundo. Aquellos comerciantes de la metrópoli que tenían nexos con las Antillas españolas pudieron aprovechar al máximo esta nueva situación. Mientras la emigración a Perú o México, con la independencia, prácticamente cesa, la fachada atlántica sur del continente americano y las islas caribeñas se convirtieron en las principales receptoras de inmigrantes procedentes de la Península y de Canarias.

El crecimiento económico cubano y brasileño tuvo efectos de arrastre sobre otra zona hasta entonces marginal: Río de la Plata. A inicios del siglo XIX Cuba,

Argentina, Uruguay...eran zonas de escasa densidad demográfica, en las que se trataba de fomentar la cría extensiva de ganado con vistas, sobre todo, a exportar sus cueros. El crecimiento del número de esclavos en Brasil y en las Antillas españolas contribuyó a dar al negocio ganadero una rentabilidad hasta entonces insospechada. La mayor parte del ganado se sacrificaba sólo para aprovechar su piel y la carne se desaprovechaba. Pero con el desarrollo de la esclavitud ésta se pudo utilizar. Los esclavos se alimentaban con carne salada, tasajo. Aproximadamente consumían unos doscientos gramos al día. La demanda de este tipo de conserva hizo que la rentabilidad de la cría de ganado subiera ya que ahora se aprovechaba no sólo la piel sino también la mayor parte de la carne. La zona de Río de la Plata iniciaba también una larga fase de crecimiento, estrechamente vinculada por un lado a la demanda de cuero por parte de Europa (zapatos, arneses, correas para transmitir la energía desde el motor a vapor a las máquinas en las fábricas...) y por otro a la alimentación de los esclavos, esclavos dedicados al cultivo de la caña de azúcar. Los puestos de trabajo para blancos generados tanto en el cono sur como en las Antillas fueron en buena medida ocupados por peninsulares y en especial por aquellos que procedían de regiones que desde el siglo XVIII había tenido nexos con esas zonas. La presencia vasca en Cuba y Argentina fue muy importante y una parte no pequeña de los ingenios azucareros cubanos estuvo en sus manos⁷.

Este espectacular boom económico iniciado a fines del siglo XVIII, pero que toma gran importancia a partir de los años veinte y treinta de la siguiente centuria dejaba de lado a los comerciantes vascos, que seguían sin poder comerciar directamente con lo que de colonias quedaba, y explica en buena medida la vehemencia de los mercaderes donostiarras.

Entre estos comerciantes había algunos de importancia y que en el futuro jugarán un papel relevante en la industrialización guipuzcoana al invertir una parte de sus beneficios comerciales en empresas fabriles. Otros por contra no darán el salto. Entre los primeros están los Brunet, entre los segundos los Collado⁸.

Los Brunet en 1826 se dedicaban básicamente a importar coloniales y tejidos y más de la mitad de los bienes que importan procedían de Bayona y nada de

7. Emiliano Fdez de Pinedo y Fdez, *La emigración vasca a América, siglos XIX y XX*, Ediciones Júcar, Gijón 1993, pp. 25 y ss.X, y E. Fdez de Pinedo, "La recuperación del comercio español con América a mediados del siglo XIX", en *Antiguo Régimen y liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*, tomo I. Visiones generales, Alianza Editorial, Madrid 1994, pp. 51 a 66.

8. Los datos que siguen proceden de un trabajo en curso sobre las relaciones económicas entre España y Cuba en la primera mitad del siglo XIX financiado por Universidad del País Vasco.

América (véase cuadros nº 1 y 2). Dependían claramente de otros mercaderes y por tanto una parte de sus posibles beneficios se quedaban en otras manos⁹.

Cuadro nº 1.

Importaciones realizadas por los Brunet en 1826 por el puerto de San Sebastián. Porcentaje del valor de los productos.

Coloniales	48'75
Textiles	40'43
Bebidas	0'03
Alimentos	1'28
Sin precisar	2'36
Vario	7'15
Total	100'00

Cuadro nº 2.

Puerto de origen de las mercancías importadas por los Brunet en 1826, en porcentaje de su valor.

Bayona	56'88
Bilbao	5'09
Burdeos	13'28
Cádiz	0'64
La Coruña	0'05
Liverpool	0'63
Londres	20'88
Pontevedra	0'54
Ribadesella	0'09
Vigo	1'24
No se precisa	1'24
Total	100'00

9. Tras el traslado de las aduanas a la costa y frontera con Francia esta dependencia desapareció. Entre los muchos testimonios, el del cónsul francés en San Sebastián, en su informe fechado en dicha ciudad el 24 de marzo de 1843: se ha producido, escribía a su ministerio, un fuerte aumento de las importaciones procedentes de Venezuela debido a "l'établissement des douanes dans les Provinces Basques et la Navarre". El cacao, que antes venía por tierra de Francia, se traía ahora directamente de Venezuela. Lo mismo sucedía con el café y el azúcar. Archives des Affaires Etrangères, Correspondance Commerciale. San Sebastián, t. 5, (1842-1850), fol. 81.

En el caso de Collado y compañía el 92 por 100 de sus importaciones consistía en coloniales y aunque una buena parte de ellos los traían de América no venía de las colonias españolas y más de la mitad procedían de Bayona, Burdeos y Gibraltar (véase cuadro nº 3).

Cuadro nº 3.

Puerto de origen de las mercancías importadas por Collado y compañía en 1826, en porcentaje de su valor.

Bayona	16'41
Bilbao	0'88
Burdeos	12'87
Cádiz	0'03
Gibraltar	25'14
Santander	2'33
Saint Thomas	42'34
Total	100'00

Estos datos explican los intereses que subyacían a las presiones ejercidas por sectores importantes del comercio donostiarra por trasladar las aduanas a la frontera con Francia y a la costa. Sus argumentos podían parecer coyunturales, pero expresaban los intereses de unos grupos socio-económicos que se habían ido gestando desde, cuando menos 1728, cuando la corona, ciertos burócratas con nexos con la Provincia de Guipúzcoa, algunos rentistas y mercaderes trataron de recuperar lo que ellos llamaban el comercio activo con las colonias.