

COMERCIO DE PAPEL Y MANUFACTURAS PAPELERAS NACIONALES E INTERNACIONALES A TRAVÉS DEL PUERTO DE SANTANDER (1873 - 1945)

Carmen María Alonso Riva. Doctoranda Universidad de Cantabria

cm.alonso@hotmail.com

Resumen

El objetivo del presente estudio es mostrar los mecanismos de abastecimiento de papel y manufacturas papeleras a través del comercio exterior y del comercio de cabotaje en la ciudad de Santander entre 1873 y 1945.

Palabras clave: Papel, Manufacturas Papeleras, Puerto de Santander, Comercio Exterior, Comercio de Cabotaje.

Abstract

The objective of this study is to show the mechanisms of paper supplies and manufactures through foreign trade and coastal trade in the city of Santander between 1873 and 1945.

Keywords: Paper, Manufactures, Port of Santander, Foreign Trade, Coastal Trade.

En el pasado *X Congreso de Historia del Papel en España*, celebrado en 2013 en Madrid, el estudio mostraba el circuito comercial del papel en la ciudad de Santander entre 1893 y 1902¹²³, estudiando el comercio papelerero desde el punto de vista de las adquisiciones de papel y material de papelería por la *Junta de Obras del Puerto de Santander*. Y dejamos para más adelante la presentación del examen del comercio exterior y del comercio de cabotaje sobre papel y manufacturas a través del Puerto de Santander. Este, pues, va a ser el tema que vamos a tratar en esta ocasión ciñéndonos a la cronología, 1873-1945.

Tal y como afirma Ramón Maruri, la importancia del Puerto de Santander está determinada por las cuidadas estrategias fiscales del Gobierno Central durante el siglo XIX, el cual comenzó a mirar a Santander como alternativa a Bilbao, que era provincia exenta y no aportaba ingresos a la Hacienda

¹²³ ALONSO RIVA, Carmen M^a: “El circuito comercial papelerero en la ciudad de Santander a través de las Cuentas Generales de la Junta de Obras del Puerto de Santander entre 1893-1902” en *Actas del X Congreso de Historia del Papel en España*. Madrid, 2013, pp. 167 - 180.

Real. En cambio, Santander estaba sometida al régimen fiscal castellano y tenía unas condiciones naturales excelentes para atraer grandes navíos¹²⁴. A estas ventajosas condiciones naturales y al favor del Gobierno Central de la época hay que añadir el excelente proceder de la burguesía de los negocios de Santander (comerciantes de importación y exportación, navieros, comisionistas y banqueros) caracterizada por ser a mediados del siglo XIX *un grupo muy experimentado en estas actividades, económicamente pujante, plenamente integrado en los circuitos del comercio internacional, socialmente muy cohesionado en virtud de cuidadas estrategias matrimoniales, formando extensas unidades familiares desde las que proyectaban su actividad empresarial*¹²⁵ en una ciudad portuaria atlántica que alcanzó los 54.600 habitantes en 1900¹²⁶. Todo ello hace que en 1873 la suma total de los derechos de descarga por la *Aduana de Santander* sea de 135.813.228 pesetas-oro¹²⁷, y eso sin detallar *más mercancías que aquellas cuyo valor individual excede de 5000 pesetas*¹²⁸, lo que convierte al Puerto de Santander en uno de los motores económicos de la península por detrás del Puerto de Barcelona, cuando su asignación presupuestaria anual era de 500.000 pesetas¹²⁹. Una década después, en 1884, Manuel de la Escalera, director de la sucursal del *Banco Santander* en la capital montañesa, ratifica que Santander tiene *capitales sobrados para un gran movimiento mercantil* y reitera, *su puerto, es el primero de España en el Océano; y su Aduana la segunda en rendimientos al Tesoro*¹³⁰.

Gracias a la relevancia del Puerto de Santander y su burguesía, y puesto que el papel tradicionalmente en España se ha transportado por mar, la búsqueda en archivos y bibliotecas de entidades relacionadas con el tráfico marítimo de la ciudad entre 1873 y 1945 tenía que aportarnos

¹²⁴MARURI VILLANUEVA, Ramón: "La transición del siglo XVIII al XIX: burguesía mercantil y cambio social" en *El perfil de La Montaña. Economía, sociedad y política en la Cantabria contemporánea*. Santander, Calima, 1993, pág. 27.

¹²⁵HOYO APARICIO, Andrés: "El patrimonio industrial y científico" en *Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria III. Santander y su entorno*. Santander, Gobierno de Cantabria, 2002, pág. 382.

¹²⁶HOYO APARICIO, Andrés: "Economía, empresas y empresarios en el Santander de 1900" en *Santander hace un siglo*. Santander, Universidad de Cantabria-Ateneo de Santander, 2000, pág. 56.

¹²⁷ "Todos los valores de mercancías (...) son valores estadísticos declarados por los importadores o exportadores. Estos valores declarados se expresan en pesetas oro y comprenden para la importación el precio de la mercancía en el punto de origen, según factura, aumentado con los gastos de comisión, seguro, transporte y demás realizados hasta situar aquella en puerto o frontera españoles, sin inclusión de gastos de descarga ni derechos de Aduanas; y para la exportación el precio de producción y compra al por mayor de los géneros, aumentado con todos los gastos originados hasta situarlos en frontera o puertos españoles, sin incluirse tampoco derechos fiscales de Aduanas." *Resumen Mensual de la Estadística de Comercio Exterior de España de enero a octubre de los años 1933, 1934 y 1935*. Madrid, Sucesores de F. Peña Cruz, 1935, pág. 3.

¹²⁸*Estadística General del Comercio Exterior de España con sus provincias de Ultramar y potencias extranjeras en 1880*. Madrid, Establecimiento Tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, 1883, Advertencias.

¹²⁹ COLL Y PUIG, Antonio M^a: *Guía consultor e indicador de Santander y su provincia*. Santander, La Voz Montañesa, 1891, pág. 198.

¹³⁰ HOYO APARICIO, "Economía, empresas y empresarios...", *Op. cit.*, pág. 44.

nuevos datos. Para ello, visitamos todas las entidades con fondos documentales de comercio marítimo de nuestra ciudad.

En primer lugar se indagó en los fondos de la *Autoridad Portuaria de Santander*¹³¹, pero la partida comercial correspondiente al papel no aparecía por ningún lado en las entradas y salidas de mercancías, cuando teníamos noticias por otras fuentes que atestiguaban que el tráfico de papel existía por el Puerto de Santander. La razón de esta “inexistencia” se debe a que habitualmente el papel ha estado incluido en los tráficos comerciales dentro del término *Mercancías Generales* y éstas habitualmente no han sido desglosadas en los registros económicos del Puerto de Santander. Por este motivo, los fondos documentales del Puerto de Santander resultaron ser ineficaces y no se han incluido entre las fuentes utilizadas. De igual modo, se visitó el *Depósito Franco de Santander*¹³², sin embargo, la consulta no resultó fructífera, ya que el archivo histórico de la entidad fue completamente eliminado hace un par de años.

Finalmente, fueron los fondos bibliográficos y documentales de la *Cámara de Comercio de Cantabria*¹³³ y la *Aduana de Santander*¹³⁴ los que nos han permitido la reconstrucción del comercio de cabotaje y del comercio exterior del papel por el Puerto de Santander entre 1873 y 1945. En la *Cámara de Comercio*¹³⁵ se consultaron las *Memorias anuales* de la misma¹³⁶, la *Estadística de Comercio Exterior de España*¹³⁷ y la *Estadística de Cabotaje de España*¹³⁸, estas últimas publicadas por la *Aduana*

¹³¹<http://www.puertasantander.es/cas/home.aspx>

¹³²<http://www.depositofrancosantander.com/>

¹³³<http://www.camaracantabria.com/>

¹³⁴http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio_es_ES/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/Aduanas_e_Impuestos_Especiales.shtml

¹³⁵ Agradezco la autorización y las facilidades proporcionadas por la *Cámara de Comercio de Cantabria* para consultar sus fondos documentales y bibliográficos.

¹³⁶ *MEMORIAS COMERCIALES de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander*. Santander, Imprenta Casa Maestro (1929 - 1945).

¹³⁷ *ESTADÍSTICA del comercio exterior de España*. Dirección General de Aduanas. Serie no completa. Años 1873, 1879, 1880, 1882, 1883, 1884, 1903, 1904, 1906, 1909, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1920, 1931, 1932, 1933, 1934, 1939, 1941, 1942, 1943, 1944 y 1945.

¹³⁸ *ESTADÍSTICA del comercio de cabotaje en España*. Dirección General de Aduanas. Serie no completa. Años 1892, 1893, 1894, 1896, 1902, 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, 1916, 1920, 1943 y 1944.

Central Española. Por su parte, en la *Aduana de Santander*¹³⁹ se analizaron los fondos documentales aduaneros de la ciudad¹⁴⁰ que han “sobrevivido” al incendio de Santander (1941).

El análisis del comercio nacional e internacional de papel y manufacturas por el Puerto de Santander entre 1873 y 1945 se ha realizado sobre las partidas que recoge el arancel *Papel y manufacturas*, ya que este arancel es el que sirve de orden para las *Memorias de la Cámara de Comercio* y las *Estadísticas de Comercio Exterior* y las *Estadísticas de Cabotaje*. Los datos de estas fuentes se han completado con el *Registro de Declaraciones del Depósito Franco* que realizaba la *Aduana de Santander* y las *Memorias de la Cámara de Comercio*.

Ante la inmensa cantidad de datos estadísticos sobre papel y manufacturas localizados entre 1873 y 1945, para elaborar este artículo se ha optado por escoger las tres partidas más voluminosas de cada año y con ellas establecer los resultados.

En el periodo estudiado (1873-1945) también se producen modificaciones en la legislación arancelaria española por la cual la clasificación y terminología arancelariasufren un progresivo nivel de pormenorización en las partidas del arancel *Papel y Manufacturas* hasta llegar al periodo 1928 -1945, en el que el nivel de detalle es elevadísimo¹⁴¹. Por ello, en nuestro estudio hemos tenido que sintetizar las partidas en dos tipos: de forma alfabética, donde explícitamente se detalla el contenido de la partida, y también de forma numérica, designando la partida a través de un código al que corresponde una leyenda.

A continuación, sin más dilación, pasamos a detallar en primer lugar los resultados de la investigación sobre comercio exterior y posteriormente sobre comercio de cabotaje por el Puerto de Santander del arancel *Papel y Manufacturas* entre 1873 y 1945.

COMERCIO EXTERIOR

De acuerdo con el *Convenio Internacional de 14 de diciembre de 1928 sobre Estadísticas Económicas*, el comercio internacional comprendetanto la importación, todas las mercancías despachadas por las Aduanas de la Península e Islas Baleares, con destino a consumo, hayan o no

¹³⁹ Agradezco el permiso y las facilidades dadas por Lorena Martínez Guerra, Administradora de Aduana e Impuestos Especiales en Santander, para consultar los fondos documentales de la *Aduana de Santander*.

¹⁴⁰ *REGISTRO DE DECLARACIONES sobre el Depósito Franco* de la Aduana de Santander. Años 1937, 1938, 1939, 1940, 1942 y 1944.

¹⁴¹ Igual que señala Botrel en su estudio del comercio papelero en del siglo XIX. Véase BOTREL, Jean-François: *Libros, prensa y lectura en la España del siglo XIX*. Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1993, pág. 577.

satisfecho derechos de arancel; como la exportación, las mercancías nacionales o nacionalizadas, que han sido exportadas definitivamente por las mismas Aduanas.

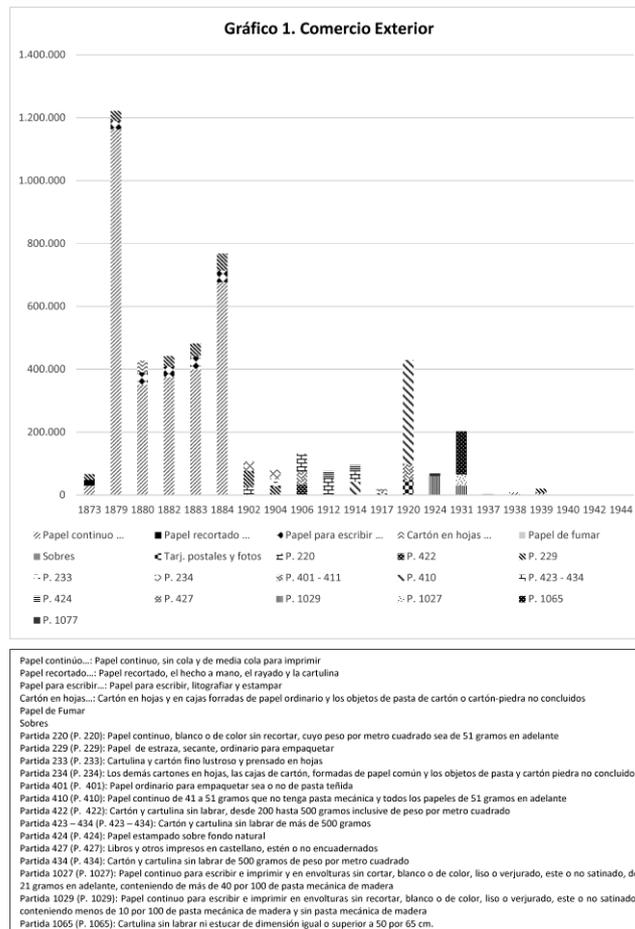
Para analizar la situación del comercio exterior a través del Puerto de Santander y establecer una comparación con el resto del país, la *Estadística del Comercio Exterior de España* ha sido un recurso de inestimable ayuda, de modo que la información contenida en estas *publicaciones oficiales es fundamental y básica para cualquier estudio (...) por método de comparación*¹⁴². La información extraída de la *Estadística de Comercio Exterior* se ha complementado con los datos sobre comercio exterior que proporcionan las *Memorias de la Cámara de Comercio de Santander*, que han supuesto una fuente indispensable en esta investigación por el grado de riqueza y detalle que alcanzan. Además, los años menos fiables de las *Memorias* y de las Estadísticas, como el período de la Guerra Civil española, se han podido completar a través del *Registro de Declaraciones de la Aduana de Santander sobre el Depósito Franco* de la ciudad. De modo que los resultados de este apartado han sido posibles gracias a la unión y contraste de datos de tres fuentes diferentes.

Con todas las referencias obtenidas sobre comercio de importación del arancel *Papel y Manufacturas* por el Puerto de Santander se ha elaborado el *Gráfico 1*, realizado con los datos de las tres partidas más voluminosas de cada año. La lectura que esta tabla nos proporciona es bien simple y cumple en buena parte lo enunciado por Botrel hace veintidós años¹⁴³. La evolución de las importaciones manifiesta un aumento muy fuerte a partir de 1879 hasta 1884, favorecido por la época de librecambismo que se impuso en 1869. Sin embargo, con el fuerte aumento de los derechos de aduana de 1890, se inicia el proteccionismo y se produce una caída brutal de las importaciones, como se aprecia en 1902. Esta tendencia prosigue hasta 1906, en que la *reducción de los aranceles si bien permite cierta recuperación de las importaciones, no consigue que se recupere, ni mucho menos, el nivel de los años 1879-1884. Entre 1912 y 1914, España tiene que importar papel cuando la producción es de unas 45.000 toneladas anuales*¹⁴⁴ y el nivel de importaciones continuará bajo hasta 1945 aunque con determinados picos de elevación en algunas partidas como la partida 410 (*Papel continuo de 41 a 51 gramos que no tenga pastamecánica y todos los papeles de 51 gramos en adelante*) en 1920, o la partida 1065 (*Cartulina sin labrar ni estucar de dimensión igual o superior a 50 por 65 centímetros*) en 1931.

¹⁴² *Resumen Mensual de la Estadística del Comercio Exterior de España* de abril a diciembre de 1939. Madrid, Oficina de Estadística de la Dirección General de Aduanas, 1939, pág. III.

¹⁴³ BOTREL, *Op. cit.*, pág. 199.

¹⁴⁴ *Ibid.*, pág. 200.



En líneas generales, el *Gráfico 1* sobre Comercio Exterior muestra muchos espacios en blanco y la inexistencia de grandes volúmenes en las diferentes partidas, salvo excepciones. También indica las partidas más frecuentes a lo largo de los años. Así, a finales del siglo XIX lo más común es el *papel para escribir, litografiar y estampar*; el *papel de estraza, el ordinario para empaquetar y de lija* (P. 229); y el *papel continuo, sin cola y de media cola*. Por su parte, el siglo XX se caracteriza por reducidos volúmenes de importación y dos únicas partidas con una leve continuidad, la partida 410, *Papel continuo, de 41 a 50 gramos, que no tenga pasta mecánica, y todos los papeles de 51 gramos en adelante* y la partida 423-434, *Cartón y cartulina sin labrar de más de 500 gramos*. Este descenso en los tráficos se debe según la *Memoria de 1930* al bajo valor de nuestra peseta, [que] determina una paralización grande con los mercados extranjeros, pues el pago de la mercancía, que se hace en moneda extranjera, exige una gran prudencia, por no poder precisarse el tipo de cambio que se aplicará por el Centro de Contratación en el momento de tener que efectuar el pago por la mercancía importada y continua relación directa con los precios de las mercancías del extranjero para el consumo, guardan las nacionales que se cotizan siempre teniendo presente las que rigen en los mercados origen, agregándose al cambio el transporte y los derechos arancelarios; por ello los precios de los artículos de comercio corriente en los mercados de esta provincia se sostienen¹⁴⁵. En este mismo sentido, la

¹⁴⁵ *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander de 1930*. Santander, Imprenta Casa Maestro, pág. 4.

Memoria de 1933 reincide en el hecho de que la política española *limita la importación y exportación de mercancías y productos y la falta de consumo que cada día que pasa se presenta más alarmante, motiva, a nuestro entender, la baja que se observa en este año de 1933*¹⁴⁶.

Si profundizamos un poco más en detalle en el *Gráfico 1*, observamos que a finales del siglo XIX, concretamente entre 1879 y 1884, es cuando más *Papel continuo, sin cola y de media cola, para imprimir* entró en la ciudad de Santander, alcanzando la cima más alta durante el año 1879 con la cifra de 1.163.458 kilogramos de papel llegados a Santander exclusivamente en buques de bandera nacional desde el extranjero y con un valor de 1.121.631 pesetas-oro. Por su parte, la partida 229 (P. 229), *Papel de estraza, el ordinario para empaquetar y de lija*, es la más constante en la recepción de importaciones de toda la gráfica entre 1873 y 1904, con volúmenes de tráfico similares. El *papel para escribir* es otra partida que permanece constante entre 1879 y 1906 en volúmenes de tráfico de importación. En cambio, la partida 410, *Papel continuo, de 41 a 50 gramos, que no tenga pasta mecánica, y todos los papeles de 51 gramos en adelante*, presenta un notable contraste en los volúmenes de mercancías importadas, con un pico en 1920 de 331.396 kilogramos con un valor de 235.245 pesetas-oro, procedente de Alemania, Austria, Bélgica, China, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Japón, Italia, Noruega, Portugal, Rusia, Suecia y Suiza, aunque la *Estadística* de ese año no determina exactamente la procedencia específica del papel que llegó a Santander porque esos son los países de donde vino esa partida pero para todas las aduanas de España.

Como norma general se puede afirmar que la mayor parte de las importaciones por el Puerto de Santander del arancel *Papel y Manufacturas* proceden de Europa. El grueso de países que más papel y manufacturas papeleras exportaban a España entre 1873 y 1945 son fundamentalmente Francia, Alemania, Bélgica, Holanda y Gran Bretaña, aunque de entre todos ellos destacan Alemania y Gran Bretaña por su enorme permanencia a lo largo de la secuencia cronológica estudiada. En cambio, Bélgica, a partir de 1915, se cae de la lista de los grandes importadores por el Puerto de Santander.

No obstante, también llegan *Papel y Manufacturas* de otros continentes, especialmente América pero también Asia en menor medida, concretamente de Japón. No será hasta 1915 cuando comiencen a aumentar los volúmenes de mercancías procedentes de Estados Unidos y habrá que esperar a los años 40 del siglo XX para que las importaciones de Argentina ganen peso. En el aumento de estos tráficos influyó el desarrollo de la guerra en Europa, que origina la búsqueda de mercados alejados para abastecer la península, principalmente en el continente americano.

Si nos proponemos ahondar un poco en detalle y averiguar cuáles eran los objetos llegados de América esto es posible gracias a la consulta de las *Memorias de la Cámara de Comercio*. La *Memoria*

¹⁴⁶ *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander de 1933*. Santander, Imprenta Casa Maestro, *Introducción Comercio*.

de 1929 enumera las mercancías procedentes del continente americano: *estuches y cajas de papel de cartas timbradas* (Cuba), *Libros de Comercio, copiadores etc. y papel cuadriculado* (Cuba y Puerto Rico), *etiquetas e impresos comerciales por procedimientos tipográficos o litográficos en un solo color* (Puerto Rico); *etiquetas e impresos comerciales por procedimientos tipográficos o litográficos en varios colores* (Perú y Asia –no determina el país–), *cuadros o estampas impresos por procedimientos tipográficos o litográficos en un solo color* (Cuba); *cuadros o estampas impresos por procedimientos tipográficos o litográficos en varios colores* (Cuba, Estados Unidos y Méjico); *mapas de todas clases* (Estados Unidos); *libros en lenguas hispánicas* (Cuba, Méjico y Perú). Igualmente sucede con las partidas provenientes de Asia. Las *Memorias de 1932 y 1933* señalan las partidas papeleras arribadas de Japón. Precisamente en 1932 llegaron a Santander 55 kilos de *papel picado en flores, farolillos y manufacturas análogas*, y en 1933, 23 kilos de *papel continuo blanco o de color, hasta 20 gramos de peso por metro cuadrado*, 65 kilos de *papel recubierto de hojuela de madera*; y de nuevo 106 kilos de *papel picado en flores, farolillos y manufacturas análogas*.

Durante la Guerra Civil, la ciudad de Santander se abasteció mayoritariamente de productos importados. La *Memoria de la Cámara de Comercio de 1938* reconoce que durante los años 1936, 1937 y 1938 las cifras de movimiento de exportación por el Puerto de Santander son mayores que las importaciones, no obstante, también asegura que las cifras de los años 1936 y 1937, no son reflejo fiel del movimiento habido, por carecer de los datos correspondientes a algunos meses de anormalidad a causa de la guerra, de modo que el movimiento de buques entrados en estos años es *muy incompleto*¹⁴⁷, aunque en su mayor parte son barcos españoles e ingleses. Finalizada la guerra, la *Memoria de 1941* afirma que la navegación y la vida portuaria *acusan una nueva contracción en el tonelaje alcanzado por las mercancías importadas y exportadas, si bien su valor en pesetas oro es equivalente al alcanzado en los ejercicios anteriores a 1936*¹⁴⁸.

El análisis en detalle de estos documentos estadísticos ha hecho que seamos conscientes que no todos los buques con bandera extranjera procedentes de un determinado país tienen que estar matriculados en ese país. A menudo, fácilmente se puede tender a creer que un buque que trae papel de Gran Bretaña tiene bandera inglesa, y este es un grave error en el que no debemos caer, como demuestra la *Estadística de Comercio Exterior de 1933*, ya que esta informa específicamente donde están matriculados los buques de bandera extranjera que ese año traen papel a la ciudad de Santander. Ese año, la mayor parte de los barcos que entraron al Puerto de Santander venían de puertos de Alemania y de Gran Bretaña, sin embargo, eran buques con bandera de Estonia los que traían mercancías de Gran Bretaña, y barcos con bandera inglesa los que venían de Alemania. De igual modo, una buena parte de los buques con bandera extranjera procedentes de Portugal eran de bandera

¹⁴⁷ *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander de 1938*. Santander, Imprenta Casa Maestro, pág. III.

¹⁴⁸ *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander de 1941*. Santander, Imprenta La Montaña, pág. IX.

inglesa y no portuguesa. Así que hay que tener cuidado con este hecho, ya que no sabemos con certeza si los barcos estonios traían mercancías inglesas exclusivamente a España o eran barcos salidos de Estonia con productos estonios que utilizaron los puertos de Gran Bretaña para hacer escala de camino a España. Lo mismo sucede con los buques ingleses que vienen de Alemania y Portugal. Es importante ser cauto en este sentido y ser consciente de que las procedencias de los buques que aparecen en las *Estadísticas* son relativas.

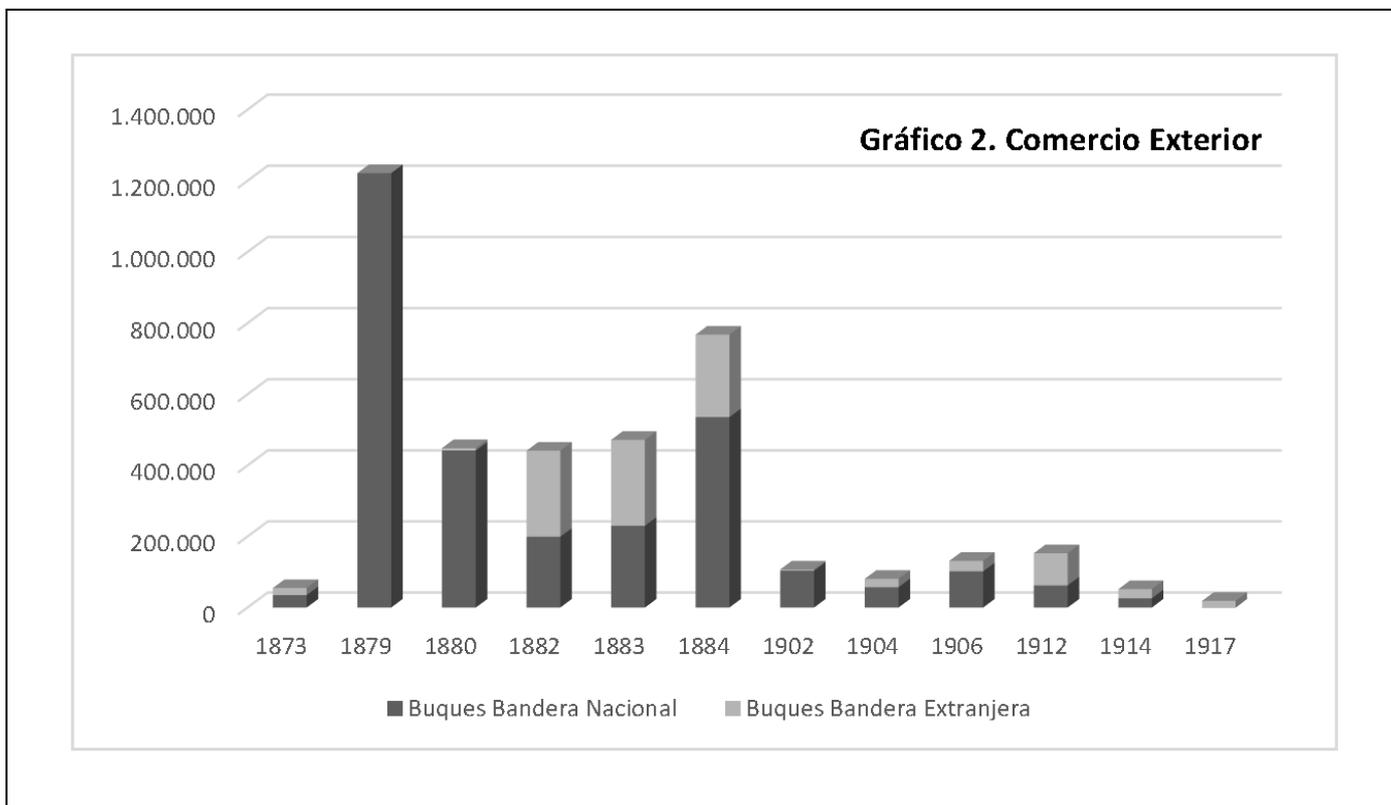
En el *Gráfico 2* se puede observar comparativamente la diferencia entre las entradas de buques de bandera nacional y buques de bandera extranjera que arribaron al Puerto de Santander según las *Estadísticas de Comercio Exterior* entre 1873 y 1917. En él se muestra que a finales del siglo XIX el volumen de tráficos era mayor que a principios del siglo XX, e igualmente, se percibe que la llegada de papel y manufacturas en buques de bandera nacional es apabullante salvo en los años 1882, 1883 y 1912.

Sobre el *Depósito Comercial* de la ciudad de Santander son escasos los datos localizados entre 1873 y 1945 y habitualmente se refieren a Comercio Exterior. La *Estadística de Comercio Exterior de 1880* confirma que la ciudad de Santander posee su propio Depósito Comercial, y que también lo hay en las ciudades de Barcelona, Cádiz, Mahón y Málaga, y en estos entró, según la misma estadística, papel procedente de Francia, Italia y Bélgica, aunque en el caso de Santander es algo que no podemos confirmar dada la reciente eliminación del archivo histórico del actual *Depósito Franco de Santander*, heredero del antiguo Depósito Comercial del siglo XIX. En 1882 también entró papel a los depósitos comerciales españoles procedente de Francia, en barcos de bandera española, y de Alemania, en buques de bandera extranjera. Dos años después, en 1884, vuelve a entrar a los depósitos comerciales españoles papel francés a través de buques con bandera extranjera y papel belga, llegado en buques españoles.

A principios del siglo XX, 1903, el *Depósito Comercial de Santander* ha desaparecido y la *Estadística* de ese año informa que ha habido un par de naufragios, específicamente de las partidas 220¹⁴⁹ y 221¹⁵⁰, con 800 y 300 kilos de mercancías respectivamente, trasladada por buques de bandera extranjera.

¹⁴⁹ *Papel continuo, blanco o de color sin recortar, cuyo peso por metro cuadrado sea de 51 gramos en adelante.*

¹⁵⁰ *Papel continuo, blanco o de color, sin recortar, de cualquier peso recortado, el hecho a mano, el rayado con lápiz o tinta y los sobres.*



Sin embargo, en 1933, vuelve a aparecer en las *Estadísticas del Depósito Comercial de Santander*¹⁵¹ junto a los de Barcelona, Bilbao, Cádiz y Vigo y se nos dice que en ellos hay papel y manufacturas procedentes de Alemania, Holanda, la propia España, Checoslovaquia, Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Bélgica, Italia y Suecia, aunque no determina las cantidades que entraron a cada depósito.

COMERCIO DE CABOTAJE

A fines de siglo XIX y principios del XX, el movimiento comercial está muy concentrado y ocho puertos, entre los cuales se encuentra el de Santander, cubren el 51,20% del movimiento interno de mercancías¹⁵², que tradicionalmente en España se ha realizado a través del cabotaje, el cual *contribuyó a poner en contacto mercados alejados entre sí y no contemplados en los planes ferroviarios, facilitando la construcción de un mercado mucho más fluido y homogéneo*¹⁵³. Lo que caracteriza al comercio por cabotaje es que *las mercancías no pagan derechos de importación y exportación, puesto que existe libertad de comercio interior (entendida como la facultad de ejercer cada uno el comercio sin más trabas*

¹⁵¹ El *Depósito Franco de Santander* se creó por Real Decreto el 11 de agosto de 1918.

¹⁵² FRAX ROSALES, Esperanza: "Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934" en *Estudios de Historia Económica*, nº 2. Madrid, Banco de España, 1981, pág. 41.

¹⁵³ HOYO APARICIO, Andrés: *Todo mudó de repente. El horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*. Santander, Universidad de Cantabria, 1993, pág. 32.

que el pago de la contribución que para las atenciones del Estado le corresponda satisfacer a cambio de los beneficios que de aquél recibe), a partir del Arancel de 1841. Pero sí han de pagar los impuestos de carga y descarga en cada puerto, así como derechos menores (faros, iluminación, arbitrios locales para obras), cuarentena y lazareto, multas, etc., que, en su mayor parte, van a engrosar la Renta de Aduanas¹⁵⁴.

El Comercio de Cabotaje queda reservado a los buques nacionales en el *Código de Comercio de 1829* y las *Ordenanzas de Aduanas de 1870, 1884, 1894 y 1924*. Además, en el *artículo 258* de las *Ordenanzas de Aduanas de 1924* se determina que el comercio de cabotaje queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales¹⁵⁵.

Casi la totalidad de las *Series Estadísticas de Comercio de Cabotaje* fueron elaboradas por la *Dirección General de Aduanas* entre 1857 y 1924, salvo años excepcionales en que la publicación corre a cargo de la *Dirección General de Impuestos Indirectos*. A partir de la creación del *Consejo Nacional de Economía* en 1924, este organismo de nueva creación queda encargado de la *confección de las estadísticas*¹⁵⁶. No obstante, las *Estadísticas de Cabotaje* desaparecen durante el período de 1920 y 1936.

Las series de valor del comercio de cabotaje presentan multiplicidad de errores e introducen distorsiones pero, pese a ello, hay que diferenciar dos periodos completamente distintos:

- *Período de 1857-1913: durante el cual el nivel de error no es suficiente para rechazar dichas series, que presentan un nivel de fiabilidad no muy alejado del que se puede esperar que tengan las series histórico-estadísticas de este tipo.*
- *Período de 1913-1920: en el cual dichas series de valor no son utilizables y habrá que proceder con ellas a una revaluación de los principales artículos con series de precios reales*¹⁵⁷.

Del análisis del *Gráfico 3* sobre comercio de cabotaje podemos deducir una serie de puntos:

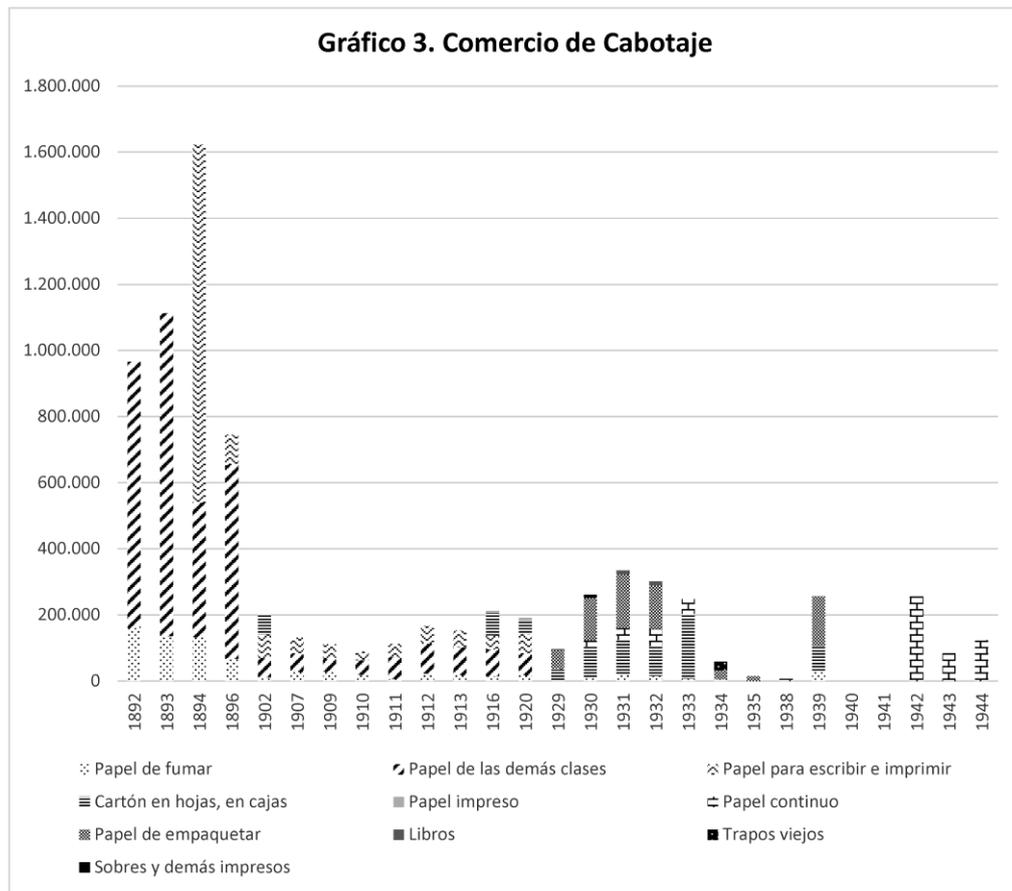
¹⁵⁴ FRAX ROSALES, *Op. cit.*, pág. 10.

¹⁵⁵ *Ibid.*, pág. 11.

¹⁵⁶ *Ibid.*, pág. 12.

¹⁵⁷ *Ibid.*, pág. 29 y 30

Gráfico 3. Comercio de Cabotaje

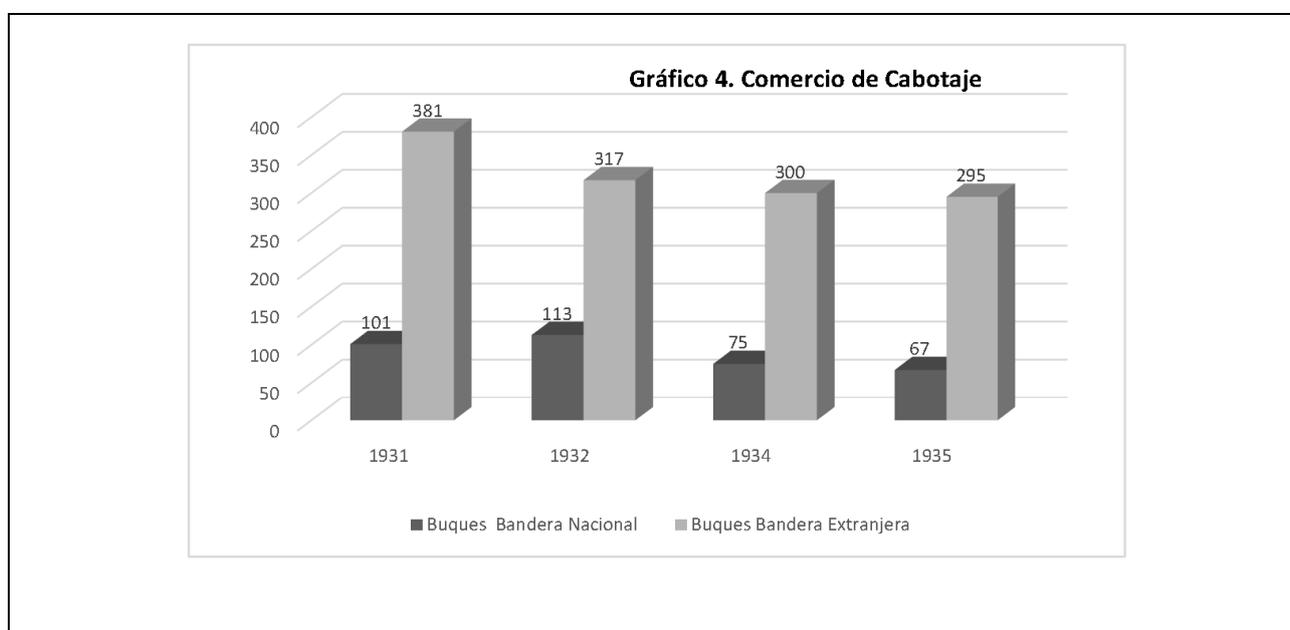


- Las partidas más voluminosas se presentan a fines del siglo XIX. Esto es así porque el cabotaje se mantiene elevado entre 1892 y 1896 *al amparo de unos aranceles aduaneros muy proteccionistas*¹⁵⁸ que favorecen el desarrollo en la vecina Euskadi de *La Papelera Española*.
- Durante el siglo XX la caída del cabotaje por el Puerto de Santander en el arancel *Papel y Manufacturas* es tremenda, solamente se percibe un leve repunte a partir de 1930, no obstante, con la llegada de la Guerra Civil, las partidas caen de nuevo de modo que ninguna de ellas destacará hasta 1942, ésta será la de *Papel continuo* vinculada a periódicos y revistas.
- Las partidas con mayor continuidad (1873-1920) son: *Papel de fumar*, *Papel de las demás clases* y *Papel para escribir e imprimir*.
- A partir de 1920 predominan el *Papel de empaquetar*, el *Cartón en hojas o en cajas* y el *Papel continuo*.
- El *Papel de fumar* es la partida con mayor permanencia en el tiempo, 1892-1939.
- La partida *Papel para escribir e imprimires* la más numerosa, ya que solo en el año 1894 asciende a 1.083.030 kilogramos.
- Por su parte, las partidas *Papel para escribir e imprimir* y *Papel continuo* se perciben como una continuación la una de la otra.

¹⁵⁸BOTREL, *Op. cit.*, pág. 206.

La mayor parte de estos buques mercantes que entraban al Puerto de Santander procedían de puertos cercanos del Cantábrico (Gijón, Bilbao y Pasajes) y de Barcelona, aunque sobre todos ellos destacan los puertos de Gijón y Bilbao por la enorme cantidad de barcos que mueven hacia Santander. Barcelona y Bilbao son puertos que despegan comercialmente entre 1880 y 1890 como parte del proceso de industrialización y el Puerto de Gijón está altamente ligado a la producción de materia prima (carbón), lo que hace que crezca bajo la presión de la demanda nacional. Por el contrario, Santander, a pesar de ser un puerto con *gran tradición comercial e incluso industrial*, va quedando progresivamente despegado de los anteriores¹⁵⁹.

El *Gráfico 4* está realizado con datos extraídos de las *Memorias de la Cámara de Comercio de Santander* y detalla una comparación entre la entrada por cabotaje al Puerto de Santander de buques de bandera española y buques de bandera extranjera entre 1931 y 1935. La lectura que hacemos de este gráfico es considerablemente diferente a la del *Gráfico 2*, en aquel primaban los buques de bandera nacional mientras que en este, durante los años 30 del siglo XX, los buques de bandera extranjera llegaban a triplicar en número a los buques con bandera española. Son las propias *Memorias de la Cámara de Comercio de Santander* las que explican esta situación. La matrícula naviera de esta provincia se ha reducido “*considerablemente, debido a la situación angustiosa que sufre la marina mercante. Paralizada la navegación por la carencia de transportes, pues el que existe se hace a fletes sumamente reducido que no compensan los gastos, los Armadores se han deshecho de los buques para el desguace, poniendo término a una situación agobiante*”¹⁶⁰.



¹⁵⁹ FRAX ROSALES, *Op.cit.*, pág.58.

¹⁶⁰ *Memoria Comercial de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Provincia de Santander de 1935*. Santander, Imprenta Casa Maestro, pág. V.

CONCLUSIONES

Una vez examinado el abastecimiento de papel y manufacturas papeleras de la ciudad de Santander entre 1873 y 1945 a través del comercio exterior y del comercio de cabotaje, se han extraído las siguientes conclusiones:

1. El movimiento de *Papel y Manufacturas* por el Puerto de Santander no es muy elevado comparado con otras mercancías. Únicamente suministra lo necesario para el funcionamiento diario de los órganos de gobierno de la provincia de Santander y el desarrollo de las funciones comerciales, lúdicas y personales no solo de la burguesía santanderina sino también de la gente común, ya que la provincia de Santander se encuentra entre las más alfabetizadas de España desde el siglo XIX.
2. La influencia de la legislación económica nacional se percibe mucho en la llegada de géneros al Puerto de Santander. El librecambismo del siglo XIX genera unos niveles altos de comercio exterior y sitúa al Puerto de Santander como uno de los motores económicos del país, sin embargo, con la llegada del proteccionismo, el Puerto de Santander reduce considerablemente los volúmenes de papel y manufacturas que mueve durante el siglo XX.
3. El desarrollo de la industrialización en el cercano País Vasco no alcanzó al Puerto de Santander, como sí lo hizo al Puerto de Gijón, esto motivó que cada vez más el Puerto de Santander quedase relegado de los puertos más destacados de España a medida que avanzaba el siglo XX y los volúmenes de sus tráficos fuesen menores.

Finalmente, es necesario exponer el gran problema que ha supuesto el desarrollo de este estudio ante la escasísima información conservada sobre comercio exterior, pero sobre todo de comercio de cabotaje por el Puerto de Santander, ya que prácticamente todas las fuentes localizadas remiten a las *Estadísticas*, ya sean de comercio exterior o de cabotaje, y éstas se realizaron con datos del Puerto de Santander, la Aduana de Santander, el Depósito Comercial de Santander y la Cámara de Comercio de Santander. Más allá de estas fuentes y las limitaciones que ofrecen, se hace difícil realizar estudios comparativos, máxime si carecemos, como es el caso, de los fondos empresariales de las antiguas casas de comercio santanderinas de los siglos XIX y XX. Una vez realizada esta advertencia, esperamos que los resultados de este artículo sean útiles en futuros proyectos de reconstrucción del comercio español de papel y manufacturas durante los siglos XIX y XX, un periodo relativamente reciente pero aún con muchos interrogantes que responder.

BIBLIOGRAFÍA

ALONSO RIVA, Carmen M^a: “El circuito comercial papelero en la ciudad de Santander a través de las Cuentas Generales de la Junta de Obras del Puerto de Santander entre 1893-1902” en *Actas del X Congreso de Historia del Papel en España*. Madrid, 2013, pp. 167 - 180.

BOTREL, Jean-François: *Libros, prensa y lectura en la España del siglo XIX*. Madrid, Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 1993.

COLL Y PUIG, Antonio M^a: *Guía consultor e indicador de Santander y su provincia*. Santander, La Voz Montañesa, 1891.

ESTADÍSTICA del comercio de cabotaje en España. Dirección General de Aduanas. Años 1892, 1893, 1894, 1896, 1902, 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, 1916, 1920, 1943 y 1944

ESTADÍSTICA del comercio exterior de España. Dirección General de Aduanas. Años 1873, 1879, 1880, 1882, 1883, 1884, 1903, 1904, 1906, 1909, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1920, 1931, 1932, 1933, 1934, 1939, 1941, 1942, 1943, 1944 y 1945.

FRAX ROSALES, Esperanza: “Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934” en *Estudios de Historia Económica*, nº 2, 1981. Madrid, Banco de España, 1981.

HOYO APARICIO, Andrés: “Economía, empresas y empresarios en el Santander de 1900” en *Santander hace un siglo*. Santander, Universidad de Cantabria-Ateneo de Santander, 2000, pp. 30 - 63.

HOYO APARICIO, Andrés: “El patrimonio industrial y científico” en *Catálogo del Patrimonio Cultural de Cantabria III. Santander y su entorno*. Santander, Gobierno de Cantabria, 2002, pp. 379 - 397.

HOYO APARICIO, Andrés: *Todo mudó de repente. El horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*. Santander, Universidad de Cantabria, 1993.

MARURI VILLANUEVA, Ramón: “La transición del siglo XVIII al XIX: burguesía mercantil y cambio social” en *El perfil de La Montaña. Economía, sociedad y política en la Cantabria contemporánea*. Santander, Calima, 1993, pp. 21 - 44.

MEMORIAS anuales de la Cámara de Comercio de Cantabria (1929 -1945)

REGISTRO de Declaraciones sobre el Depósito Franco de la Aduana de Santander. Años 1937, 1938, 1939, 1940, 1942 y 1944