

LOS EMPRESARIOS VIZCAINOS COMO
GRUPO DE PRESION:
SUS LOGROS Y FRACASOS (1886-1975)

TESIS DOCTORAL PRESENTADA POR FERMIN ALLENDE PORTILLO

PARA SU DEFENSA EN LA UNIVERSIDAD DE DEUSTO

DIRIGIDA POR:

Dr. PEDRO MARIA VELARDE REVILLA

Bilbao, Diciembre de 1993

INDICE

1. INTRODUCCION	7
1.1 Objetivos	7
1.2 Estructura	9
1.3 Sobre las fuentes	10
1.4 Algunas puntualizaciones	13
1.5 Estado de la cuestión	15
1.6 Abreviaturas	25
2 LA PRESION DE LOS EMPRESARIOS VASCOS DURANTE LA RESTAURACION: ORIGEN Y CONSOLIDACION DE LA ESTRATEGIA	27
2.1 Los orígenes del proteccionismo en Vizcaya. La creación de la Cámara de Comercio y de la Liga Vizcaína de Productores.	27
2.2 Mecanismos de actuación de la IAP	30
2.3 Mecanismos de actuación de la CCB	36
2.4 Las Asambleas de Cámaras de Comercio	39
2.5 Intento de creación de una Federación de Cámaras de Comercio del Norte de España	47
2.6 Política Industrial	49
2.6.1 El origen de la moderna siderometalurgia vizcaína	49
2.6.2 La política industrial entendida como sinónimo de protección	52
2.6.3 La Ley de 1907	54
2.6.4 La construcción naval	56
2.6.4.1 El inicio de la moderna construcción naval en Vizcaya	56
2.6.4.2 Los primeros objetivos vizcaínos en materia de construcción naval. Los Astilleros del Nervión	58
2.6.4.3 La Ley Maura de 1909	61
2.7 Política arancelaria	62
2.7.1 Tarifas especiales para material ferroviario	62
2.7.2 La escasa participación vizcaína en el Arancel de 1891	66
2.7.3 La frustrada reforma arancelaria de 1894	67
2.7.4 El Arancel de 1906	68
2.7.5 La labor de observancia del Arancel por parte de los empresarios vizcaínos	69
2.7.6 La política de Tratados de Comercio y la IAP	71
2.7.7 La CCB y los Tratados de Comercio	72
2.7.8 El Tratado con Francia	76
2.7.9 El Tratado con EE.UU.	78
2.7.10 La escasa entidad de la actividad exportadora	80
2.8 El sector naviero	83
2.8.1 El carácter civil de la Marina Mercante	83
2.8.2 Navieros versus constructores navales	84

2.8.3	Los navieros ante la Ley Maura de 1909	86
2.8.4	Los impuestos a la navegación	89
2.8.5	Las tarifas marítimas	92
2.8.6	Líneas de navegación	94
2.9	El Puerto de Bilbao	99
2.9.1	Gestión y administración del Puerto	102
2.10	Los ferrocarriles que han interesado a Vizcaya	103
2.10.1	Gestiones para la creación de nuevas líneas	108
2.10.2	Mejora de los servicios ferroviarios existentes	112
2.10.3	Equiparación de tarifas ferroviarias	113
3	LA COYUNTURA DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL: EXPECTATIVAS PAVORABLES	121
3.1	La Política Industrial preferida por los empresarios vizcaínos durante la Primera Guerra Mundial	121
3.1.1	Posibilidades de exportación de productos industriales	128
3.1.2	La Construcción Naval en la coyuntura bélica	134
3.2	El Comercio Exterior	136
3.2.1	Política de importaciones	137
3.3	Los intereses bilbaínos y la Política Naval	140
3.3.1	La prohibición de venta de buques	141
3.3.2	Requisa de los buques a flete reducido: el quebranto a los navieros	142
3.3.3	Fomento de nuevas líneas	145
3.4	Mejoras del Puerto de Bilbao durante la Gran Guerra	148
3.5	Los Ferrocarriles	150
3.6	La oposición a la reforma fiscal: los beneficios extraordinarios	152
4	LA PRIMERA POSGUERRA MUNDIAL (1919-1923): VUELTA A LA NORMALIDAD	159
4.1	Política industrial en la inmediata posguerra mundial: la observancia de la Ley Suárez-Villa	159
4.1.1	La represión del contrabando	165
4.2	La larga marcha hacia el Arancel Cambó	167
4.2.1	Política de Tratados de Comercio	182
4.3	La crisis del sector naviero durante la posguerra	188
4.4	El Puerto tras la guerra	195
5	LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA	199
5.1	La actitud del empresariado bilbaíno ante el Directorio	200
5.2	Los empresarios bilbaínos ante la proliferación de organismos y juntas	202
5.3	La política industrial	207
5.3.1	Obstáculos a la competencia extranjera	210
5.3.2	Intereses siderúrgicos e intereses metalúrgicos	215
5.3.3	La competencia de las fábricas militares	216
5.3.4	Construcción naval	219
5.4	El Arancel	221
5.4.1	El polémico recargo por moneda depreciada	221
5.4.2	Intentos frustrados de reforma arancelaria	223
5.4.3	Tratados comerciales	227
5.5	El reajuste del sector naviero	228
5.5.1	La cancelación de quebrantos y derramas	229
5.5.2	La práctica de cabotaje	231
5.5.3	Fomento de la navegación	233
5.6	Los proyectos para el Puerto durante la Dictadura	235
5.7	El Ferrocarril: viejas aspiraciones, nuevos proyectos	237
5.8	El transporte por carretera	242
5.9	Transporte marítimo	243
5.10	Ante la posibilidad del establecimiento del patrón oro	246
6	LOS GOBIERNOS AZNAR Y BERRUGARR: EL ENFRIAMIENTO DE LA ECONOMÍA	249
6.1	Política Industrial: el fin de las Obras Públicas	251
7	LA II REPÚBLICA: TEMORES PARA EL CAPITAL	255
7.1	Incertidumbre y actitud empresarial ante el nuevo régimen	256
7.2	El temor a una economía dirigida	259

7.3 La inestabilidad social	261
7.4 Temores para el capital	264
7.5 Nuevos intentos de agrupación de las fuerzas empresariales	269
7.6 Política Industrial	270
7.6.1 El clamoreo por las Obras Públicas	271
7.6.2 Construcción de material ferroviario y siderometalurgia	273
7.6.3 Construcción naval	275
7.6.4 Obras Públicas sí, pero con carácter selectivo	276
7.6.5 Estrategia empresarial para impulsar las Obras Públicas	281
7.6.6 Prieto y los empresarios bilbaínos	289
7.6.7 Los logros	291
7.6.8 Competencia estatal e Industria Militar	292
7.7 Sector Exterior	294
7.7.1 Búsqueda de mayor representación	295
7.7.2 Nuevas negociaciones comerciales	296
7.7.3 Nuevos intentos frustrados de reforma arancelaria	301
7.7.4 Política de contingentación	304
7.7.5 La actividad importadora	308
7.8 Sector naviero	309
7.8.1 Líneas marítimas	310
7.9 El Puerto	313
7.9.1 Unificación de tarifas	314
7.10 Los Ferrocarriles	316
7.10.1 Líneas ferroviarias	319
7.10.2 La competencia del transporte por carretera	321
8 EL FRANQUISMO: VOLVER A EMPEZAR, DE LA AUTARQUÍA A LA INTEGRACIÓN EN EUROPA	325
8.1 Las asociaciones empresariales vizcainas durante el Franquismo	326
8.2 Política industrial	330
8.2.1 Desabastecimiento y restricción de suministros	331
8.2.2 Restricciones de energía eléctrica	333
8.2.3 Aumento de la competencia del Estado: el INI	339
8.2.4 Intervencionismo estatal	348
8.2.5 Construcción naval	350
8.2.6 Protección industrial durante la Autarquía	354
8.2.7 Protección industrial durante los años cincuenta	358
8.2.8 Protección industrial durante los sesenta y Poles de Desarrollo	363
8.3 Comercio exterior	366
8.3.1 Relaciones bilaterales: El comercio con Argentina	367
8.3.2 La actividad importadora durante la Autarquía	372
8.3.3 El comercio exterior al fin de la guerra mundial	374
8.3.4 El comercio exterior durante los años cincuenta	380
8.3.5 El comercio exterior en los años sesenta	385
8.3.6 El Arancel	393
8.4 La Estabilización y el Desarrollismo	396
8.5 Hacia la integración en Europa	403
8.6 El sector naviero	411
8.7 El Puerto	417
8.8 El Ferrocarril	423
8.8.1 Infraestructura ferroviaria del Puerto	424
8.8.2 Mejoras en el servicio ferroviario	426
8.8.3 La escasez de material móvil	428
8.8.4 Comunicaciones ferroviarias	430
8.9 El transporte por carretera	432
8.9.1 Situación tras la guerra	432
8.9.2 Las carreteras de la margen izquierda del Nervión	434
8.9.3 Enlace con el interior	436
8.9.4 La manía de las autopistas	439
8.10 Transporte aéreo	444
9 CONCLUSIONES	449
9.1 Estrategia del colectivo empresarial	449

9.2	Objetivos globales	454
9.3	Políticas económicas especiales	458
9.4	conclusión final	476
10	PUNTES Y BIBLIOGRAFIA	479
10.1	Fuentes	479
10.2	Bibliografía	483

1. INTRODUCCION

1.1. OBJETIVOS.

El trabajo que aquí se presenta tiene como objetivo estudiar la actividad de las asociaciones empresariales de la provincia de Vizcaya en relación con las directrices de la política económica. Todo ello se plantea desde una doble perspectiva que, a su vez, permanece interrelacionada.

Por un lado, el trabajo pretende analizar la labor de las asociaciones vizcaínas en función de lo que se denominan grupos de presión, grupos de interés, o "lobbies"; es decir, en consonancia con su afán por influir y alterar la política económica en función de sus intereses. Por otro lado, pretende estudiar la labor de estas asociaciones como organismos impulsores de las potencialidades económicas, esencialmente mediante la dotación de infraestructuras.

Para ello, se estudian las preferencias de los empresarios vizcaínos en relación con la política económica general y con diversas políticas económicas especiales, tales como la industrial, la arancelaria, la naval, la portuaria y la de transportes.

De este modo, en relación con la POLITICA INDUSTRIAL, lo que se pretende analizar son básicamente aspectos como el grado de protección solicitado por los empresarios siderometalúrgicos vizcaínos; su posicionamiento frente a la política industrial, tanto en relación con la protección directa como respecto a la indirecta; su relación con los empresarios metalúrgicos españoles, especialmente con los catalanes; su actitud respecto al papel del sector público y del Estado como empresario directo; su postura en virtud del grado de intervención del Ejecutivo en el mundo económico; su grado de afinidad con asociaciones empresariales de otras provincias; su relación con los diversos gobiernos y regímenes políticos; su postura en relación con el mantenimiento de la estabilidad social y laboral, y, en definitiva, con relación a la creación de expectativas para la inversión.

Respecto al COMERCIO EXTERIOR, las interrogantes planteadas, a las que se pretende dar respuesta, son las siguientes: en relación a la política arancelaria, cuál es la posición de los empresarios vizcaínos ante los diferentes proyectos de reforma de aranceles y tratados de comercio; y cuál es con relación a las franquicias y exenciones de derechos para la importación y admisiones temporales. Respecto a las exportaciones, se trata de discernir cuál es la labor de fomento a esta actividad, sus posibilidades y la búsqueda de mercados exteriores.

Con relación al sector NAVIERO, se tratan de analizar las líneas de comunicación regular que interesan a la economía

vizcaína y, asimismo, cuál es la política económica preferida por los navieros en relación a las primas de navegación, o a las posibilidades de importación de tonelaje o de práctica de cabotaje para los buques de construcción extranjera. Al mismo tiempo, se pretende estudiar el tipo de relaciones existentes entre, por una parte, empresas navieras y, por otra, empresas constructoras de buques y sociedades metalúrgicas.

Con relación a la infraestructura de COMUNICACIONES, más concretamente, con relación al ferrocarril, se trata de discernir cuál es el grado de relación entre este medio de transporte y el Puerto de Bilbao; cuáles son las líneas ferroviarias que interesan a Vizcaya; cuáles las mejoras que se precisan en orden a modernizar el sector y, en definitiva, cuál es el objetivo que se persigue con el establecimiento de la red ferroviaria. Asimismo, cuál es la opinión empresarial respecto al establecimiento de tarifas. En lo concerniente al transporte por carretera, se trata de analizar cuáles son las rutas hacia el mercado interior de la península que interesa potenciar, cuál es la relación entre carreteras y Puerto, o cuál es el posicionamiento empresarial ante la competencia entre el ferrocarril y la carretera.

1.2. ESTRUCTURA.

Los diversos capítulos de que se compone el presente trabajo se han establecido en función de períodos bien diferenciados

desde el punto de vista político pero que, al mismo tiempo, definen coyunturas económicas claramente definidas. Este es el caso por ejemplo de la Dictadura de Primo de Rivera, de la II República o del Franquismo. En otros casos, los capítulos se han estructurado en función solamente de coyunturas económicas, prescindiendo de lo político. Así, por ejemplo: la Primera Guerra Mundial, la primera posguerra mundial, o el período deflacionario inmediatamente posterior a la Dictadura de Primo de Rivera.

Por lo tanto, cada capítulo viene definido por una coyuntura económica -en ocasiones política y económica al mismo tiempo- claramente marcada. En cada uno de dichos capítulos se analizan los aspectos más relevantes relativos a cada sector: a la industria, al comercio exterior, a las navieras, al puerto y a la infraestructura de comunicaciones.

1.3. SOBRE LAS FUENTES.

Las fuentes utilizadas se han consultado básicamente en los archivos de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao y del Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya. Ambos organismos han realizado, sin duda, una ingente labor de catalogación y conservación de sus fondos documentales, en la que no ha estado ausente una afortunada sensibilización al respecto. De este modo, han conseguido dos grandes archivos que a nivel cuantitativo y cualitativo reúnen importante material para el

estudio de la Historia Económica y Empresarial en Vizcaya. No obstante, estos fondos también presentan algunos inconvenientes.

Así, la no conservación completa de todas las memorias, actas, informes, o ejemplares de revistas, originan, a priori, una dificultad para mantener un hilo conductor en el sentido cronológico. Estas lagunas, evidentemente, deben ser soslayadas mediante un esfuerzo adicional de localización o sustitución de estas fuentes por otros caminos que permitan entablar una secuencia lógica de contenidos.

Otro de los problemas del empleo de estas fuentes, se deriva de su propia naturaleza, y, al mismo tiempo, del modo en que el investigador hace uso de ellas. Es decir, el hecho de tratarse de fuentes eminentemente empresariales, provoca que en demasiadas ocasiones, pequen, quizá, de subjetivismo, mostrándose un tanto proclives al ámbito empresarial, más especialmente al ámbito empresarial bilbaíno, al que lógicamente representan. Esto hace que deban ser tomadas en consideración con sumo cuidado, obligando a menudo a discernir entre opiniones empresariales vertidas sistemáticamente y criterios realmente sustentados en estudios bien documentados.

Otro de los problemas que presentan estas fuentes es de una índole totalmente diferente, y ante él el investigador se encuentra indefenso. Actualmente en Vizcaya el investigador de Historia Económica está inmerso en una carrera contra el reloj, tratando de adelantarse al cierre de los archivos y con ello a

la pérdida de su materia prima para trabajar. En concreto, el archivo del Registro Mercantil de Vizcaya se encuentra en la práctica cerrado para la investigación histórica en los últimos años; a ello se añade el cierre del archivo del Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya, donde se contiene la totalidad de la documentación del clásico Centro Industrial de Vizcaya y de la Liga Vizcaína de Productores. Si a ello se suma, además, el cierre temporal -de varios meses-, que afectó al archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao, hace aproximadamente un año, se comprenderá la incertidumbre y precariedad con que se aborda en Vizcaya cualquier tipo de trabajo en relación a las asociaciones empresariales. A todo ello, además, se le puede añadir un elemento más de dificultad: la escasa predisposición de las diferentes empresas para permitir a los investigadores la revisión y vaciado de sus archivos. Esta situación, si bien es frecuente a lo largo de toda la geografía española, se ve aumentada en el País Vasco, si cabe, por motivos políticos y sociológicos evidentes.

Aún así, en un cómputo global -y a pesar de estas notas de pesimismo que pudiera aportar lo anteriormente mencionado- resulta gratificante estudiar el origen y la evolución de las asociaciones empresariales en el País Vasco. Primeramente, porque es un tema poco estudiado -y a ello probablemente hayan contribuido recelos desmesurados surgidos contra el colectivo empresarial en otras épocas y hoy, por fortuna, parcialmente superados-. En segundo lugar, por el importante papel que han venido desarrollando los empresarios vizcaínos -y que precisa ser

analizado-, no sólo en orden a la creación de empleo y rentas, sino también al establecimiento de la política económica en España. Y en tercer lugar -como ya se ha mencionado-, porque a pesar de las dificultades, los fondos potenciales que incluyen documentación empresarial en Vizcaya son realmente importantes.

1.4. ALGUNAS PUNTUALIZACIONES.

El estudio de los grupos de presión en la perspectiva histórica española abre un campo muy extenso de estudio que, en la actualidad -y a pesar de indudables avances-, dista mucho de verse agotado. A la hora de abordar un intento de ordenación de los trabajos que en cierta medida pueden incluirse bajo el epígrafe de grupos de presión o de interés, se deben efectuar previamente una serie de matizaciones, a algunas de las cuales se vienen refiriendo ya diversos trabajos de interés para el estudio de la historiografía y metodología del asociacionismo empresarial y/o patronal. Así, ARANA, I. (1993); CABRERA, M. y REY, F. del (1988) (1993) y MARTINEZ QUINTERO, M.E. (en prensa).

Primeramente, no existe, con frecuencia, una divisoria clara entre, por un lado, asociaciones empresariales como grupos de presión, cuyo campo de actuación es la política económica sobre la que tratan de incidir alterándola conforme a sus intereses, y , por otro lado, las asociaciones patronales, que actúan como contrapartida a la actividad de las centrales sindicales en su

intento de mejora salarial y laboral. En la historia de las asociaciones empresariales o patronales españolas, ambos campos - el patronal y el empresarial- aparecen diluídos con frecuencia, y esta misma miscelánea, también tiene su reflejo frecuentemente en la historiografía.

Otra salvedad, que interesa matizar a la hora de abordar estos estudios, es la apabullante superioridad de la historiografía preocupada en el estudio de las asociaciones empresariales o patronales de Cataluña. Si bien es cierto que precisamente fue la industria catalana la que más tempranamente vio nacer asociaciones de este tipo -y, en muchas ocasiones, fueron éstas las que contaron con mayor capacidad de acción-, el desequilibrio entre los estudios dedicados a estas asociaciones resulta evidente en relación con los relativamente escasos trabajos efectuados para otras regiones -incluido el País Vasco-, como más adelante se verá.

Otro aspecto, que también se puede considerar de interés, se refiere al propio campo de estudio. Hasta ahora, y por fortuna, ninguna disciplina ha venido reclamando para sí en exclusiva la acotación de esta parcela de la Historia, siendo así que, historiadores sociales, historiadores políticos e historiadores de la economía, o, aún más, sociólogos, politólogos y economistas, compartimos el privilegio de poder dedicarnos al estudio de las asociaciones empresariales y sus realizaciones. Lógicamente, este carácter multidisciplinar enriquece los resultados, aunque en ocasiones -quizá demasiado frecuentes- los

compartimentos se mantienen demasiado estancos y la interrelación es menor de la deseable. La solución, en este caso, no es difícil; en cualquier caso está en nuestras manos y sólo depende de la voluntad de abandonar cualquier tipo de localismo e interesarnos más por los avances de los colegas de otras parcelas.

Una última puntualización que también conviene reseñar, se refiere al propio carácter del tema a estudiar, ya que la manera de abordarlo admite muchos perfiles y matices. En efecto, la actividad de los grupos de presión abarca la práctica totalidad de los sectores económicos: agricultura, minería, industria y servicios de todo tipo. Esta circunstancia dificulta sensiblemente su estudio porque lógicamente los intereses de cada ramo de la economía con frecuencia no suelen ser coincidentes. Por otro lado, la lógica escasez de investigadores versados tanto en temas de industria, como de finanzas, agricultura, minería y comercio, supone, sin duda, otra dificultad añadida.

1.5. ESTADO DE LA CUESTION.

Hechas estas salvedades, a continuación se presenta una exposición sobre los trabajos realizados sobre asociaciones empresariales en España. Tal y como se acaba de mencionar, es Cataluña, y más concretamente Barcelona, la provincia que más ha despertado la atención sobre este tipo de estudios. Así,

referidos incluso a comienzos del siglo XIX, se dispone de los trabajos de SANCHEZ SUAREZ, A. (1987) (1988) (1989) (1990a) (1990b) y de VERDAGUER AULNA, J. (1964). Ya incluidos en el periodo de la Restauración, se encuentran entre otros los trabajos de ARANA PEREZ, I. (1992); BENGOCHEA ECHAONDO, S. (1991) (1992a) (1992b); BRAVO, M. y PALOMAS, J. (1992); SOLA I MONSERRAT, R. (1990) y TORRELLA NIUBO, F. (1975). Así mismo, para las asociaciones catalanas durante la crisis de la Restauración previa a la Dictadura de Primo de Rivera: REY REGUILLO, F. del (1983); o para el estudio del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona CALVO, A. (1990); GRAELL, G. (1910); LUDEVID, M. y SERVALOS, R. (1985) y SELLES I QUINTANA, M. (1991).

Los trabajos monográficos referidos a otras provincias o regiones son francamente escasos si los comparamos con los de Barcelona. Ahora bien, una importante excepción lo constituyen la proliferación de estudios realizados acerca de la práctica totalidad de las Cámaras de Comercio españolas, en función de su aniversario en 1986.

En relación a las investigaciones referidas a un marco más general, no circunscrito meramente a las asociaciones regionales, disponemos también de una serie de trabajos. Así, respecto a la Liga Nacional de Productores: LASA AYESTARAN, E. (1978); OLABARRI GORTAZAR, I. (1978). Para la Restauración en general: CABRERA, M. y REY, F. del (1993) y VELASCO MURVIEDRO, C. (1978a) (1978b). En relación a la presión empresarial contra el proyecto Alba de beneficios extraordinarios durante la Primera Guerra Mundial:

CABRERA, M., COMIN, F. y GARCIA DELGADO, J.L. (1989); GARCIA DELGADO, J.L. (1972); GARCIA LOPEZ, J. (1984); ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUÑOZ, J. (1973) (1974). Para los últimos periodos de la Restauración: BENGOCHEA ECHAONDO, S. y REY REGUILLO, F. del (1991); HERMIDA REVILLAS, C. (1982); REY REGUILLO, F. del (1986) (1992). Y respecto a los grupos de presión agrícolas: CALVO CABALLERO, P. (1992) (1993); REY REGUILLO, F. del (1988); VARELA ORTEGA, J. (1977) (1978).

Para el estudio de las élites económicas y políticas y el corporativismo durante la Dictadura de Primo de Rivera, disponemos de los trabajos de ALVAREZ REY, L. (1985); CABRERA, M. y REY, F. del (1993); COLECTIVO DE HISTORIA (1978); GOMEZ NAVARRO; J.L.; GONZALEZ CALBET, M.T. y PORTUONDO, E. (1979) (1980); GUERRERO SALON, E. (1979); PERFECTO, M.A. (1984) y VELASCO MURVIEDRO, C. (1979).

Respecto a las asociaciones empresariales durante la II República disponemos, sobre todo, de los trabajos de M. CABRERA CALVO-SOTELO (1976) (1978) (1979) (1981) (1981-1982) (1983); CABRERA, M. y REY, F. del (1993); GOMEZ CASTAÑEDA, J. (1981) y RAMIREZ JIMENEZ, M., (1969). Asimismo, sobre la Unión Nacional Económica: CHEYNE, J.G. (1967).

Para el Franquismo, dada la postergación de muchas de las asociaciones empresariales, los trabajos con los que contamos se centran sobre todo en el sindicalismo vertical. Además, de nuevo vuelven a ser muy numerosos los estudios efectuados sobre las

asociaciones catalanas, así: MOLINERO, C. (1987); MOLINERO, C. e YSAS, P. (1989) (1990a) (1990b) (1991) y TORRELLA NIUBO, F. (1975). Los trabajos referidos al conjunto de las asociaciones empresariales españolas son menos numerosos, entre ellos podemos mencionar: CABRERA, M. y REY, F. del (1993); o el trabajo de S. DIEZ CANO (1992) sobre las Cámaras de Comercio, con una especial referencia en su última parte al caso salmantino.

Por otro lado, las asociaciones empresariales también han sido objeto de diversos estudios de carácter sociológico con importantes engarces históricos. Tal es el caso de: LINZ, J.J. (1972) (1988); LINZ, J.J. y MIGUEL, A. de (1966); MATEO DEL PERAL, D. (1974); MOYA, C. (1975); PEREZ DIAZ, V. (1985). En este contexto, también se podrían incluir trabajos históricos acerca de las élites político-económicas en España. Así: TUÑON DE LARA, M. (1971) (1975).

Otro aspecto intrínsecamente relacionado con la actividad de los grupos empresariales de presión es, lógicamente, la política económica. En este sentido, la historiografía española nos ofrece un abanico importante de trabajos que han tratado, con mayor o menor intensidad, las relaciones entre el empresariado y los poderes públicos. Así, respecto al estudio de la protección industrial en España disponemos de los trabajos de: CASTEL GONZALEZ AMEZUA, J. (1936); COMIN, F. (1993); FRAILE, P. (1991); GARCIA DELGADO, J.L. (1984b); PARIS EGUILAZ, H. (1943); PELECHA ZOZAYA, F. (1987); PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y TENA, A. (1993); PUGES, M. (1931); RULL SABATER, A. (1983); SERRANO SANZ, M.

(1987) (1989); TENA JUNGUITO, A. (1988) (1989b) (1992), VAZQUEZ DE PRADA, V. (1968) y VIAÑA REMIS, E. (1992). Por otra parte, para conocer la opinión empresarial respecto a la empresa pública: CABRERA, M. (1991).

También respecto a las asociaciones empresariales y su relación con la política arancelaria y comercial, disponemos de una amplia serie de trabajos. Así: CASTEDO PALER, S. (1935); CASTEDO, S. y HERNANDEZ PADILLA, J.A. (1958); FRAILE, P. (1989) (1991) (1993); FUENTES IRUZOZQUI, M. (1955) (1958); GWINNER, A. (1973); IRURZUN, P. y RUBIO, A. (1940); LINDNER, E. (1934); PELECHA ZOZAYA, F. (1975) (1987); SERRANO SANZ, M. (1986) (1987) (1988) (1989) (1992); TALLADA PAULI, J.M. (1943); VIVES, B. (1928).

Así mismo, en lo concerniente a la preferencia de los empresarios por el capital y el trabajo español en detrimento de lo extranjero, en suma, por el ascenso del nacionalismo económico, disponemos de: GARCIA DELGADO, J.L. (1984a) (1984b) (1985c); MUÑOZ, J.; ROLDAN, S. y SERRANO, A. (1978a) (1978b) (1978c).

En cuanto a la historiografía vizcaína sobre las asociaciones empresariales a modo de grupos de presión, se puede afirmar que tradicionalmente su estudio no ha suscitado un interés excesivo entre los investigadores de la historia y economía vascas, que han venido decantándose por otro tipo de temas más concretos, como los referidos al sector minero e industrial, especialmente

dedicados, además, a un período de unos treinta años, situado en el cambio de siglos, entre aproximadamente 1880 y 1910.

Los estudios sobre grupos de presión han venido relegándose, a menudo, a un segundo nivel, frecuentemente como complemento de otros temas considerados más relevantes. Entre los estudios realizados sobre grupos de presión, destaca una vez más claramente como preferido el espacio cronológico del cambio de siglo, y en especial lo relacionado con los orígenes y primeros años de lo que posiblemente fue la más genuina representación de grupo de presión vizcaíno: la Liga Vizcaína de Productores. Al respecto disponemos del trabajo de I. ARANA PEREZ (1988a), que constituye una densa obra monográfica sobre los mejores años de esta Liga. Asimismo, otros investigadores también se dedican en mayor o menor medida a estos temas. Así: ARANA PEREZ, I. (1984) (1988b); FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1989); GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M.; (1983, Vol. II); GONZALEZ PORTILLA, M. (1981) (1985a) (1985b); HARRISON, J. (1978) (1983) y MONTERO, M. (1988c).

El período de la Primera Guerra Mundial, con ser notorio para la economía vizcaína y para el desarrollo de los grupos de presión -entre otros motivos por su posicionamiento contra el proyecto de Alba de gravar los beneficios de la guerra-, no cuenta apenas con trabajos específicos que le hayan prestado su atención, al menos en relación con la actitud de las asociaciones empresariales. Una excepción podrían constituirlo los aportes de R. OSSA ECHABURU (1969). Por su parte, para los primeros años de

la década de 1920 y la Dictadura de Primo de Rivera, y en relación con el posicionamiento de los empresarios vizcaínos de cada sector ante la política económica, se dispone: P.M. VELARDE REVILLA (1991).

Los Gobiernos Berenguer y Aznar, y a la II República en Vizcaya, tampoco han dedicado un estudio en profundidad sobre la actividad de los empresarios bilbaínos como grupos de presión, y ello a pesar de la existencia de interesantes trabajos sobre historia económica y social vizcaína referidos a estos períodos. El período del Franquismo, por su parte, tampoco ha sido objeto de un estudio que analice la estrategia como colectivo empresarial de los vizcaínos tratando de alterar -aunque fuese mínimamente- la política económica del régimen.

No obstante, los logros de la historiografía en el estudio de los grupos de presión en Vizcaya no terminan ahí. Algunos autores se han decidido por el estudio sectorial de las asociaciones empresariales y su relación con el poder político tratando de influirlo; y su campo de estudio, a menudo, sobrepasa los estrechos límites de cada uno de los períodos mencionados. Tal es el caso de las asociaciones mineras, estudiadas por: ESCUDERO, A. (1990b) y VILLOTA ELEJALDE, I. (1984). O del empresariado naviero como lobby, analizado por J.M. VALDALISO (1990).

Otro campo de estudio, en relación a las asociaciones empresariales y al poder político, es el análisis de los

colectivos empresariales como patronales, es decir, en su relación con los sindicatos de trabajadores. Como ya se ha dicho, por lo general, la línea que divide ambos campos de estudio, el de las asociaciones empresariales como patronales, por una parte, y como grupos de interés, por otra, o lo que es lo mismo, en sus relaciones con las centrales sindicales y con el poder público, es a menudo difusa. En este ámbito podemos incluir: FUSI, J.P. (1975.) y OLABARRI GORTAZAR, I. (1978), que, aun teniendo como base las relaciones laborales, también se introducen en el campo de las asociaciones empresariales como grupos de presión.

En otro orden de consideraciones, respecto al tipo de relación existente entre la asociaciones empresariales vascas y catalanas, se puede consultar: BASAS FERNANDEZ, M. (1985a) y LASA AYESTARAN, E. (1978).

Otro campo de estudio, en fin, también en ocasiones muy relacionado con los empresarios como piezas importantes de la política económica, lo constituye el estudio de las élites. Estos estudios frecuentemente se vienen centrando en cuestiones internas de las familias más influyentes de la provincia, analizando aspectos como la ocupación de cargos en múltiples consejos de administración, la tendencia al ennoblecimiento, sus escarceos en la vida política, su influencia en la sociedad o su grado de endogamia, pero, en ocasiones, también nos sirven como soporte muy válido para sacar conclusiones en el aspecto que aquí nos interesa, es decir, en su capacidad para influir en los poderes públicos. Así, para el estudio de las élites de Vizcaya

disponemos de: GARCIA DE CORTAZAR, F. (1979); GONZALEZ PORTILLA, M. (1992); HOZ de la, S.; MONTON, J.; PEREZ, A. y RUZAF, R. (1992) y MARIEZCURRENA, E. (1983).

Por último, entre las carencias que podríamos encontrar en la historiografía vizcaína referida a asociaciones empresariales a modo de grupo de presión, se encuentran, por ejemplo, la escasez de trabajos parciales sobre la actuación de cada sector y en cada período concreto y, lógicamente, un trabajo de conjunto al respecto. Así mismo, se echan en falta estudios sobre la relación y el apoyo concreto prestado a las asociaciones de empresarios por los diputados y senadores afines; también sería deseable conocer mejor las relaciones entre las asociaciones empresariales vizcaínas y otras de carácter supraprovincial, como el Consejo Superior de Cámaras de Comercio, o la relación con el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, con otras Cámaras de Comercio o con otras Ligas de Productores; en definitiva, con los demás grupos de presión. También sería deseable conocer con más detalle el apoyo concreto prestado a estas asociaciones por corporaciones como la Diputación de Vizcaya y los ayuntamientos, e, incluso, el apoyo prestado a ellas por las propias centrales sindicales de trabajadores. También sería de interés realizar un estudio comparativo tratando de calibrar la relación entre, por una parte, las victorias o derrotas de estos grupos de presión en sus campañas y, por otra, la evolución de las perspectivas y tasas de inversión y los beneficios adquiridos. Por último, también sería interesante prolongar el estudio de estos grupos hasta la actualidad, es decir, analizando la Transición política, a partir

de 1975, para comprobar de qué forma las nuevas asociaciones como CONFEBASK (Confederación de Empresarios Vascos), ADEGI (Asociación de Empresarios de Guipúzcoa), CIMV (Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya) o SEA (Sindicato Empresarial Alavés), se acoplan a las nuevas coyunturas políticas, económicas y sociales y a la progresiva liberalización de la economía. Precisamente, en este punto, el investigador del pasado tiene una visión muy interesante que aportar, por la doble dimensión de que dispone, al ser, al mismo tiempo, testigo de su tiempo y conocedor del anterior.

1.6. ABREVIATURAS.

AG, LVP: Asamblea General de la Liga Vizcaína de Productores.

CCB: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

CE, LVP: Comisión Ejecutiva de la Liga Vizcaína de Productores.

CIV: Centro Industrial de Vizcaya.

COMV: Cámara Oficial Minera de Vizcaya.

CSCC: Consejo Superior de Cámaras de Comercio.

ELVP: Expedientes de la Liga Vizcaína de Productores.

FTNB: Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona.

JD, LVP: Junta Directiva de la Liga Vizcaína de Productores.

JOPB: Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

LNP: Liga Nacional de Productores.

LVP: Liga Vizcaína de Productores.

MICCB: Memoria Interna de la Cámara de Comercio de Bilbao.

2. LA PRESION DE LOS EMPRESARIOS VASCOS DURANTE LA RESTAURACION: ORIGEN Y CONSOLIDACION DE LA ESTRATEGIA.

2.1. LOS ORIGENES DEL PROTECCIONISMO EN VIZCAYA (LA CREACION DE LA CAMARA DE COMERCIO Y LA LIGA VIZCAINA DE PRODUCTORES).

En comparación con la intensa actividad que desarrollaban, juntos o por separado, los empresarios del textil catalán, los mineros del carbón asturianos o los terratenientes agrícolas de la Meseta, oponiéndose a las medidas librecambistas que parecían dominar en política económica durante el tercer cuarto de la pasada centuria, las tendencias proteccionistas del empresariado vizcaíno parecían aletargadas. La toma de conciencia de los empresarios vascos claramente a favor del proteccionismo llegaría por tanto -a semejanza de lo que le ocurrió a Cánovas- con unos años de retraso, cuando la producción siderúrgica sintió la necesidad de acotar el mercado interior español, al margen de la concurrencia extranjera. De este modo, se fundó, en 1869, el "Centro Proteccionista de Bilbao", o, más tarde, en 1882, la

"Comisión Permanente de Defensa y Fomento del Comercio de Vizcaya"¹. Aunque estos organismos todavía no tenían entidad suficiente para aglutinar en torno a ellos al núcleo de lo que podríamos considerar el colectivo empresarial vizcaíno y conformarlos a modo de grupos de presión o grupos de interés, de modo que lograsen del Gobierno una alteración de la política económica en función a sus peticiones, la Comisión Permanente de Defensa y Fomento del Comercio en Vizcaya tuvo un papel muy activo en la creación de la que sería la primera Cámara de Comercio de España: la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao². No fue casualidad que Bilbao se apresurara a acogerse a lo dispuesto en el Decreto de abril de 1886 y fundase una Cámara que defendiese sus intereses económicos. Ya existía una tradición secular en este tipo de organismos, puesta de manifiesto con anterioridad mediante la creación de la Universidad de Mareantes, del famoso Consulado de Bilbao o de la Junta de Comercio, organismos que realizaron una importante labor encaminada a defender los intereses mercantiles, transportistas y económicos de la villa.

Sin embargo, el posicionamiento decidido de Vizcaya a favor del proteccionismo no llegó hasta la década de los noventa, tras

¹ Al respecto: BASAS, M. (1985a).

² Las Cámaras de Comercio se crearon en España por iniciativa del Ministro de Fomento, Eugenio Montero Ríos y a tenor de lo dispuesto por el RD de 9 abril de 1886. Puede consultarse al respecto BASAS, M., (1986) y CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1986). Sobre el peculiar carácter de las Cámaras de Comercio -a la vez instituciones de carácter oficial y organismos de representación de los intereses empresariales-, puede consultarse: DIEZ CANO, L.S. (1992). También sobre las Cámaras de Comercio, previamente a la proliferación de trabajos sobre ellas, en virtud del centenario de su creación en 1886: ABELLÀ, R. (1912) (1913); CONSEJO SUPERIOR DE CAMARAS (1954); ECENTES IRUZOQUI, M. (1963); VALCARCEL, A. (1962). Por lo general, esta bibliografía se basa esencialmente en aportes de estudiosos del campo del Derecho.

la publicación del arancel proteccionista de 1891, que limitaba sensiblemente algunas premisas librecambistas consolidadas con el Arancel Figuerola de 1969³. Entre los motivos del cambio de actitud y el decidido acercamiento al proteccionismo, se encontraba el hecho de que, a pesar de la tendencia proteccionista que a las claras apuntaba el nuevo arancel de 1891, subsistían todavía diversas tarifas especiales que favorecían la introducción de material ferroviario extranjero, circunstancia que no era bien vista por los empresarios siderometalúrgicos, incapaces de competir en igualdad de condiciones con sus homólogos extranjeros. Además de esta oposición suscitada en medios siderúrgicos vizcaínos en contra de las franquicias y exenciones para la importación de material ferroviario, otro aspecto vino a servir de revulsivo para provocar un proteccionismo radical en los empresarios vizcaínos: la pugna contra la firma de diversos tratados de comercio.

En efecto, el Gobierno Sagasta pretendía establecer tratados comerciales con países como Alemania e Italia, y un "modus vivendi" con Inglaterra, tratados considerados nocivos para los intereses vizcaínos, por cuanto que supondrían una dejación de la protección dispuesta en el Arancel. Se fraguó entonces en Vizcaya, en un período de tiempo relativamente corto, una corriente de opinión a favor del proteccionismo, que tuvo como objetivo a corto plazo la suspensión de la firma de los proyectados tratados de comercio, y que culminó en el "meeting"

³ Esta afirmación, del relativo retraso vizcaíno a la hora de aliarse abiertamente junto al proteccionismo, también se comprueba analizando los primeros años de actuación de la CCR, en los que la protección industrial no aparecía entre sus principales actividades)

protesta, presidido por Víctor Chávarri, y celebrado en 1893, en Bilbao, con asistencia de grupos empresariales de todo el país⁴. En relación directa con el meeting de 1893 se creó en Bilbao la Liga Vizcaína de Productores⁵ prácticamente de forma paralela a la creación de la Liga Nacional de Productores. La Liga Vizcaína constituiría, durante varias décadas, en unión de la Cámara de Comercio de Bilbao, el epicentro de las organizaciones empresariales vizcaínas en su afán por influir en los órganos decisorios de la política económica y por lograr el establecimiento de una normativa favorable a sus intereses, es decir, el logro de mayor protección.

2.2. MECANISMOS DE ACTUACION DE LA LVP.

En aras a cubrir sus objetivos, las asociaciones empresariales vizcaínas fueron sentando las bases de una estrategia diversificada, a la que posteriormente volverían a recurrir en diversas ocasiones los empresarios bilbaínos, cuando considerasen que sus pretensiones así lo justificaban y cuando las condiciones del régimen político de turno lo permitiesen. Esta estrategia abarcaba desde el artículo periodístico o el aparecido en las diversas publicaciones y revistas empresariales, tales como

⁴ Al respecto: ARANA, I., (1988a, pp. 99-103); Meeting-protesta contra los Tratados de Comercio celebrado en Bilbao el día 9 de diciembre de 1893 (1894); MONTERO, M. (1988c)

⁵ Acerca de la fundación, de su organización y evolución interna y de los primeros años de andadura de la LVP: ARANA, I. (1988a, pp. 109-156). Así mismo: ELVP, Cajas nº 1 y 2, "Asuntos Internos. 1894-1922".

"Bilbao" o posteriormente "Información", que podían actuar bien esporádicamente o bien incluidos en el marco de alguna campaña de prensa y opinión más amplia; pasando por los telegramas, escritos e informes de todo tipo elevados a los diversos ministerios implicados en cada caso o incluso con frecuencia al Presidente del Gobierno o al propio Monarca; abarcando también la colaboración de los senadores y diputados electos por la provincia o identificados con los intereses de ésta, que actuaban tanto en gestiones oficiosas entre pasillos como en intervenciones parlamentarias; y llegando incluso a la convocatoria de manifestaciones públicas y mítines o asambleas, con la intervención de los mentores empresariales más carismáticos y con el apoyo, siempre que fuera posible, de la opinión pública, para lo cual, con mayor o menor fortuna, se procuraba identificar los intereses de los trabajadores con los de las empresas.

Concretamente, los medios de los que se sirvió la LVP a la hora de canalizar su acción en orden a sacar sus objetivos adelante, se pueden resumir de la siguiente forma⁶:

- La acción sobre los poderes públicos.
- La acción sobre la opinión pública.
- Las relaciones con otros grupos de presión.

La primera de ellas, la influencia, y en ocasiones presión ejercida en los poderes públicos, que podíamos definir como un tipo de presión directa, se canalizó en parte a través del Ejecutivo, esencialmente sobre el presidente del Gobierno y los

⁶ ARANA, I., (1988a, pp. 185-268)

ministros de Hacienda y de Fomento de turno⁷ y en menor medida a través de los Ministerios de Estado, Ultramar y Marina.

Esta presión e influencia fue ejercida también sobre el Legislativo. Para ello, la LVP desarrolló una amplia labor de emisión de informes a las Cortes o a las diversas comisiones dictaminadoras en cada caso. Asimismo llevó a cabo un intenso contacto con parlamentarios como Manuel Allende Salazar, Manuel Ma Arrótegui, Eduardo Aznar, el Marqués de Casa Torre, Benigno Chávarri, Federico Echevarría, José Ma Martínez Rivas, Francisco Martínez Rodas, Martín de Zavala y un largo etcétera. Incluso, en 1894, la LVP trató de crear un grupo parlamentario vasco-navarro que, en el contexto de la crisis de los tratados de comercio, aunase la defensa de la protección industrial, esta iniciativa, sin embargo, no llegaría a prosperar.

Asimismo, la Administración fue objeto de una amplia atención y vigilancia por parte de la Liga, canalizada tanto por un constante seguimiento de la Gaceta, como por el de los órganos encargados de velar por el cumplimiento de las leyes, esencialmente la Dirección General de Aduanas y la Dirección General de Obras Públicas. Esta actividad se vio complementada, además, por el interés de la LVP en estar representada en los diversos órganos consultivos de la Administración, como la Junta

⁷ Del Ministerio de Hacienda dependía la Dirección General de Aduanas, mientras de Fomento dependía la Dirección General de Obras Públicas. Dicho Ministerio sería denominado de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, entre abril de 1900 y octubre de 1905.

de Aranceles y Valoraciones⁸, y en organismos encargados de velar por la aplicación de las leyes, como la Comisión Protectora de la Producción Nacional, establecida en 1908. Además, a raíz de haber obtenido la declaración de Corporación Oficial, por RO del Ministerio de Fomento de 15 de julio de 1909, la LVP adquirió el derecho a elección de vocales para los Consejos Superior y Provincial de Fomento.

Dentro de la estrategia de la LVP, otro de los medios de acción lo constituyó la influencia ejercida sobre la opinión pública- lo que podemos denominar acción indirecta-, que vino canalizada mediante la celebración de mítines y manifestaciones públicas, así como diversas campañas de prensa o artículos periodísticos aparecidos de forma esporádica.

El tercero de los medios utilizados por la Liga, para hacer valer sus intereses, lo constituyó el marco ofrecido por su amplia relación con otros organismos y asociaciones, tanto del País Vasco como del resto de España. Dentro del País Vasco, mantuvo cordiales relaciones con la efímera Liga Guipuzcoana de Productores; asimismo, con la Cámara de Comercio de Bilbao, con la que mantuvo relaciones por lo general muy estrechas; o con el Centro Industrial de Vizcaya, con el que las relaciones también fueron de cordialidad. Las relaciones no fueron tan cordiales, sin embargo, con el Círculo Minero de Bilbao, con la Asociación

⁸ La Junta de Aranceles y Valoraciones, organismo básico para la elaboración de los aranceles, llevó una vida bastante azarosa. Fue establecida en 1882; sustituida entre 1895 y 1898 por el Consejo de Aduanas y Aranceles; establecida nuevamente en 1898 y suprimida en 1924, con la creación del Consejo de Economía Nacional; y vuelta a ser operativa durante la II República.

de Patronos Mineros o -en algunas ocasiones, no siempre- con la Asociación de Navieros de Bilbao. Tampoco el Círculo Mercantil e Industrial, posteriormente convertido en el Círculo de la Unión Mercantil, ni la Agrupación de Sociedades Anónimas del Norte de España mantuvieron estrechas relaciones con la LVP. Fuera del País Vasco, los contactos fueron muy estrechos con la Liga Nacional de Productores -creada paralelamente a la LVP-, tanto en su primera andadura, entre 1894-1899, como en la segunda, entre 1905-1906, hasta que la disgregación de sus fuerzas contribuyó a su definitiva desaparición⁹. La LVP también estableció, lógicamente, contactos con el resto de las Ligas fundadas entonces en España, pero éstas, con la relativa excepción de la Liga Asturiana de Productores, o la Liga Guipuzcoana -ya mencionada- tuvieron una existencia muy efímera. Tal fue el caso de las que se trataron de establecer en ciudades como Málaga, Navarra, Salamanca, Sevilla y Valladolid. Los contactos fueron más frecuentes con el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona¹⁰. En otro orden de consideraciones, la LVP también mantuvo contactos con otro tipo de Asociaciones que, a modo de cártels, aunaron, en cierto modo, los intereses meramente económicos de las sociedades siderometalúrgicas más importantes. De este modo se entablaron intensas relaciones con la Unión Siderúrgica, establecida en 1905; o con su sucesora, a

⁹ Respecto a la LNP, puede consultarse: LASA AYESTARAN, E. (1978)

¹⁰ Respecto al FTNB puede consultarse: CALVO, A. (1990); GRAELL, G. (1910); LUDEVID, M. y SERVALOS, R. (1985); SELLES I QUINTANA, M. (1991)

partir de 1907, la Central Siderúrgica¹¹. La LVP también contó con representaciones en otras sociedades, como la Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas, constituida en 1913 en Madrid -aunque con hegemonía catalana-, con la finalidad de defender los intereses metalúrgicos. La nueva asociación se fundó a partir del Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas, celebrado en Barcelona el mismo año, en el que también intervino la LVP, en este caso "con papel mediador". De cualquier forma, las relaciones de la LVP, en representación de los siderometalúrgicos vizcaínos, no fueron especialmente cordiales con las asociaciones y asambleas de metalúrgicos, en las que se defendían intereses en ocasiones contrapuestos a los de la LVP¹². Especialmente enemistadas con la LVP, por último, estuvieron asociaciones y organismos como la Asociación para la reforma de los Aranceles, opuesta al nacimiento de las Ligas de Productores a comienzos de los años noventa; asimismo, durante la segunda mitad de los noventa y primeros años del siglo XX, su sucesor, el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid; la Cámara de Comercio de Madrid y la Federación Agraria Levantina;

¹¹ Con anterioridad a la constitución de la LVP, había sido operativa, desde 1870, la Liga de Fabricantes de Hierro, de hegemonía asturiana. Posteriormente, entre 1890 y 1895, se estableció la Asociación de la Industria Siderúrgica, también conocida como Asociación Siderúrgica, que, con sede en Madrid, aglutinaba asimismo a las mayores siderurgias del país -en este caso ya claramente a las vizcaínas-, una vez más, con fines proteccionistas. Con la creación de las diversas Ligas de Productores, a partir de 1894, la Asociación Siderúrgica perdería su razón de ser, siendo disuelta en última instancia)

¹² Acta de AG, LVP, 27-5-1914, "Resumen del Presidente". JD, LVP, 23-5-1914, "Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas". Asimismo, ELVP, Caja nº 19, "Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas (1912-1913)". La LVP también concurriría, mediante delegación, a las Asambleas de Industrias Metalúrgicas celebradas en Barcelona en 1915. Al respecto: JD, LVP, 16-11-1915, "Asamblea metalúrgica de Barcelona". JD, LVP, 16-11-1915, "Asamblea metalúrgica de Barcelona". AG, LVP, 27-2-1916, "Resumen del Presidente". JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urzálz"

organismos, todos ellos, claramente partidarios de una política económica que favoreciese al librecambismo.

2.3. MECANISMOS DE ACTUACION DE LA CCB.

No solamente fue la LVP el organismo encargado de aunar los intereses de los empresarios vizcaínos en favor del proteccionismo. Aunque su razón de ser no respondía exclusivamente a este condicionante, la CCB también desarrolló una activa labor con este mismo objetivo de protección a la industria. Así, entre sus acciones para canalizar las inquietudes y peticiones sentidas por diversos colectivos empresariales, también se encontraba el afán por introducir representación en diversas comisiones y organismos consultivos o decisorios en materia de política económica, dependientes de la Administración. De este modo, se sucedieron diversas solicitudes al Ministerio de Hacienda tendentes al nombramiento de representación en la Junta de Aranceles y Valoraciones, encargada de la elaboración de nuevos aranceles¹³. En general, sin embargo, estas primeras peticiones no fueron atendidas; del mismo modo que ocurriría en 1895 con la solicitud de la Cámara para lograr representación en el nuevo Consejo de Aranceles y Aduanas¹⁴.

¹³ MICCB, 1887, "Nombramiento de vocales para la Junta de Aranceles y Valoraciones"

¹⁴ No obstante, en este caso Pablo de Alzola, vocal del Consejo de Aranceles y Aduanas, se ofreció a la CCB para transmitir sus impresiones al Consejo. MICCB, 1895, "Consejo de Aduanas y Aranceles"

La CCB asimismo solicitó al Ministerio de Estado la concesión de representación a los navieros de Bilbao en la Junta del Comercio de Exportación, creada por RD de 11 de febrero de 1899 y adjunta a dicho Ministerio¹⁵. Por último se concedió un vocal a Barcelona y otro a Bilbao, resultando elegido por esta villa, Eduardo Aznar y de la Sota.

Así mismo, tras la derrota española en la Guerra de Cuba, la CCB y otras cámaras españolas, tuvieron en cuenta la ocasión para solicitar del Gobierno la existencia de representación empresarial entre los comisionados españoles en el Tratado de Paz de París¹⁶.

Por lo demás, los cauces de la acción de la CCB fueron los mismos que los empleados por la LVP, esto es, la acción directa, mediante las presiones sobre el Ejecutivo y la Administración, y la acción indirecta mediante alianzas con otros colectivos empresariales y el apoyo de la opinión pública.

En otro orden de consideraciones, también desde el inicio de sus actividades, la Cámara de Comercio de Bilbao comenzó a insistir en otro aspecto -en este caso ante el Legislativo- que consideraba de sumo interés: el logro de una jurisdicción

¹⁵ Las Cámaras de Comercio debían designar dos vocales para tal Junta; siendo designados Basilio Paraiso, de Zaragoza; y Pablo Ruiz de Velasco, de la Cámara de Comercio de Madrid. Por su parte, a la Asociación de Navieros de Barcelona se le asignaron dos vocales, pero ninguno a Bilbao. Por este motivo, la CCB solicitó al Ministerio de Estado la concesión de vocales a los navieros de Bilbao. VICCB, 1899, "Creación de una Junta de Exportación"

¹⁶ VICCB, 1898, "Gestiones de paz"

especial que entendiéndose en los pleitos mercantiles. Con ello pretendía recogerse una tradición que ya había posibilitado al Consulado de Bilbao disponer de atribuciones en materia de jurisdicción mercantil. Esta solicitud tendente a lograr la agilización de los pleitos y recursos mercantiles se convertiría además en una constante perseguida por la entidad bilbaína a lo largo de su existencia¹⁷. El mismo afán por recabar mayores atribuciones para las Cámaras de Comercio, tratando de que se implantaran en ellas los tribunales de comercio y mayores atribuciones en la esfera mercantil, se puso de manifiesto en el discurso pronunciado por Eduardo Aznar y Tutor, como nuevo presidente de la CCB, en mayo de 1900¹⁸.

De cualquier forma, tampoco se puede pensar que estos organismos que aglutinaban a los empresarios vizcaínos tenían como único objetivo el influir sobre el Gobierno para que

¹⁷ MICCB, 1887, "Tribunales especiales de Comercio". MICCB, 1888, "Jurisdicción especial de Comercio". MICCB, 1888, "Jurado Mercantil". MICCB, 1889, "Jurisdicción especial de comercio y reformas en el Código Mercantil". La CCB y otras Cámaras, también venían solicitando desde su fundación una reforma en el Código de Comercio. Contaban para ello con el apoyo de diputados a Cortes, como Manuel Allende Salazar. MICCB, 1890, "Reformas en el Código de Comercio".

¹⁸ Acta de la AG Ext. de CCB, 26-5-1900. La contumacia de la CCB en orden a conseguir la habilitación de tribunales especiales de comercio, inscritos en la órbita de las Cámaras de Comercio y en los que se pudiera agilizar la justicia en asuntos mercantiles, volvería a ponerse de manifiesto en enero de 1929, cuando nuevamente gestionó por escrito, dirigido, en este caso, al Ministerio de Justicia y Cultos, insistiendo una vez más en la conveniencia de constituir este tipo de tribunales en poblaciones como Madrid, Barcelona y Bilbao. Por ello afirmaba: "Si la justicia ha de ser eficaz, debe ser rápida y económica, sobre todo en el orden mercantil, y ello sólo podrá alcanzarse mediante procedimientos sencillos y rápidos y con jueces especialistas técnicos de los negocios". MICCB, 1929, "Tribunales de Comercio". Escrito de CCB, el 7-1-1929, al Ministerio de Justicia y Cultos. Una vez más, en marzo de 1934, la CCB, secundando la aspiración de la Cámara de Comercio de Madrid, solicitó la creación de tribunales especiales de comercio en ciudades como Madrid, Barcelona y Bilbao. Los motivos que abogaban a favor de esta petición eran ya harto conocidos: la necesidad de habilitar una tramitación rápida y económica para los asuntos mercantiles y, a la vez, la conveniencia de disponer de una labor de asesoría por parte de comerciantes e industriales matriculados y conocedores del tema. MICCB, 1934, "Tribunales de Comercio". Escrito de CCB, 5-3-1934.

encaminase las directrices de la política económica hacia sus propios intereses. Esta función, si bien ocupó más intensamente a la Liga Vizcaína de Productores que, no en balde, se había creado para tal fin, se alternó -especialmente por parte de la Cámara de Comercio- con la ingente labor realizada en materia de promoción económica en general, alentando a la industria y al comercio, impulsando su concurrencia a todo tipo de exposiciones nacionales e internacionales, aportando información económica de todo tipo, mediante el reparto de propaganda, reglamentos, folletos o cédulas de inscripción. O, así mismo, apoyando la celebración de certámenes de trabajo, como los que se iniciarían en Bilbao a comienzos del siglo XX. En suma, tratando, con mayor o menor acierto y justificación, de favorecer el crecimiento económico vizcaíno en dos frentes: por un lado, acudiendo al Estado para que preparase un terreno y unas condiciones favorables a base de protección y, por otro lado, cultivando las potencialidades que presentaba de por sí la propia estructura económica vizcaína.

2.4. LAS ASAMBLEAS DE CAMARAS DE COMERCIO.

Como respuesta lógica a la necesidad de aunar esfuerzos para conseguir una mayor capacidad de presión ante el Gobierno, las Cámaras de Comercio españolas comenzaron a convocar diversas asambleas en las que, tratando de llegar a posturas más cercanas

entre sí, lograsen de alguna manera coordinarse e ir consolidándose como colectivo con posibilidades de influir en la política económica. De este modo, se celebró en el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid, en mayo de 1891, la primera Asamblea general de Cámaras de Comercio españolas que tuvo cierta trascendencia. Los asuntos tratados fueron diversos, tales como política ferroviaria, portuaria, comercial, industrial, tributaria y monetaria. Pero, en general, quedó un cierto desagrado ante la actitud del Gobierno, que prestó a la Asamblea una atención menor a la que las Cámaras hubieran deseado. A ello debe añadirse, además, que la diversidad de intereses defendidos por cada Cámara haría, sin duda, muy difícil sentar las bases de una estrategia común¹⁹.

La siguiente Asamblea general de Cámaras que tuvo cierta entidad, se celebró en Madrid, en enero de 1893²⁰.

¹⁹ MICCB, 1891, "Asamblea General de las Cámaras". En la gestación de estas primeras asambleas de Cámaras destacó la actitud de la de Salamanca que propuso y gestionó la celebración de la primera Asamblea general. MICCB, 1887, "Asamblea General de las Cámaras de Comercio".

²⁰ MICCB, 1893, "Asamblea general de las Cámaras". En noviembre de 1893 se celebró una nueva Asamblea general, en este caso en Zaragoza. Se trataba de un momento especialmente delicado tanto para la vida económica, como política y social en España, coincidiendo con la derrota en la guerra de Cuba. En la convocatoria de la Asamblea participó especialmente de forma activa la Cámara de Comercio de Cartagena, que abogaba además porque fuera coordinada "no por políticos de oficio desconocedores de nuestro mal, sino por miembros activos de las respectivas Corporaciones (Cámaras de Comercio) de toda España". El contexto en que discurrió la convocatoria y la celebración estuvo impregnado de un tinte claramente regeneracionista. De hecho, las conclusiones adoptadas resultan sumamente interesantes para conocer las directrices de la política económica requerida por las Cámaras de Comercio españolas, en un ambiente renovador, a finales del siglo pasado. Se insistía especialmente en el aspecto del fomento, en general, así en la necesidad de impulsar la instrucción pública, la riqueza nacional, la infraestructura de comunicaciones terrestres y marítimas; insistiéndose asimismo en el aspecto de la protección, especialmente a la construcción y navegación marítima, sin olvidar la reorganización de las Juntas de obras de Puertos en sentido descentralizador. La importancia de la CCB en la Asamblea fue notoria. Sus delegados fueron: Emiliano de Olano (vicepresidente de la Asamblea), Pablo de Alzola (presidente de la Comisión Informadora), Eduardo Aznar y Miguel S. Mendizábal.

La postura de la CCB durante los preliminares a la Asamblea y ya simultáneamente a su celebración estaban claros:

- Que se celebrase fuera de Madrid "para evitar el influjo oficial".

- Que las personas que concurrieran "representaran legítimamente a las clases mercantiles e industriales".

- Que se abogase por la separación entre la Marina Mercante y la Militar; tratando de que se ultimase la "emancipación de la tutela que sobre la marina mercante ejerce la militar". (Ya en el Congreso de Navieros de 1886 se abogaba por dicha separación de la Marina Mercante y la Militar).

- Que las Cámaras de Comercio se constituyeran en instituciones con mayores poderes, recibiendo más atribuciones y recursos, a semejanza con otras Cámaras extranjeras.

- Que se crease un Ministerio de Agricultura y Comercio, teniendo por base las Cámaras de Comercio y las Cámaras Agrícolas, y que fuese operativo en campos como comercio; estadísticas; inspección de ferrocarriles, Marina Mercante y puertos; expedición, certificación y registro de patentes y marcas; relaciones laborales; revisión de sentencias dictadas por el Jurado Mercantil y elaboración de estudios sobre comercio exterior. "En suma todo lo relacionado con el Comercio, Industria, Navegación y Agricultura"²¹. Poco después, por RO de 3 de septiembre de 1898 se creó, en la Sección de Comercio del Ministerio de Estado, un "Centro Comercial", con objeto de difundir los datos necesarios para el fomento de la exportación. Con relación a ello, la CCB opinaba, como ya dijo en la Asamblea

²¹ VICCB, 1898, "Asambleas de Cámaras de Comercio"

de Zaragoza, que se debía crear un Ministerio de Comercio, de más entidad y solidez que el denominado Centro Comercial²².

Además de la Cámara de Comercio de Bilbao, destacaron en la Asamblea de Zaragoza, la de la propia ciudad anfitriona, y las de Madrid, Barcelona y Cartagena, quienes se comprometieron a velar "para que las conclusiones de la Asamblea se traduzcan en leyes regeneracionistas". Así, a modo de conclusión, se redactó un texto, de carácter renovador y sensiblemente opuesto a la gestión del Gobierno, solicitando:

- Proceder a un "escrupuloso balance" de la Hacienda nacional.
- Reducción inmediata de gastos públicos en todos los servicios del Estado, especialmente mediante disminución de personal y organismos.
- Administración más descentralizada²³.

Realmente, la Asamblea de Zaragoza marcó un hito importante, no sólo en la historia de las Cámaras de Comercio en España, sino también en el prurito del colectivo empresarial español llamado a alterar las bases de la política económica española. No en vano, la CCB diría respecto a la Asamblea, que se trataba "de uno

²² MICCB, 1898, "Centro Comercial"

²³ Tras la disolución de la Asamblea, y con el fin de lograr la realización práctica de estas conclusiones se creó una Comisión Permanente, formada por: Basilio Paraiso, como presidente; Camilo Pérez Lurbi, Pablo Ruiz de Velasco, Isidro Gaxol y Emiliano de Olano (Presidente de la CCB), como vicepresidentes; y Alberto Rusiñol, Santiago Alba, José Angel Disdier y Joaquín Pérez Bonillosa, como secretarios. MICCB, 1898, "A la Asamblea"

de los acontecimientos más culminantes acaecidos en nuestra patria en el último tercio del siglo"²⁴.

Tras la Asamblea de Zaragoza, no obstante, fueron surgiendo una serie de discrepancias dentro del movimiento regeneracionista empresarial. La Comisión Permanente formada para lograr la implantación del programa reformista aprobado en la Asamblea logró, tras varias vicisitudes, que el nuevo Gobierno de Silvela, por RO de noviembre de 1899, aceptase parte del programa renovador. De cualquier modo, la Comisión Permanente, presidida por Basilio Paraíso, en general no quedó satisfecha, rechazando básicamente la política presupuestaria, y solicitando un presupuesto más austero, a la vez que censuraba otros proyectos de Ley, como los relativos a incompatibilidades y descentralización administrativa. En estas circunstancias, el descontento se extendió en la Comisión Permanente y en determinados ámbitos empresariales; las opiniones se fueron polarizando, máxime cuando otros empresarios consideraban aceptables las cesiones gubernamentales. Este fue el caso del entonces presidente de la CCB Pablo de Alzola, quien, a título personal, estaba satisfecho por lo conseguido de los poderes públicos. Las opiniones dispares del empresariado español se dividieron entre quienes, como Alzola, considerando aceptable lo conseguido por la Comisión Permanente a raíz de la Asamblea de Zaragoza pretendían continuar esta labor en una nueva Asamblea

²⁴ NICCB, 1899, "Comisión Permanente de Cámaras de Comercio". La CCB afirmaba también que la Asamblea estuvo compuesta por "elementos rigurosos y fuertes para sentar las bases de la nueva organización que debe darse al Estado español tras los desastres de las últimas guerras, que dieron por resultado la pérdida de las colonias"

a celebrarse, en enero de 1900, en Valladolid, y los que, desengañados por lo conseguido hasta entonces, preferían no acudir a Valladolid. La CCB, tras una serie de discusiones, acordó por fin enviar representación a la ciudad castellana²⁵. La delegación de la CCB en Valladolid llevaba instrucciones y atribuciones claramente definidas:

- La CCB ratificaba nuevamente las conclusiones aprobadas en la Asamblea de Zaragoza.

- La CCB, al contrario que la Comisión Permanente, entendía que el Gobierno sostenía el propósito de realizar gran parte del programa acordado en dicha Asamblea, como se ponía de manifiesto por el RO de noviembre de 1899 y otras disposiciones.

- La labor de las delegaciones de las diversas Cámaras de Comercio debía centrarse en señalar orientaciones, "sin tener la pretensión de dar la pauta para resolver con soluciones concretas todos los problemas concernientes a la gobernación del Estado, ya que la potestad de hacer las leyes reside según la Constitución en las Cortes con el Rey".

- Sin embargo, defendía el acudir al Poder legislativo y al Gobierno, "para presentarle planes completos de cuanto atañe a la mejora y progreso del comercio, de la industria y la navegación".

- El procedimiento a seguir en las gestiones "se ajustará estrictamente a las vías legales, apartándose en absoluto de aquellas determinaciones que pudieran dar algún carácter político a estas instituciones".

²⁵ Acta de la Asamblea General Extraordinaria de CCB, 5-1-1900. La delegación de la CCB en esta Asamblea la componían Pablo de Alzola, Emiliano de Olano, Cosme Palacio y, como suplente, Toribio Ugalde)

- La CCB sostenía no tomar parte activa en asuntos que no le atañesen directamente, tales como reclamaciones relativas a materia de tributos (ya que en el País Vasco se conservaba el régimen de Conciertos Económicos y el pago por encabezamiento²⁶).

Tras la celebración de la Asamblea de Valladolid, el balance de la CCB reconocía que, en general, los asuntos tratados eran copia de las conclusiones sentadas en la Asamblea de Zaragoza. Más interés y oposición suscitó entonces lo relativo a la "Unión Nacional" de Joaquín Costa, respecto a la cual Alzola se refería en términos duros, calificando de "especie de dictadura" con la que se pretendía investir al Presidente de la Unión Nacional. Los delegados de la CCB se opusieron a la creación "de dicho partido político" y no acudieron a la sesión para el nombramiento del Directorio de la Unión Nacional. Con todo ello, la CCB mantuvo su postura al lado de los organismos situados en la Asamblea de Valladolid "enfrente de la Unión Nacional"²⁷.

²⁶ Acta de AG Ext. de CCB, 5-1-1900)

²⁷ Acta de AG Ext. de CCB, 12-2-1900. Tras el nombramiento de Alzola como Director General de Obras Públicas, Eduardo Aznar y Tutor ocuparía la presidencia de la CCB. En su discurso de nombramiento, el nuevo presidente dejó claramente sentada la opinión de la Cámara respecto a la Unión Nacional de Aragón, teniendo buen cuidado en desligarse de los procedimientos seguidos por la asociación aragonesa, de la que decía: "se abroga la representación de todas las Cámaras". Es más, la CCB, aludiendo que era partidaria del orden y la paz, "siempre al lado de los gobiernos de orden que demuestren un impulso generoso de regeneración", condenaba la actitud de la Unión Nacional, "que se prepara a recorrer un camino desatinado". Acta de AG Ext. de CCB, 26-5-1900. Otro asunto que también afectó a la CCB en la Asamblea de Valladolid, fue un incidente surgido con Santiago Alba, acerca del régimen administrativo de Vizcaya, considerado por Alba como una serie de privilegios fiscales y económicos. El asunto se zanjó cuando el propio Alba publicó una carta conciliatoria en la prensa del País Vasco, quedando formalmente conformes las entidades bilbaínas. Acta de AG Ext. de CCB, 12-2-1900

Por último, la CCB acordó mantener una actitud expectante respecto a la Asamblea de Valladolid. Quedaba patente la extrema dificultad a la hora de aunar intereses tan dispares - industriales, comerciales, agrarios, ganaderos, hidráulicos, mineros, etc- como los defendidos por las diversas Cámaras de Comercio españolas²⁸.

La siguiente Asamblea de Cámaras de Comercio se celebró en Barcelona, en octubre de 1904. Uno de los motivos de su convocatoria fue el incumplimiento por parte del Estado de lo dispuesto en los RRDD de 21 de junio de 1901 y 13 de diciembre de 1901 que, en virtud de lo que venían solicitando las Cámaras, procedían a la reorganización y concesión de mayores atribuciones a estos organismos. Esta nueva Asamblea general tenía como objeto recabar dichas atribuciones y lograr la definitiva elaboración de un proyecto de Ley con tal fin²⁹.

Según acuerdo tomado en la Asamblea de Barcelona, se celebraría otra Asamblea General de Cámaras en octubre de 1909, en la ciudad de Valencia. El objeto de esta última convocatoria era estudiar y redactar las bases de las reformas en la legislación comercial vigente. En esta ocasión, la concordia

²⁸ Acta de AG Ext. de CCB, 12-2-1900

²⁹ En la Asamblea, además, la CCB también defendió la necesidad de elaborar un proyecto de Ley de Protección a la Marina Mercante y una nueva Ley de Sanidad Marítima. MICCB, 1904, "Asamblea de Cámaras de Comercio". Representantes de la CCB en la Asamblea fueron Emiliano de Olano, Rufino Velilla y Manuel Ozámiz

entre las representaciones de las Cámaras que acudieron a Valencia fue la tónica dominante³⁰.

Las siguientes Asambleas generales de Cámaras, celebradas en Melilla y en Madrid, a comienzos de 1911 y en abril de 1913, respectivamente, no lograrían de momento despertar un excesivo interés en medios empresariales. De cualquier manera, la CCB aprovecharía la ocasión para solicitar cuestiones claramente inmediatas y concretas, como el establecimiento de una línea de vapores, subvencionada por el Estado, hasta el Norte de Africa³¹.

2.5. INTENTO DE CREACION DE UNA FEDERACION DE CAMARAS DE COMERCIO DEL NORTE DE ESPAÑA.

En mayo de 1907 -tras la suspensión de una Asamblea de Cámaras en Valencia, proyectada para noviembre de 1905- se celebró en Madrid, la Asamblea de la Producción y del Comercio Nacional, convocada por el Ministerio de Fomento. A pesar de que en este caso la convocatoria estuvo institucionalizada, la CCB calificaba la iniciativa como de "aspiración digna de encomios". La ocasión

³⁰ MICCB, 1909, "Asamblea de Cámaras de Comercio en Valencia". La representación de la CCB estuvo compuesta por Eduardo Barandiarán, Gabriel MA de Ibarra, José Orbeagoza y Manuel Ozániz.

³¹ MICCB, 1911, "Asamblea de Cámaras de Comercio en Melilla". MICCB, 1913, "Asamblea de Cámaras de Comercio".

fue aprovechada por la Cámara de Bilbao y otras cámaras y entidades económicas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Navarra, para tratar de constituir una Federación de Cámaras de Comercio y entidades económicas de la zona Norte y Noroeste de España, contando con el beneplácito del Ministerio de Fomento. Proyectaron entonces reunirse en Asamblea General en octubre de 1907. El siguiente encuentro de esta Asamblea de Cámaras de Comercio del Norte y Noroeste de España fue en Santander³².

Como venía siendo pertinente, durante la Asamblea se estableció el acuerdo de crear un Comité Ejecutivo encargado de materializar los acuerdos adoptados. De cualquier forma, aunque la trascendencia de este intento de acercamiento entre las entidades económicas del Norte de España de momento no tuvo solución de continuidad, si nos permite calibrar el interés de los empresarios norteños que, conocedores de sus relativas afinidades, tuvieron la visión de adelantarse en varias décadas, y en cierta medida, a la creación de organismos como la COPEF, constituido con la misión de coordinar los intereses económicos del Norte de España y de Aquitania³³.

³² Al acudir a la Asamblea, la CCB quiso dejar constancia de su labor para reunir los intereses empresariales de la provincia "con el objeto de que los elementos vizcaínos fueran perfectamente unidos y no se manifestara el menor antagonismo entre los mismos". El propio texto indica de forma implícita la existencia de divergencias en el seno del colectivo empresarial de la provincia.

³³ MICCB, 1907, "Asamblea de la Producción y del Comercio Nacional, celebrada en Madrid". MICCB, 1907, "Asamblea de las Cámaras de Comercio y otras entidades del Norte y Noroeste de España en la ciudad de Santander".

2.6. POLITICA INDUSTRIAL³⁴

2.6.1. El origen de la moderna siderometalurgia vizcaína³⁵

La importancia de la industria del hierro en el País Vasco ha sido notoria a lo largo de su historia. Esta actividad tradicionalmente se vio sustentada en la posibilidad de disponer de una materia prima de primer orden: el mineral de hierro localizado en la margen izquierda de la Ría del Nervión. Este sector tradicional tuvo su auge en la Edad Moderna, cuando se generalizó la elaboración del hierro en ferrerías o pequeñas unidades de producción diseminadas a lo largo de los montes y posteriormente de las cuencas fluviales.

Tras una serie de avatares, llegaría la definitiva decadencia de las ferrerías vascas, coincidiendo con los albores de la Revolución Industrial inglesa, al ponerse entonces de manifiesto su incapacidad para competir con las modernas siderurgias que

³⁴ En relación con la industrialización española en general, pueden consultarse: ALZOLA Y MINONDO, P. (1904); ANES, G.; TORTELLA, G.; NADAL, J. y SARDA, J. (1970); CARRERAS, A. (1984) (1987) (1989a) (1990) (1992); COMIN, F.; CARRERAS, A.; MARTIN ACESA, P. y NADAL, J. (1988); DONGES JUERGEN, B. (1976); FRAILE, P. (1985) (1990); GARCIA DELGADO, J.L. (1981) (1984a) (1985a) (1985b); LAZURTEGUI, J. (1917); MALLOQUER DE MOTES, J. (1987a) (1987b) (1988); MARTIN ACESA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1985); NADAL OLLER, J. (1975) (1985) (1992); NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (1987); NADAL, J. y CARRERAS, A. (1990); PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1988) (1990); SANCHEZ ALBORNOZ, S. (1977) (1985); TORTELLA CASARES, G. (1973) (1978) (1981) (1985); VELARDE FUERTES, J. (1987).

³⁵ Respecto a la industrialización vizcaína: ALZOLA Y MINONDO, P. (1902); ARPAL, J. y MINONDO, A. (1978); BANCO DE BILBAO (1957); BANCO DE VIZCAYA (1951); CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1986); CAVA MESA, M.J. (1992); DELCLAUX AROSTEGUI, I. (1975); FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1983) (1987) (1988) (1989); FERNANDEZ DE PINEDO, E. y HERNANDEZ MARCO, J.L. (1988); GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M. (1983); GONZALEZ PORTILLA, M. (1974) (1977b) (1977c) (1981) (1984) (1985a) (1985b) (1985c) (1988) (1991b) (1991c) (1991d) (1991e) (1993); HARRISON, J. (1978) (1983); LAZURTEGUI, J. (1980).

entonces comenzaban a establecerse en Europa Occidental. Se hubo de plantear entonces la necesidad de reestructurar radicalmente el sistema tradicional de producción de hierro en las ferrerías, y sustituirlo por una nueva estructura productiva, más moderna, con mayor entidad y disponibilidad de capital, y que emplease a un elevado número de trabajadores fijos; en definitiva, que adaptase las innovaciones llegadas del norte de los Pirineos.

Uno de los hitos que marca, para el País Vasco, el paso de la elaboración artesanal de hierro en las ferrerías a la producción en modernas plantas industriales, se dio en 1941; cuando coincidiendo con el traslado de las aduanas o puertos secos del interior del País Vasco a la costa, se estableció la siderurgia Santa Ana de Bolueta, junto a Bilbao. Posteriormente, ya en la década de 1850 se establecieron nuevas factorías siderúrgicas que, en general, eligieron como lugar de asentamiento la margen izquierda de la Ría de Bilbao. Fue el caso de la fábrica Nuestra Señora del Carmen. Más adelante, en la década de 1880, coincidiendo con la exportación masiva de mineral a Inglaterra, se establecieron nuevas fábricas como San Francisco de Mudela, Sociedad Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao, y La Vizcaya, también en la margen izquierda del Nervión. De la fusión de dos de estas fábricas, Altos Hornos de Bilbao y La Vizcaya, con otra fábrica, La Iberia, surgiría en 1902 la sociedad Altos Hornos de Vizcaya, símbolo de la concentración financiera del sector siderúrgico, así como de la búsqueda de oligopolio por parte del empresariado industrial vizcaíno.

De forma paralela al desarrollo de la siderurgia se fue desarrollando el del sector metalúrgico o de transformación, con la finalidad de elaborar los lingotes y hierros comerciales fabricados en las grandes siderurgias y acercarlos al mercado, en forma de tubos, calderas, herramientas, maquinaria diversa, y demás productos acabados que pudiesen ser adquiridos por otras empresas y talleres de menor entidad, o por las propias economías domésticas. Por ello, no resulta extraño que fuesen los propios empresarios siderúrgicos quienes fomentasen la creación de fábricas metalúrgicas y formasen parte de sus consejos de administración para dar, con ello, mayor salida a su producción. De este modo se asistió en Vizcaya, desde finales del siglo XIX hasta finales de la década de 1910, a la constitución y establecimiento de numerosas sociedades metalúrgicas. Entre ellas, destacan sociedades como Aurrerá, Averly y Cía, Tubos Forjados, La Basconia, Echevarría, Tubos y Metales de Lamiaco, Talleres de Zorroza, Talleres de Deusto, Alambres del Cadagua, Mariano del Corral y la Sociedad Española de Construcción Babcock & Wilcox.

Tanto el sector siderúrgico como el metalúrgico se desarrollarían amparándose en una legislación proteccionista que, en gran medida, les reservaba el mercado interior español. Tal sería el caso del Arancel de 1891, de la Ley de Bases arancelarias de 1906 o de la Ley de Protección a la Industria Nacional de 1907. No obstante, para lograr, primero, que se elaborase, posteriormente que se aprobase y, por último, que se

aplicase esta normativa proteccionista, el empresariado industrial tuvo que desarrollar una intensa y constante política de desgaste frente a los diversos gobiernos y frente a otros colectivos empresariales disconformes con la protección dispensada.

2.6.2. La Política Industrial entendida como sinónimo de protección³⁶.

En líneas generales, se puede afirmar claramente, que el empresariado industrial vizcaíno ha defendido claramente la política económica proteccionista, al menos, durante el período estudiado por el presente trabajo, es decir, entre el último cuarto del siglo pasado y el último cuarto de la presente centuria. Esta política industrial proteccionista perseguida y - en muchos casos- lograda por los empresarios vizcaínos, presentó dos frentes: la protección directa, mediante primas a la producción, subvenciones, etc; y la protección indirecta, mediante el establecimiento de aranceles elevados, contingentes o cupos de importación.

³⁶ Para un estudio de la protección a la industria en España, véanse: CASTEL GONZALEZ-AMEZUA, J. (1936); FRAILE, P. (1991); GARCIA DELGADO, J.L. (1984b); PARIS EGUILAZ, H. (1943); PELECHA ZOZAYA, F. (1987); PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y TENA, A. (1993); PUGES, M. (1931); RULL SABATER, A. (1983); SANCHEZ RAMOS, F. (1945); SERRANO SANZ, M. (1989); TENA JUNGUITO, A. (1988) (1989b) (1992); VAZQUEZ DE PRADA, V. (1968); VELASCO MURVIEDRO, C. (1978a); VIASA REVIS, E. (1992). Para el caso vizcaíno, pueden consultarse: ARANA PEREZ, I. (1988a) (1988b); BASAS, M. (1985a); FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1989); GONZALEZ PORTILLA, M. (1981) (1985a) (1985b); MONTERO, M. (1988c); OSSA ECHABURU, R. (1969); VELARDE REVILLA, P.M. (1991). Así mismo, en relación con el concepto de nacionalismo económico y la preferencia por el capital y la industria españoles: GARCIA DELGADO, J.L. (1985c); MUSOZ, J.; ROLDAN, S. y SERRANO, A. (1978a) (1978b) (1978c); ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUSOZ, J. (1973) (1974).

Durante el período de la Restauración, fue sin duda la LVP el organismo que actuó como paladín de los intereses industriales de Vizcaya, arrumbando y eclipsando, en muchas ocasiones, la labor de la propia Cámara de Comercio de Bilbao que, aunque tampoco se desligó de la defensa los intereses industriales y comerciales que representaba, diversificó sus actividades en la labor de promoción económica por amplios cauces.

Cumpliendo certeramente con su papel genérico de velar por la protección a la industria, la LVP tuvo su edad de oro durante sus primeros años de andadura cuando, junto con otras entidades similares del resto de España, logró que los gobiernos, titubeantes en materia de política económica, se decantasen definitivamente a favor del proteccionismo. Para lograr este objetivo, hubo que superar, uno tras de otro, una serie de obstáculos que, aunque en gran medida se incluyen dentro de lo que podíamos denominar política comercial y aduanera, también pueden entroncarse en materia de política industrial, en cuanto que dispensaron protección indirecta a la industria, máxime en un período en el que todavía, hasta la Ley de 1907 de Protección Industrial, la protección directa prácticamente no se había desarrollado para la industria española. Primeramente, el Arancel de 1891 significó un giro importante en cuanto que definía el reinicio de una tendencia creciente de protección para la industria. No obstante, como ya se ha mencionado, todavía el papel jugado por los empresarios vascos fue más bien escaso. El siguiente paso, en el que ya el protagonismo vizcaíno fue más decidido, lo constituyó la oposición a la ratificación de los

tratados de comercio con Alemania e Italia, y al "modus vivendi" con Inglaterra; campaña que culminó con la celebración del "meeting-protesta" de 1893 y, a raíz de ello, con la creación de la LVP y la LNP. A continuación, y siempre con el objetivo puesto en proteger a la actividad industrial, la ya constituida LVP se opuso, un año después de su fundación, al intento de revisión arancelaria que pretendía reanudar la anterior política de tratados de comercio. El siguiente objetivo lo constituyó la lucha contra el mantenimiento de tarifas arancelarias especiales para ferrocarriles, que se saldó con la supresión de las tarifas por Ley de 4 de septiembre de 1896. Por último, la Ley de Bases Arancelarias y la publicación del nuevo Arancel 1906, consolidaban aún más esta senda proteccionista en la que la intención de los diversos gobiernos a menudo parecía ir por detrás que los deseos de los empresarios -estos aspectos, no obstante, serán analizados posteriormente, con más detalle-.

2.6.3. La Ley de 1907.

La Ley de Protección a la Industria Nacional, conocida como Suarez Inclán -autor de la proposición de Ley- se aprobó el 14 de febrero de 1907, prácticamente sin obstrucción parlamentaria. La Ley disponía que en los contratos de servicios y obras públicas dependientes del Estado solamente se admitiesen artículos de la industria española, consignándose algunas excepciones que permitían la concurrencia extranjera cuando la imperfección del producto nacional, la notable diferencia del

coste, la reconocida urgencia de la adquisición o la inexistencia de la producción nacional respectiva, así lo justificasen.

La Ley fue bien acogida en general por las diversas organizaciones empresariales. Las discrepancias surgirían en cuanto a su aplicación, a la hora de determinar qué productos admitían la competencia extranjera. Para ello se dispuso la elaboración de un catálogo de productos en los que se admitiese la concurrencia extranjera y un Reglamento para su aplicación. En medios empresariales se tomó conciencia de la importancia que podían tener estos elementos a la hora de que la Ley no se convirtiese en papel mojado.

El Fomento del Trabajo Nacional de Cataluña inició los trámites, proponiendo a la Liga Vizcaína de Productores, a la Liga Asturiana de Productores y a la Liga Nacional de Productores, la creación de un Comité que, junto con el propio Suárez Inclán, velase por el cumplimiento de la Ley³⁷. No obstante, el Comité así formado se disolvió muy pronto, al establecerse -junto con el Reglamento de la Ley, mediante RD de 23 de febrero de 1908- un organismo oficial encargado de tal fin: la Comisión Protectora de la Producción Nacional, con la misión de velar por la observancia de la Ley. Esto no significó que organizaciones empresariales, como la LVP, cesasen en su labor de vigilancia y de canalización de las objeciones de sus

³⁷ Respecto a los esfuerzos de la LVP para que la Ley no se convirtiese en letra muerta y, en general, para la relación existente entre la Liga y la Ley Suárez Inclán, debe consultarse ARASA I., (1988a, pp.535-549). Asimismo, ELVP, caja nº 59, "Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez Inclán (1907-1921).

asociados en relación con los artículos que debían ser excluidos del catálogo de posibles adquisiciones en el extranjero. Muy al contrario, la vigilancia y denuncia de todo tipo de infracciones a la Ley fue un objetivo constantemente perseguido en medios empresariales, que realizaban de este modo una labor paralela, y no institucionalizada, a la efectuada por la Comisión Protectora de la Producción Nacional. No en balde, la propia LVP consideraba que en la eficacia que estaba adquiriendo la Ley tenía mucho que ver la labor de observancia realizada por organismos como ella.

2.6.4. La Construcción Naval³⁸.

2.6.4.1. El inicio de la moderna construcción naval en Vizcaya³⁹.

La actividad de construcción de buques en el territorio vizcaíno ha venido gozando de un amplio prestigio al menos ya desde la Edad Moderna. No es de extrañar el desarrollo de esta actividad en Vizcaya si se tiene en cuenta su gran actividad marítima y mercantil, que entonces constituía un importante

³⁸ Acerca de la construcción naval en España, véase: ALZOLA y MINONDO, B. (1886) (1895); CONDEMIAS MASCARO, F. (1923); FERNANDEZ ALMAGRO, M. (1946); GOMEZ MENDOZA, A. (1985b); MANTECA, J. (1933); OGEA PORTA, P. y BALSEYRO, R. (1944); RODRIGO JIMENEZ, F. (1972); RODRIGUEZ GONZALEZ, A. (1988).

³⁹ Respecto a la construcción naval en Vizcaya, pueden consultarse: ACEDO, J.A. (1975); ARANA PEREZ, I. (1985); GEIARD, T. (1968); MARCOS VISAS, C. (1988); OSSA ECHABURU, R. (1969) (1986); TORRES VILLANUEVA, E. (1989a); VALDALISO GAGO, J.M. (1991); VELARDE REVILLA, P. M. (1991).

sustitutivo a una actividad agrícola francamente insuficiente y que generaba escasas rentas. De este modo, fueron proliferando a lo largo de su litoral, en puertos como Bermeo, Lequeitio, Ondárroa o Plencia o en la Ría de Bilbao, los denominados carpinteros de ribera o pequeños astilleros, donde las poblaciones de la costa elaboraban barcos empleando como materia prima la abundante madera del país.

Esta actividad tradicional de construcción de buques, sin embargo, no pudiendo soportar la competencia ejercida por los astilleros europeos en los albores de la Revolución Industrial acabaría decayendo. La demora en la adaptación a las nuevas características de la construcción, como eran el empleo de la máquina de vapor, la hélice o la construcción metálica en sustitución a la madera, fueron los causantes de esta crisis. A ello contribuyó la derogación del Derecho Preferencial de Bandera en 1868, posibilitando la adquisición y utilización de buques contruídos fuera de España.

La atonía del sector tradicional de construcción naval vasco comenzaría a superarse sólo cuando se plantease seriamente su modernización, mediante la puesta en marcha de una serie de proyectos renovadores. Uno de los primeros ejemplos de esta actitud lo constituyó la inauguración, en 1888, de la factoría Astilleros del Nervión, situada, como lo harían los más importantes astilleros a partir de entonces, en la Ría de Bilbao. De cualquier forma, la vida de esta sociedad sería bastante irregular, plagada de continuos cierres y reaperturas. La

modernización del sector continuó con la creación, en 1900, de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, por parte de los empresarios Ramón de la Sota y Eduardo Aznar y con la constitución de la Sociedad Española de Construcción Naval, que en 1916 instalaría un importante astillero en la Ría del Nervión.

El desarrollo de este sector tuvo mucho que ver especialmente con dos circunstancias que, aunque de distinto signo, actuaron de forma favorable. Por un lado, la protección dispuesta por la Ley de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, defendida por Antonio Maura en 1909. Por otro lado, el auge del sector naval durante la coyuntura de neutralidad española en la Primera Guerra Mundial.

2.6.4.2. Los primeros objetivos vizcaínos en materia de construcción naval. Los Astilleros del Nervión.

En materia de construcción naval, las gestiones conjuntas de los empresarios vizcaínos durante este período, fueron encaminadas esencialmente en dos direcciones: por un lado, a resolver y clarificar diversos problemas surgidos en la factoría Astilleros del Nervión, en orden a intentar que continuase su actividad; por otro lado, a impulsar la aprobación de una Ley que fomentase la actividad de la construcción y de la navegación, objetivo que se vio satisfecho, en gran parte, con la aprobación de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, impulsada por Antonio Maura, en 1909.

Como se ha dicho, el establecimiento de la factoría Astilleros del Nervión en la Ría supuso un paso importante en la modernización del sector naval tradicional que se encontraba en crisis. Su origen se debió al concurso abierto, según lo dispuesto en el RD y RO de 13 de octubre de 1887, acerca de la construcción de tres cruceros acorazados para la Marina de Guerra española⁴⁰.

Sin embargo, pronto surgieron una serie de dificultades financieras para la empresa, incluso antes de que se terminase la construcción de los acorazados y se pusiera de manifiesto, a la vez, una insalvable falta de pedidos de nuevas construcciones, tanto por parte del Estado como por parte de potenciales clientes privados. El asunto además se vio complicado con el efecto de diversos elementos de diferente carácter: así por ejemplo, la conversión de la empresa de sociedad regular limitada en sociedad anónima, lo que puso en entredicho la vigencia del contrato; las diferencias surgidas entre los socios fundadores, José María Martínez de las Rivas y Charles Palmer; el incumplimiento de ciertas obligaciones acordadas por la Administración de Marina; la dejación de contraprestaciones que la sociedad debía realizar al Estado; la competencia de otros astilleros como los del Ferrol

⁴⁰ En Bilbao fueron bien acogidos el RD y la RO de 13 de octubre de 1887, que reservaban a la concurrencia de los industriales españoles la posibilidad de licitación para la construcción de buques para la Armada. Esto, sin duda, podría representar para la industria de transformación de la Ría la posibilidad de atraer importantes factorías de construcciones navales. MICCB, 1887, "Desarrollo de la industria metalúrgica de la Ría de Bilbao". MICCB, 1887, "Creación de grandes astilleros". MICCB, 1887, "Desarrollo de la industria metalúrgica de la Ría de Bilbao". Al respecto, puede consultarse: ELVP, caja nº 27, "Marina y Construcción Naval. Astilleros del Nervión (1894-1897)"; ELVP, caja nº 28, "Marina Mercante. Construcción Naval (1896-1899)"; ELVP, caja nº 29, "Marina Mercante. Construcción Naval. Astilleros del Nervión (1900-1912)"; ELVP, caja nº 30, "Marina Mercante. Construcción Naval (1911-1916)".

y, posteriormente, como se ha dicho, la falta de pedidos. A consecuencia de todo esto, se produjo una sucesión de cierres y reaperturas de la factoría, incluyendo su incautación por el Estado, que, con el fin de evitar su cierre, dio lugar a que diversas entidades vizcaínas, como la Diputación, la Liga Vizcaína de Productores o la Cámara de Comercio de Bilbao, tomasen cartas en el asunto, movidas también por la elevada plantilla de trabajadores con que contaba la factoría⁴¹.

Otras entidades, como el Ayuntamiento de Sestao, lógicamente más directamente implicado en el asunto al estar situada la factoría en su término municipal, también tramitaron para reanudar su actividad. De nuevo tuvieron cierto apoyo de corporaciones y entidades como la Diputación o la CCB, que decidieron solicitar al Presidente del Gobierno la construcción de nuevos buques para la Armada en la factoría. De cualquier manera, la CCB dejó clara su postura al Ayuntamiento de Sestao, al decirle que "se abstendría en absoluto de prestar su concurso en lo referente a dilucidar el extremo relacionado con la prosperidad de la aludida factoría, por considerarlo delicadísimo y extraño a los fines que persiguen las Instituciones como la que

⁴¹ MICCB, 1893, "Asuntos varios". AG de CCB, 1893. Para ello, en diciembre de 1893, se recibió incluso el apoyo de los diputados provinciales Larrucea, Vilallonga, Olasconga y Palacio, para que propusiesen que los cruceros fuesen terminados en la factoría naval del Nervión, donde se había iniciado su construcción. Además, por parte de la CCB se planteó la creación de una nueva sociedad, esencialmente vizcaína, que continuase la explotación de la factoría. Pero, por último, se decidió que, al hallarse los astilleros incautados por el Estado, no resultaba factible la fundación de una nueva sociedad mientras no quedaran liquidados los compromisos con aquél. Por ello diversas entidades vizcaínas decidieron, en última instancia, no poder acudir en su auxilio, alegando que "si su concurso hubiera sido requerido con anterioridad quizá se hubiera podido evitar la crisis". MICCB, 1894, "Proyecto de formación de una nueva sociedad que explotará la factoría naval "Astilleros del Nervión".

representamos⁴²". Es decir, a las entidades vizcaínas les interesaba que los astilleros continuasen operando, en cuanto que suponían mayor incremento de la renta para Vizcaya y creación de puestos de trabajo, pero no querían entrar en la polémica que enfrentaba al Estado con la Dirección de los astilleros⁴³.

2.6.4.3. La Ley Maura de 1909.

La necesidad sentida de disponer de una Ley que fomentase tanto la construcción naval como la navegación en España, se manifestó en las gestiones y presiones efectuadas a instancias de organismos como la Asociación de Navieros de Bilbao, presidida por Ramón de la Sota; permaneciendo, en este caso, la actuación, tanto de la LVP como de la CCB, claramente en un segundo plano. Destacó, por tanto, la presión ejercida por los navieros, quedando también, en cierto modo más relegada, la actuación de los constructores navales.

Las aspiraciones de los navieros bilbaínos coincidieron esencialmente con las de Santander, y culminaron, tras una serie de campañas parlamentarias y de prensa que caldearon a la opinión pública, con una manifestación multitudinaria celebrada en Bilbao el 18 de abril de 1909, poco antes de que -a pesar de la oposición de Moret en las Cortes- Antonio Maura lograra sacar

⁴² VICCB, 1896, "Astilleros del Servión".

⁴³ Todavía durante el conflicto de 1898 continuaba la polémica sobre los astilleros. La CCB solicitaba nuevamente al Gobierno su reapertura para incrementar el tonelaje de la marina militar y la mercante. Tal petición se amparaba además en la dificultad de adquirir en el extranjero "barcos en condiciones aceptables por la enorme subida del cambio". VICCB, 1898, "Astilleros del Servión".

adelante la que sería Ley de 14 de junio de 1909, de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, estableciendo un sistema de primas a la construcción y navegación de buques⁴⁴.

2.7. POLITICA ARANCELARIA⁴⁵.

El Arancel publicado en 1891, aunque marcaba claramente un derrotero proteccionista, no satisfizo totalmente las aspiraciones de los industriales vizcaínos. El motivo era que, en algunos casos, disponía un tipo de tarifas reducidas que beneficiaba la entrada de diversas producciones como eran los materiales destinados a la construcción naval, a obras públicas y servicios de la Administración y, esencialmente, al adeudo del material fijo y móvil con destino al sector ferroviario.

2.7.1. Tarifas especiales para material ferroviario.

Un asunto de atención preferente para las organizaciones empresariales de Vizcaya lo constituyó, precisamente, la lucha contra las tarifas especiales 1 y 2 del Arancel, que regulaban

⁴⁴ Al respecto: OSSA ECHABURU, R. (1969, pp. 27-33). Posteriormente, al analizar la actividad de los navieros bilbaínos, se hará una mención más detallada de la posición de éstos ante la Ley.

⁴⁵ En relación con la política arancelaria en España, se pueden consultar: CASTEDO, S. y HERNANDEZ PADILLA, J.A. (1958); CASTEDO PALER, S. (1935); FRAILE, P. (1989) (1991) (1993); FUENTES IRUJOZQUI, M. (1955) (1958); GWINNER, A. (1973); IRURZEN, P. y RUBIO, A. (1940); LINDNER, E. (1934); PELECHA ZUZAYA, F. (1975) (1987); SERRANO SANZ, M. (1986) (1987) (1988) (1989) (1992); TALLADA PAULI, J.M., 1943; VIVES, B. (1928).

la introducción de material fijo y móvil de ferrocarriles. Con tal fin efectuaron incesantes gestiones, trámites y presiones ante el Presidente del Gobierno y los Ministerios de Hacienda y Fomento⁴⁶.

Ya en 1891, la Junta Directiva de la CCB expuso en un documento interno los perjuicios derivados para la industria siderúrgica de la permanencia de estas tarifas especiales para la introducción de material ferroviario. Por ello pedía su derogación, por entender que tales disposiciones tenían cabida únicamente en épocas en que la deficiencia de la industria siderúrgica en el país obligase a las empresas ferroviarias a proveerse del material necesario en los mercados extranjeros, pero que no tenían justificación en aquellos momentos, cuando las siderurgias y metalurgias eran ya capaces de hacer frente a las necesidades de material ferroviario.

La LVP también efectuó, por su parte, una serie de reclamaciones ante diversos ministerios con la finalidad de que no surtieran efecto las ventajas arancelarias que afectaban a proyectos y líneas ferroviarias concretas, como la Manila-Taal, en Filipinas, en 1894 y la San Sebastián-Hernani, también en 1894; o asimismo, diversos proyectos ferroviarios en Cuba, en 1895; la líneas Calatayud-Teruel-Sagunto o diversas líneas de la Compañía del Norte⁴⁷.

⁴⁶ LARANA (1988a, pp. 329-399); ELVP, caja nº 25, "Franquicias ferroviarias (1893-1900)".

⁴⁷ ARANA, I., (1988a, pp. 338-355. MICCB, 1892, "Tarifas especiales de Aduanas para material de ferrocarriles". JD, LVP, 10-3-1894. JD, LVP, 17-3-1894).

La lucha contra las tarifas especiales de material ferroviario mereció otros apoyos. Así, ante una Comisión del Senado designada al efecto, representantes de las sociedades Altos Hornos de Bilbao y La Vizcaya, asesorados por la LVP, expusieron gráficamente su parecer y los perjuicios derivados para la siderurgia del mantenimiento de tales franquicias. Se recurrió también al apoyo parlamentario, prestado en este caso por el marqués de Casa Torre y, asimismo, el del diputado a Cortes Rafael Monares, mediante una enmienda presentada al proyecto de Ley sobre auxilios a las Compañías de Ferrocarriles⁴⁸.

A pesar de las presiones de los siderúrgicos, en 1894 se presentó un proyecto de Ley de auxilios a las compañías de ferrocarriles, en el que no aparecían incluídas las aspiraciones vizcaínas, es decir, la anulación de franquicias y la de las tarifas 1 y 2. Por ello, la Liga Nacional de Productores, a solicitud de la Liga Vizcaína, y de acuerdo con las conclusiones del "meeting" de Bilbao, dirigió una exposición al Congreso de los Diputados, pidiendo la introducción de una enmienda en el proyecto de Ley, para anular la franquicia y las tarifas 1 y 2 del Arancel. En la enmienda se pedía la supresión total de las tarifas especiales referentes a material de ferrocarriles, el cual debería adeudar en lo sucesivo por las partidas correspondientes del arancel general⁴⁹.

⁴⁸ JD, LVP, 14-4-1894. JD, LVP, 12-6-1894. JD, LVP, 1-8-1894).

⁴⁹ JD, LVP, 30-6-1894. JD, LVP, 9-7-1894. JD, LVP, 14-7-1894. JD, LVP, 26-9-1894.

La postura de entidades como la CCB y la LVP de oponerse a la franquicia arancelaria y a las tarifas especiales para la introducción de material ferroviario, chocaba frontalmente con la actitud de las compañías ferroviarias que, por su parte, también aunaron esfuerzos, reuniéndose en asamblea en Madrid, con objeto de lograr el mantenimiento de la franquicia de material ferroviario, especialmente para las líneas de ferrocarriles secundarios que en lo sucesivo concediese el Estado⁵⁰. Se enfrentaban claramente los intereses de las compañías ferroviarias y los de los empresarios siderometalúrgicos. Entidades empresariales vizcaínas como la CCB y la LVP, se alineaban claramente del lado de éstos. Se trataba de ver quién era capaz de realizar más presión sobre el Gobierno. De cualquier forma, conscientes de la difícil situación económica que atravesaban diversas compañías ferroviarias españolas, y dado el auxilio y protección que habían requerido al Estado, la postura de entidades como la LVP o, probablemente en mayor medida, la CCB, fue favorable a la concesión de ayudas a las compañías, pero, a condición de que éstas renunciasen a las "inconcebibles libertades" de que gozaban mediante las tarifas especiales, y que los materiales ferroviarios se incluyeran en la legislación arancelaria general. A tal fin respondieron diversas reuniones entre representantes de la CCB y accionistas y obligacionistas de Norte⁵¹.

⁵⁰ JD, LVP, 28-2-1894.

⁵¹ MICCB, 1894, "Protección a los Ferrocarriles".

Por último, para satisfacción de los siderúrgicos vizcaínos, se aprobó un proyecto de Ley que, a cambio de reconocer auxilios a las compañías de ferrocarriles, suprimía las tarifas arancelarias. La Ley, impulsada por Cánovas, se aprobaría el 4 de septiembre de 1896⁵².

2.7.2. La escasa participación vizcaína en el Arancel de 1891.

En 1887, tan sólo un año después de su creación, la CCB inició una serie de consultas a otras Cámaras de Comercio sobre la conveniencia de practicar una gestión colectiva encaminada a solicitar una revisión general de los Aranceles. Se estaba estrenando como entidad con capacidad de poder influir en materia de política económica⁵³. No obstante, y a pesar de la labor de Pablo de Alzola como Presidente de la Comisión redactora del Arancel, no tendrían todavía los empresarios vizcaínos una participación especialmente activa en los trámites y en la posterior aprobación del Arancel establecido mediante Real Decreto de 31 de diciembre de 1891, que marcaba para la política económica un giro en favor del proteccionismo. Las grandes sociedades siderúrgicas vizcaínas, como Altos Hornos de Bilbao y la Vizcaya, aunque conformes de momento con el grado de protección concedido por el Arancel, sostenían que éste adolecía de un grave defecto: el mantenimiento de las tarifas y

⁵² MICCB, 1896, "Auxilios a las Compañías de Ferrocarril". MICCB, 1896, "Las tarifas especiales 1 y 2 de ferrocarriles". ELVP, caja nº 25, "Franquicias ferroviarias (1893-1900)".

⁵³ MICCB, 1887, "Propuesta para la revisión de los Aranceles".

franquicias especiales que facilitaban la introducción de material ferroviario⁵⁴.

2.7.3. La frustrada reforma arancelaria de 1894.

Más adelante, a finales de 1894, y ante el fracaso en la política de tratados de comercio -que más adelante se analiza-el Gobierno pretendió modificar el Arancel, introduciendo una tercera columna para los países que concedieran a España trato de nación más favorecida. El proyecto, al que se opuso la LVP, no llegaría a aprobarse, a consecuencia sobre todo de la oposición parlamentaria, y a un nuevo cambio en el Gobierno⁵⁵.

Al verse frustrada la proyectada reforma arancelaria, que de triunfar habría supuesto un paso atrás en las aspiraciones de los industriales vascos, se consolidaba la tendencia proteccionista de la LVP y otras asociaciones afines. Tendencia que se vería reforzada, además, durante 1895 y 1896, cuando se aprobaron diversas normas prohibiendo las exenciones aduaneras para los materiales empleados en las obras públicas y servicios del Estado.

⁵⁴ Al respecto, ARANA, I. (1988a, pp.73-87).

⁵⁵ ARANA, I. (1988a, pp. 305-327). ELVP, caja nº 40, "Aranceles. Aduanas. Aranceles de Ultramar (1894-1897)".

2.7.4. El Arancel de 1906.

La tendencia abiertamente proteccionista por la que discurrió la política española a partir del Arancel de 1891 fue continuada -tras el fracaso de la reforma de 1894- mediante la aprobación de La Ley de Bases Arancelarias, de 3 de marzo de 1906 y por el nuevo Arancel publicado el 23 de marzo del mismo año"⁵⁶. La participación de los empresarios siderúrgicos vascos fue importante, especialmente en la ponencia de la Junta de Aranceles y Valoraciones encargada de la redacción del proyecto de Ley de Bases y posteriormente de la clasificación, valoración y designación de derechos a cada partida. Al margen de esta labor institucionalizada, la LVP realizó también una amplia campaña de prensa a favor de un Arancel con amplio margen protector, aderezada con un importante soporte parlamentario, de la mano, en este caso, esencialmente de José de Orueta y Federico Echevarría. El resultado final del Arancel, aunque claramente proteccionista, conllevó, no obstante, algunos reparos por parte de los siderúrgicos vascos; entre tales objeciones no estuvieron ausentes el incremento dispuesto en los derechos arancelarios para el carbón, o el mantenimiento de la admisión temporal libre de derechos para la hojalata, solicitada en este caso por los conserveros de Galicia. Y es que, las frecuentes divergencias surgidas entre empresarios asturianos, catalanes y vizcaínos, que en ocasiones no lograron hacer prevalecer un criterio común

⁵⁶ ARASA, I., (1988a, pp. 401-495). También respecto a las preferencias arancelarias de los empresarios vizcaínos: ELVP, caja nº 41, "Aranceles. Aranceles de Ultramar (1897-1900)"; ELVP, caja nº 42, "Aranceles (1897-1903)"; ELVP, caja nº 43, "Revisión Arancelaria (1904-1905)"; ELVP, caja nº 44, "Aranceles (1907-1910)"; ELVP, caja nº 45, "Aranceles (1910-1919)"; ELVP, caja nº 51, "Aranceles y Valoraciones (1905-1923).

desechando intereses particulares, contribuyó a que, en último extremo, el Arancel, aunque proteccionista, no satisficiera totalmente sus aspiraciones.

2.7.5. La labor de observancia del Arancel por parte de los empresarios vizcaínos.

Paralelamente a las acciones encaminadas a lograr la aprobación de unos aranceles cada vez más protectores, las entidades empresariales vizcaínas se opusieron con terquedad a cualquier intento de importación de material siderúrgico o metalúrgico que fuese susceptible de competir con la producción interior, defendiendo en todo momento el logro y el mantenimiento de una política industrial ultraproteccionista, favorable a sus intereses. En consonancia con esta política, se opondrían, en un plano general, a la posibilidad de admisiones temporales libres de derechos para ciertos productos, aduciendo que su aplicación sería perjudicial para la industria siderúrgica nacional.

En un plano más concreto, no solamente la LVP, sino también la CCB, se opusieron a una serie de peticiones de diversas sociedades o entidades que pretendían la libre introducción de material industrial. Así:

- En 1896 se opusieron a la petición de la Sociedad Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona para la importación de material

de hierro para reelaborarlo y exportarlo en artículos manufacturados⁵⁷.

- En 1898 gestionaron contra el proyecto de Ley para rebajar la tarifa arancelaria al papel extranjero, afirmando que en Vizcaya, al amparo del arancel vigente, se habían creado modernas fábricas papeleras⁵⁸.

- En 1908, se opusieron a las aspiraciones de los industriales conserveros de Galicia para que se otorgase la admisión temporal de hojalata. Aludían a que tal pretensión atacaba al régimen arancelario, a cuyo amparo se había creado la industria de hojalata en Vizcaya⁵⁹.

En otro orden de cosas, la CCB también gestionó, en 1897, en contra del proyecto de creación de un monopolio para la importación de petróleo en la Península y, al mismo tiempo, contra el aumento de las partidas arancelarias que lo gravaban. La Cámara defendía su postura afirmando que el petróleo ya era un artículo excesivamente agobiado por toda clase de gravámenes. El proyecto de Ley no prosperó. Habría que esperar aún varios años hasta que se estableciese un monopolio de ese tipo en España⁶⁰.

⁵⁷ MICCB, 1896, "Admisiones temporales".

⁵⁸ MICCB, 1898, "Derechos sobre el papel".

⁵⁹ MICCB, 1908, "Admisión temporal de hoja de lata".

⁶⁰ MICCB, 1897, "Monopolio del petróleo".

2.7.6. La política de Tratados de Comercio y la LVP.

La oposición de los empresarios siderometalúrgicos vascos a una serie de tratados de comercio que pretendió establecer o ratificar el Gobierno Sagasta entre 1893 y 1894 fue -como se ha dicho- un importante revulsivo a la hora de constituirse la LVP, permitiendo que se agrupasen energías empresariales proteccionistas que, aunque relativamente dispersas, ya se encontraban latentes. Fue en concreto el posicionamiento contra la firma del Tratado de Comercio con Alemania y, en menor medida, con Italia y Austria-Hungría y el "modus vivendi" con Inglaterra, y el intento de restablecer la cláusula de nación más favorecida, lo que -por considerarse contrario al espíritu del Arancel de 1891- motivó, primero, la celebración del "meeting" de diciembre de 1893 y, a continuación, la creación de la Liga Vizcaína de Productores, de la Liga Nacional de Productores y de otras Ligas en España.

La amplia oposición desplegada por las diversas Ligas y asociaciones empresariales españolas, en la que, sin duda, destacó la labor de la LVP, así como el importante apoyo parlamentario desarrollado por senadores y diputados afines a los intereses proteccionistas, y la alianza de una parte importante de la opinión pública y de la prensa, motivaron que, en última instancia, la ratificación y firma de estos tratados fuese desestimada de momento, significando un paso más hacia el logro de un proteccionismo cada vez más acusado para la economía

española⁶¹. De cualquier forma, el Gobierno Sagasta aún no se dio por vencido, y planteó una estrategia diferente tratando de sacar adelante su política relativamente librecambista. Para ello -como hemos visto-, intentaría llevar a cabo una revisión arancelaria, en 1894, tratando así de eludir, por otro camino, el obstruccionismo que suscitaba su política de tratados de comercio, pero, en este caso, tampoco lograría reducir la pujanza, irreversible entonces, de las fuerzas hostiles al librecambio.

2.7.7. La CCB y los Tratados de Comercio.

Aunque en los delicados momentos de 1893-94, cuando se estaba decidiendo, mediante la política de tratados, una relativa vuelta al librecambismo o un paso adelante en el proteccionismo, la actuación de la CCB no fue, ni mucho menos, tan activa como la de la LVP que, no en vano, se había creado con tal fin. Este mantenimiento en un segundo plano, sin embargo, no significaba apatía de la Cámara en materia de tanta trascendencia. Antes bien, en relación con los Tratados de Comercio fueron frecuentes las gestiones en orden a que el Gobierno tuviera en cuenta la opinión de las Cámaras de Comercio a la hora de negociar posibles tratados comerciales con otros países. Y es que, por el art. 3º del RD de abril de 1886, constitutivo de las Cámaras de Comercio en España, se disponía que éstas habían de ser necesariamente

⁶¹ Véase: ARANA, J., (1989a, pp. 271-305); MONTERO, M. (1988c). Así mismo, para analizar la actitud de la LVP en relación a futuros tratados de comercio: ELVP, caja nº 54, "Tratados de Comercio (1903-1919)".

consultadas sobre proyectos tales como tratados de comercio y navegación y aranceles. Las Cámaras, además, fueron siempre muy celosas en orden al mantenimiento de estos preceptos que disponían su papel como órgano consultivo de la Administración Pública. Así, por ejemplo, ante la inminencia de la reorganización administrativa de las Cámaras, éstas solicitaron, en 1888, que entre sus prerrogativas se conservase la consulta obligatoria a dichas corporaciones antes de concertar Tratados de Comercio⁶².

En vísperas de iniciarse la polémica sobre los tratados de comercio a ratificarse con Alemania y otros países, el Gobierno consultó a las Cámaras acerca de la política a seguir en su concertación. En respuesta a ello, la CCB emitió, en enero de 1892, un dictamen, donde defendía los siguientes postulados⁶³:

- Apoyar, en principio, la celebración de tratados, concediendo los beneficios de la 2ª columna del nuevo Arancel a todas las naciones que concedieran iguales ventajas, sin perjuicios de que se hicieran concesiones por mutua reciprocidad, "pero considerando injusta e inconveniente por todos conceptos la adopción de la cláusula de nación más favorecida".

- Reconocer la conveniencia de celebrar tratados con otros

⁶² MICCB, 1888, "Apoyo a gestiones diversas". Por el RD de 21 de junio de 1901, sobre reorganización de las Cámaras, se mantendría el papel de éstas como órgano consultivo de la administración pública en esta serie de cuestiones. Con tal fin, también recibieron el apoyo de diputados a Cortes de la Provincia, como Manuel Allendesalazar. MICCB, 1890, "Reforma arancelaria y Tratados de Comercio". Asimismo, en relación con la firma del tratado comercial a concertarse con EEUU y las Antillas, en 1894, la CCB recordó oportunamente al Gobierno cuál era el papel de las Cámaras en caso de establecerse negociaciones comerciales exteriores. MICCB, 1894, "Derogación del tratado comercial entre EEUU y nuestras Antillas".

⁶³ Dictamen emitido por la CCB el 16-1-1892.

países, sobre todo con Portugal, Repúblicas Hispanoamericanas y Francia.

Ya en 1894, en medio de la crisis de los tratados de comercio, la postura de la CCB ante tales negociaciones con otros países se definía, en líneas generales, por un reconocimiento de la conveniencia de concertar este tipo de tratados sin crear obstáculos sistemáticos a ello, pero siempre y cuando se inspirasen -según de forma harto exaltada afirmaba la propia Cámara- "en el laudable lema y patriótico estandarte de fomento e impulso a las fuerzas regeneradoras y realmente productivas del país"⁶⁴. La CCB parecía alinearse sutilmente junto a la tesis de la LVP, pero sin ponerlo de manifiesto de forma explícita. Contrasta esta sutileza de la CCB en un momento tan delicado, en el que estaban en juego las directrices de la política comercial exterior. Sin embargo, la CCB también colaboró, desde 1893, en la oposición contra el proyecto de Tratado de Comercio con Alemania, acerca del cual se refería en términos tan peyorativos como el "desconcertado concierto hispano-alemán, que socavando a la industria nacional le cercenaba tan de cerca, sin favorecer a verdaderas y legítimas elementos de riqueza patria"⁶⁵.

El interés de la CCB respecto a la política de tratados no terminó, ni mucho menos, con la crisis de los tratados de 1893-94. Ya en nuestra centuria, a solicitud del Ministerio de Estado,

⁶⁴ VICCB, 1894, "Criterio sobre los Tratados de Comercio en general".

⁶⁵ VICCB, 1893, "Tratados de Comercio". VICCB, 1894, "Proyecto de Tratado Hispano-alemán". VICCB, 1894, "Proyecto de Tratado Hispano-alemán".

expuso su criterio sobre el tema, mediante un informe de 1903, en el que solicitaba⁶⁶:

- No modificar los tratados de comercio vigentes hasta que los demás países definiesen claramente la política arancelaria a seguir.

- Ir preparando la revisión arancelaria, mediante una información pública.

- Reducir las autorizaciones concedidas al Ejecutivo para concertar tratados, por considerarlas opuestas al espíritu de información pública que debiera proceder antes de concertar cualquier tratado.

- Impulsar la demanda y el mercado español, mediante un aumento gradual del consumo, a fin de que los productos del suelo y del subsuelo se aprovecharan en España.

- Necesidad de proceder a la revisión arancelaria en caso de establecerse el pago en oro de los derechos de Aduana, con objeto de tener presente en la fijación de derechos un factor de tanta trascendencia.

La CCB concluía que, en caso de no hacerse la revisión arancelaria, lo más prudente y equitativo sería continuar con el actual sistema de compensación. Es decir, la CCB defendía el mantenimiento de una clara prudencia como política a seguir en los Tratados de Comercio. Según esta teoría, primero se habría de esperar a que los demás países fuesen definiendo su política arancelaria y de concertación de tratados, para, después, establecerse en España los tratados que más conviniesen. Además,

⁶⁶ MICCB, 1903, "Sobre los tratados de comercio".

en todo momento el Estado debería tener presente la opinión de organismos a los que, como la CCB, debía consultar en estas eventualidades. Así mismo, la política arancelaria y de tratados debía ir acompañada de la idea de fomento de la economía española que permitiese, como en otros países, la existencia de un mercado interior importante, complemento básico para las posibilidades de la exportación.

El proyecto de reforma arancelaria en profundidad se fue planteando hacia 1903, aunque tardaría tres años en ser aprobado. En tales circunstancias, la CCB fue claramente partidaria de que mientras tanto se interrumpiese la concertación de tratados, hasta no estudiarse con detalle, y mediante información pública, la revisión arancelaria⁶⁷.

2.7.8. El Tratado con Francia.

En relación con la posibilidad de establecer tratados comerciales con diversos países concretos, fueron de especial importancia para la CCB las negociaciones con Francia, en relación con las cuales envió diversos dictámenes al Ministerio de Estado. En ellos, la CCB propuso el establecimiento de un "modus vivendi" -que entraría en vigor desde el 1 de junio de 1892-, aceptando la tarifa mínima del Arancel francés como último

⁶⁷ El Ministerio de Hacienda encomendó a la Junta de Aranceles y Valoraciones tal estudio e incitó a corporaciones, sociedades y particulares a expresarse. En arreglo al art. 11 del RD de 21-6-1901 sobre reorganización de las Cámaras de Comercio, éstas podrían elevar sus consultas al respecto. MICCB, 1904, "Revisión Arancelaria".

término, y concediendo a cambio algunas rebajas de ciertos artículos⁶⁸.

Este *modus vivendi* celebrado con Francia, no obstante, no fue bien recibido en círculos empresariales de la capital de España, como se encargaron de poner de manifiesto diversos periódicos madrileños que en 1893 desarrollaron una campaña en su contra. La CCB, por su parte, pidió al Ministerio de Estado que aquél continuase en vigor, ya que beneficiaba a la industria española, sobre todo a la vinícola⁶⁹.

De cualquier forma, en última instancia, las relaciones comerciales con Francia no satisficieron totalmente las aspiraciones vizcaínas, como se refleja por el escaso interés mostrado por la CCB en 1913, cuando volvió a plantearse la posibilidad de celebrar un Tratado comercial con Francia. En tales circunstancias, la Cámara defendería:

- La preferencia de celebrar tratados de comercio con repúblicas hispanoamericanas o con países como Rusia o Turquía, "pues es muy de temer la concertación de tratados con naciones que por su potencia económica restan fuerza a nuestra producción".

- La inconveniencia del Tratado, a juzgar por los antecedentes existentes.

- El temor ante la posible celebración del tratado con Francia, ya que al tener, tanto España como Francia, cláusulas

⁶⁸ MICCB, 1892, "Tratados de Comercio".

⁶⁹ MICCB, 1893, "Tratados de Comercio".

de nación más favorecida señaladas con varios países, se extenderían las condiciones a otros muchos.

- Lo peligroso de contraer compromisos que pudieran alterar el convenio base de la política arancelaria española, máxime dado que la base del régimen español era el Tratado con Suiza, que terminaba en 1917.

- La imposibilidad de negociar con Francia, si previamente no renunciaba a agresiones en el comercio español de exportación.

La CCB, por último, manifestaba no oponerse a las negociaciones en caso de que se basaran en un régimen de reciprocidad absoluta. Especialmente interesaba consignar que en el Tratado debían buscarse concesiones para los principales productos industriales⁷⁰.

2.7.9. El Tratado con EE.UU.

La CCB también se posicionó ante la posibilidad de establecerse un Tratado de Comercio con EEUU -que no se llegó a celebrar a causa de la guerra y la posterior pérdida de las colonias-, emitiendo un informe al Ministerio de Estado, donde se afirmaba:

- Lo innecesario de establecer un Tratado comercial entre España y Norteamérica.

⁷⁰ VICCB, 1913, "El Tratado de Comercio con Francia".

- Que en caso de procederse a ello, debían ser dos los tratados a concertarse: con EEUU y con las Antillas Españolas.

- La necesidad de reflejarse la reciprocidad en el Tratado de España con EEUU, entendiendo por aquélla el conceder al país norteamericano la tarifa 2ª mínima del Arancel de la Península, a cambio de que EEUU concediese el mínimo de los derechos de la sección 3ª de su tarifa Dingley, y la rebaja del 20 por cien consignada en la sección 4ª de la misma para otros productos.

- La necesidad de que sólo en compensación de una tarifa muy favorable que EEUU otorgase a España se podría conceder a los americanos la 2ª columna del Arancel con las rebajas acordadas en los tratados con los Países Bajos, Suecia, Noruega y Suiza.

- La imposibilidad de conceder España rebajas en el límite de la 2ª columna del arancel y de los derechos reducidos consignados en los tratados con los Países Bajos, Suiza y Suecia.

- La necesidad de que en el tratado a convenir entre EEUU y las Antillas, el límite de las concesiones estuviesen determinadas por el Arancel de 8 de agosto de 1897, estableciéndose un derecho diferencial o margen protector a favor de los productos españoles, entre el 30 por cien de máximo y el 20 por cien como mínimo⁷¹.

⁷¹ NICCB, 1898, "Tratado con Norteamérica".

Sin embargo, a consecuencia de la nueva ruptura de hostilidades con EEUU, el tratado no se efectuó, teniendo la guerra un desenlace desafortunado para los militares españoles.

2.7.10. La escasa entidad de la actividad exportadora⁷².

En materia de exportación y fomento del comercio exterior español, dada la dificultad evidente de exportar a la Europa industrializada y a otros mercados coloniales copados por los productos de países como Inglaterra, Italia, Alemania o Francia, la actuación de la CCB durante la década de 1890 fue encaminada casi exclusivamente a mantener una situación de privilegio en las colonias españolas de Ultramar. Con ello se reconocía implícitamente la incapacidad de la industria española para penetrar en otros mercados que no fuesen los territorios colocados bajo su soberanía.

De este modo, se gestionó ante el Ministerio de Ultramar, en orden a lograr la supresión de trabas a la introducción de productos españoles en Las Antillas, lo que se logró, a tenor de lo dispuesto por RO de 28 de febrero de 1892⁷³. Asimismo, una vez más ante el ministerio de Ultramar, y a requerimiento de la

⁷² En relación a la evolución del comercio exterior en España, pueden consultarse: ANDRÉS ALVAREZ, V. (1943); PLAZA PRIETA, J. (1955); PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1981a) (1981b) (1984) (1986); SERRANO SANZ, M. (1988) (1992); TENA JUNGUITO, A. (1989a); TORTELLA CASARES, G.; MARTÍN ACESA, P.; SANZ HERNÁNDEZ, J. y ZAPATA BLANCO, S. (1978). Para Vizcaya, al margen de los abundantes trabajos referidos a la exportación de mineral, véase: CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1986) (1990); FRALLE, P. (1982) (1985b); SHAW, V. J. (1977); VELARDE REVILLA, P. M. (1991).

⁷³ MICCB, 1892, "Introducción de productos españoles en Las Antillas".

sociedad Altos Hornos de Bilbao, se solicitó el fomento de la introducción de productos siderúrgicos españoles en Cuba y Puerto Rico, pretendiendo reducir la competencia extranjera, fundamentalmente de EEUU. La Cámara reconocía que con los nuevos aranceles fijados para Cuba se podía competir con otras producciones extranjeras, pero no con la de EEUU, cuyos productos además estaban libres del derecho de patente que debían satisfacer los buques españoles⁷⁴. Igualmente, con la finalidad de fomentar las exportaciones a las últimas colonias, la CCB gestionó para que en la revisión de Aranceles de Cuba y Puerto Rico, en curso, se equiparase el Arancel Peninsular con el de las colonias⁷⁵.

Ante la inminencia de la independencia cubana, todavía la CCB se oponía a cualquier tipo de concesión que pudiera menoscabar los intereses de los exportadores españoles. Así, se oponía tenazmente al proyecto de concesión de autonomía arancelaria a Cuba, sosteniendo que: "En materia arancelaria cubana, debe preponderar el criterio de estar protegida la industria y comercio español, no por enormes y depresivos gravámenes que recayendo sobre las mercancías extranjeras equivalga a hacer prohibitiva su importación, pero sí con derechos diferenciales suficientes a favor de los peninsulares para sostener de continuo una razonable competencia con géneros similares extranjeros.

⁷⁴ MICCB, 1893, "Derechos de puerto a los productos siderúrgicos nacionales a su introducción en las Islas de Cuba y Puerto Rico".

⁷⁵ MICCB, 1895, "El Gobierno resolvió la reunión y modificación de los aranceles de las Antillas".

procurando que no se interrumpieran las corrientes de tráfico entre los puertos de la Península y las Antillas". En consonancia con estas afirmaciones, la CCB solicitaba al Gobierno que "sin menoscabar ni desmembrar en lo más mínimo las altas negociaciones y reformas que induzcan a realizar la tan anhelada pacificación de la Isla de Cuba, no obstante, se buscara el medio de poder consignar en la reforma un margen protector a la mercancía española, a fin de impedir el que no se sintieran en la Península los efectos que se derivarían de conceder a la Gran Antilla una autonomía arancelaria radical"⁷⁶.

Tras la independencia de Cuba de manos de la soberanía española, la CCB considerando ya irreversible la pérdida del mercado antillano en las condiciones en que se había venido desenvolviendo hasta entonces, comenzó a interesarse más abiertamente en orden a la búsqueda de nuevos mercados, especialmente estrechando las relaciones mercantiles con otras zonas de Hispanoamérica. Respondiendo a estas inquietudes se apoyó la creación en Bilbao de una Casa de Comisión para poner en relación a los productores españoles con los comerciantes americanos y se constituyó la sociedad denominada "Compañía Mercantil Hispano Americana". No resulta extraño tampoco que, en este contexto, Ramón de Olascoaga publicase su obra, "Relaciones Comerciales Hispano-Americanas"⁷⁷.

⁷⁶ MICCB, 1897, "Aranceles Antillanos".

⁷⁷ MICCB, 1908, "Casa de Comisión".

2.8. EL SECTOR NAVIERO⁷⁸.

Dentro de la estructura económica vizcaína, el sector marítimo constituye, sin duda, uno de los ámbitos más atrayentes y sugestivos de estudio. Ello es debido a la diversidad de aspectos que lo componen, tales como su organización, el sistema impositivo que lo afecta, la protección requerida o el fomento de nuevas líneas.

2.8.1. El carácter civil de la Marina Mercante.

En el apartado organizativo, un punto sobre el que ya tempranamente se definieron los intereses empresariales vizcaínos fue con relación a la necesidad de disponer de una Marina Mercante con una organización exclusivamente civil, dependiente del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y desarrollada al margen de la Marina Militar. Este punto de vista era coincidente con el de Antonio Maura, quien ya abogaba en mayo de 1890, en un discurso en el Congreso de los Diputados, por una separación entre la Marina Mercante y la Militar, y la creación asimismo de Juntas civiles que

⁷⁸ En relación con el transporte marítimo y las navieras en España, pueden consultarse: ALZOLA Y MINONDO, B. (1895); CERVERA PERY, J. (1979); CONDEMIAS MASCARO, F. (1923); COSSIO, F. (1950); FERNANDEZ ALMAGRO, M. (1946); FRAN ROSALES, E. (1981) (1987); FRAN ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, M.J. (1985); GOMEZ MENDOZA, A. (1989b); NANTECA, J. (1933); OGEA PORTA, P. y BALSEIRO, R. (1944); RODRIGO JIMENEZ, F. (1972); RODRIGUEZ GONZALEZ, A. (1988) y VALDALISO GAGO, J.M. (1991) (1992). Para el caso vizcaíno, pueden consultarse: FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1987) (1988); MONTERO, M. (1988b) (1990b); OSSA ECHABERU, R. (1969) (1986); TORRES VILLANUEVA, E. (1989a) (1989b) (1990) (1991); VALDALISO GAGO, J.M. (1990) (1991) y VELARDE REVILLA, P.M. (1991).

administrasen los puertos de comercio. Todo ello, también respondía a las aspiraciones manifestadas en el Congreso de Navieros y Consignatarios españoles, celebrado en Madrid, en febrero de 1886⁷⁹.

2.8.2. Navieros versus constructores navales.

Un asunto especialmente delicado, a consecuencia de la diversidad de los intereses involucrados en él, lo constituyó el posicionamiento de las entidades económicas vizcaínas ante la disyuntiva, en muchos casos, de tener que decantarse entre, por un lado, el apoyo a la marina mercante -claramente favorable a la importación de buques extranjeros con escasos aranceles- o, por otro, a la protección a la construcción naval y a la siderurgia -partidarias de obstaculizar la entrada de buques-.

Realmente, la posición de la Cámara de Comercio, dada la diversidad de intereses que representaba, era muy delicada en este asunto. Inicialmente al menos, mostró una postura relativamente favorable al negocio naviero cuando, en 1889, se opuso a una proposición de ley presentada al Senado que, pretendiendo favorecer al sector constructor naval, preveía el aumento al cien por cien del derecho de introducción en la Península de las embarcaciones con casco de hierro o acero y las

⁷⁹ MICCB, 1890, "Separación entre la Marina Mercante y la Militar". Por ello, al discutirse, en 1904, el proyecto de Ley sobre reforma de la organización de los servicios de la Armada y el programa de armamentos navales, la CCB solicitó el apoyo de los representantes en Cortes de la provincia. MICCB, 1904, "Dirección de Navegación".

de construcción mixta, es decir, en madera y metal. La asociación bilbaína, refiriéndose a los perjuicios que tal disposición dispensaría a la marina mercante nacional, defendía la búsqueda de otros medios para fomentar la construcción naval, que no fuesen en menoscabo del sector naviero ni del constructor⁸⁰. Esta postura de equilibrio entre los intereses de constructores y navieros fue la mantenida en lo sucesivo por la Cámara, manifestándose, por un lado, favorable al fomento de la marina mercante española, defendiendo la reserva para sí de cuantos servicios demandase la marina de guerra y asimismo su preferencia respecto a la extranjera en cuanto a transporte de pasaje y mercancías en las costas peninsulares y en Ultramar. Por otro lado, la CCB afirmaba, no obstante, que esta protección a favor de la marina mercante, debía efectuarse -en clara referencia a los constructores y siderúrgicos- siempre que no fuera en detrimento de otros intereses⁸¹. Dentro de este tira y afloja, un aspecto iría quedando claro: el tajante apoyo de las entidades empresariales vizcaínas a la protección del sector cuando se enfrentaba a la posible competencia de navieras extranjeras. Este apoyo evidente resultaba más complejo de canalizar cuando entraban en juego solamente intereses nacionales, más comúnmente cuando surgía la eterna polémica de a quién apoyar, si a los navieros españoles, que pretendían importar buques del exterior; o a los constructores navales y siderúrgicos españoles, que trataban de obstaculizar esta importación y ofertar sus buques sin competencia extranjera. No resulta extraño, por tanto, que

⁸⁰ MICCB, 1889, "Derecho arancelario de los buques".

⁸¹ MICCB, 1897, "Protección a la Marina Mercante Nacional".

la armonización de intereses tan dispares ocasionase la redacción de diversos proyectos en diferentes legislaturas, sin llegar a aprobarse. Mientras tanto, en medios empresariales se esperaba con ansiedad la publicación de una ley de Protección a la Marina Mercante, que armonizase estos intereses; ley que venía siendo requerida ya durante varios años por los intereses navieros ante el Poder Central, pero que no acababa de publicarse⁸².

2.8.3. Los navieros ante La Ley Maura de 1909⁸³.

Todavía a la altura de 1908, a pesar de la existencia de diversos proyectos, y de las constantes solicitudes de los intereses afectados, las Cámaras Legislativas no habían aprobado una normativa idónea que coordinase los intereses dispares y pusiera cierto orden en cuanto al fomento del sector naval. En este año, una Comisión Parlamentaria estudiaba uno más de los proyectos de ley, el presentado por Antonio Maura, denominado "Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas".

Por lo que a la matrícula de Bilbao se refiere, se atendían en él algunas sugerencias que la favorecían en cuanto a beneficios y primas, pero no en cuanto a otro aspecto que a

⁸² MICCB, 1905, "Ley de Protección a la Marina Mercante".

⁸³ El profesor VALDALISO GAGO considera a esta Ley, junto con la Ley de primas de 1925 y el proyecto de 1934, las grandes líneas de la política marítima civil española. Asimismo, se refiere a los últimos años de la pasada centuria y los primeros de la actual como momentos de búsqueda de protección al sector naviero, en contraposición con el rechazo de los navieros al intervencionismo estatal durante la Primera Guerra Mundial. VALDALISO GAGO, J.M. (1990, pp. 70-88, 101-102.

Bilbao también le interesaba fomentar: las comunicaciones con Ultramar. Y es que, al proyecto se le achacaba el contener desigualdad de trato entre el litoral Cantábrico y el Mediterráneo con relación al establecimiento de líneas transatlánticas. Además, una prescripción fue considerada especialmente perjudicial para el tráfico del Puerto de Bilbao: el llamado impuesto del tonelaje, consistente en la exacción - dispuesta mediante el art. 19 del proyecto- a los buques de vapor nacionales y extranjeros, de 1 peseta por tonelada neta de registro, a satisfacer en el primer puerto español donde efectuasen operaciones de tráfico de mercancías o pasajeros en el curso de un viaje de navegación de altura. Las presiones realizadas por los intereses vizcaínos conseguirían al menos reducir su cuantía⁸⁴.

Al margen de los inevitables recelos suscitados por el impuesto del tonelaje, los intereses navieros bilbaínos eran conscientes de la importancia que la aprobación del proyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas podría tener para la matrícula de Bilbao y sus relaciones marítimas con Europa y América, a consecuencia de los beneficios y primas que otorgaba a la construcción naval y a la navegación. Por ello, a comienzos de 1909, se siguió con especial interés su discusión en las Cámaras legislativas y la consiguiente nueva demora de su aprobación, mientras, la Asociación de Navieros, presidida por Ramón de la Sota, movilizaba en Bilbao a la opinión pública al objeto de presionar para la aprobación de la Ley.

⁸⁴ MICCB, 1905, "Comunicaciones Marítimas".

desarrollándose una multitudinaria manifestación -ya referida anteriormente- el 18 de abril de 1909.

Por fin, el 14 de junio de 1909, se aprobó la Ley de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas (su Reglamento provisional sería aprobado el 27 de mayo de 1910 y modificado por R.O. de 5 de diciembre de 1911). A pesar del indudable avance que la Ley suponía para los intereses vizcaínos, continuaron los trámites para lograr la modificación del art. 1º (y diversos aspectos de otros artículos como el 18, 19 y 28). Para ello dispusieron de un cauce legal: la Comisión especial creada para proponer al Gobierno las reformas pertinentes, en la que las Cámaras de Comercio dispondrían de un representante: resultando elegido el presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Pedro Chalbaud⁸⁵.

No terminaban ahí las gestiones efectuadas por las asociaciones empresariales vizcaínas en relación con la Ley de Fomento a las Industrias y Comunicaciones Marítimas. La formación de un nuevo Gobierno motivó el reinicio de los trámites vizcaínos en relación no solamente, contra el impuesto del tonelaje, cuya entrada en vigor pretendía suprimirse definitivamente, sino también a favor de la propia Ley de junio de 1909, ya que se estaba gestionando en su contra por algunos organismos, como el Ministerio de Fomento, que presentó un proyecto de ley alternativo. Y es que, en Vizcaya, a pesar de la oposición suscitada contra el artículo 1º, la Ley de 1909 había sido bien

⁸⁵ MICCB, 1909, "Ley de Fomento de Comunicaciones Marítimas".

acogida por lo que suponía de impulso a la concesión de primas a la navegación y a la construcción naval. Con tal fin, la CCB aunó, en la medida de lo posible, los intereses de grupos navieros y constructores en la Comisión que se trasladó a Madrid a entrevistarse con el Presidente del Consejo de Ministros, y con los Ministros de Fomento y Hacienda⁸⁶. Por fortuna para los intereses vizcaínos, la Ley no fue derogada. Además, de momento se logró demorar hasta el 1 de enero de 1911 la implantación del polémico art. 19, que creaba el impuesto del tonelaje. Posteriormente su aplicación tendría nuevos aplazamientos, así hasta el 1 de julio del mismo año o, posteriormente, hasta el 1 de enero de 1912; mientras, diversas Cámaras de Comercio de España, entre ellas la de Bilbao, pedían su suspensión definitiva⁸⁷.

2.8.4. Los impuestos a la navegación.

Lógicamente, la creación del impuesto del tonelaje no fue la única medida de este tipo que provocó desasosiego en los ambientes empresariales vizcaínos dedicados al sector naval. Al margen de actuaciones, más o menos puntuales, de las asociaciones empresariales en orden a oponerse a la creación de nuevas exacciones fiscales, fueron frecuentes sus gestiones ante el Ministerio de Hacienda solicitando, previamente a presentarse los proyectos de presupuestos, que no se gravase con nuevos impuestos

⁸⁶ VICCB, 1910, "Proyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas".

⁸⁷ VICCB, 1911, "Impuesto de tonelaje".

al tráfico marítimo, y de forma especial al de pequeño cabotaje. Por ello, se calculaba que era suficiente el promedio de 8 pesetas por tonelada que ya se pagaba en los puertos del Cantábrico en 1899⁸⁸. En concordancia con todo esto, entidades como la Cámara de Comercio, la Asociación de Navieros o la Agrupación de Sociedades Anónimas, solicitaron, por ejemplo, la desaparición del impuesto de transportes a diversos artículos industriales no incluidos en la supresión establecida por la Ley de Presupuestos de 31 de diciembre de 1907, o la supresión del pago del impuesto de utilidades a diversas compañías navieras establecidas en Bilbao, alegando que atentaba contra el Concierto Económico, ya que las utilidades de las navieras de Bilbao no se lograban en el territorio nacional no exento⁸⁹.

En relación con la actuación de los empresarios vizcaínos tratando de suprimir o modificar exacciones fiscales más concretas que gravasen al sector naval, destaca, asimismo, la labor desplegada por entidades como el Círculo Minero, la Cámara de Comercio o los propios navieros -apoyados por representantes a Cortes de la provincia- en los momentos difíciles de la Guerra de Cuba, cuando, a fin de aportar recursos para la Marina de Guerra, se opusieron al proyecto de impuesto transitorio de navegación, promovido a impulsos de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Los productos de este impuesto, establecidos en función del peso de las mercancías transportadas,

⁸⁸ MICCB, 1897, "Interpretación del RD de impuestos al tráfico". MICCB, 1899, "Tributos al pequeño cabotaje".

⁸⁹ MICCB, 1909, "Exención del derecho de transporte". MICCB, 1912, "Impuestos sobre utilidades a las Sociedades Navieras".

se dedicarían al fomento de la Marina de Guerra. En Bilbao se consideraba que la iniciativa catalana perjudicaba a los armadores y mineros de la Villa, prefiriendo otra distribución del proyectado tributo. Según las aspiraciones de Bilbao, el tributo debería basarse, no el peso de las mercancías, sino en el porcentaje del valor de éstas, moderado por diferentes categorías, tanto para la exportación -con objeto de que los artículos de elevado precio no resultaran excesivamente recargados-, como respecto a la importación, para que la aplicación rigurosa ad valorem no provocase conflicto con otros países. El resultado de esta demostración de fuerza entre Barcelona y Bilbao fue la Ley reguladora del nuevo impuesto, denominado "Impuesto de la navegación en pro de la Marina de Guerra", aprobada el 31 de agosto de 1896⁹⁰. Tras la firma del Tratado de Paz de París, las entidades vizcaínas se opusieron a la prolongación del impuesto, alegando su falta de justificación, al no existir ya el objetivo fundamental de su creación. Los argumentos vizcaínos se defendían también con la inoportunidad de gravar en exceso al tráfico marítimo en un momento como aquél, de pérdida de los mercados antillanos y filipinos⁹¹.

⁹⁰ MICCB, 1896, "Impuesto a la Navegación". Esta Ley sobre impuesto provisional de tráfico, motivado para el fomento de la Marina de Guerra "por motivos nobles y patrióticos" -en palabras de la CCB-, sería modificada el 30 de junio de 1897. Al respecto, también puede consultarse, LASA AYESTARAN, E. (1978, pp. 54-55).

⁹¹ MICCB, 1899, "Impuestos al tráfico".

2.8.5. Las Tarifas Marítimas.

El mantenimiento de las líneas marítimas que ya venían operando y el interés por establecer otras nuevas que uniesen el Puerto de Bilbao con otros puntos peninsulares y extranjeros, fue otro aspecto al que dedicaron importantes esfuerzos los empresarios vizcaínos. En este punto, adquirieron especial relevancia los trámites y las presiones efectuadas para que una de las más importantes sociedades navieras españolas, la Compañía Trasatlántica de Barcelona, tuviese siempre presente al Puerto de Bilbao como punto de recalada de buques. Al mismo tiempo, se pondría de manifiesto, por otro lado, una cierta enemistad o competencia entre los intereses empresariales bilbaínos y los de la Compañía Trasatlántica. Este aspecto se percibía ya incluso durante 1886, el primer año de existencia de la CCB, cuando la entidad bilbaína solicitaba al Presidente del Consejo de Ministros que el servicio realizado por la Compañía Trasatlántica se adjudicase en pública subasta⁹². Petición que no fue aceptada, al ser prorrogada y ampliada por ley el contrato de la Trasatlántica.

En relación al fomento de las líneas marítimas que afectaban al Puerto de Bilbao, hubo un interés especial en tratar de controlar, de alguna manera, las tarifas o fletes establecidos por la Compañía Trasatlántica. Así, en fecha tan temprana como

⁹² MICCB, 1886, "Comunicaciones Marítimas". MICCB, 1887, "Contrato y servicio de la Compañía Trasatlántica".

1887, diversas Cámaras de Comercio -entre ellas la de Bilbao- solicitaron al Gobierno la imposición a la compañía barcelonesa del establecimiento de un servicio comercial basado en la igualdad del flete, en favor de aquellos puertos del litoral español que no siendo de destino ni de escala para las nuevas líneas trasatlánticas se hallaban ligados a éstas por líneas regulares de navegación⁹³. Con ello, se pretendía que la Trasatlántica redujese su capacidad de marginación de unos puertos respecto a otros, simplemente mediante el establecimiento de distintos tipos de flete. Esta preocupación, fue una constante a lo largo de varias décadas de historia del Puerto de Bilbao, tal y como se pondría de manifiesto mediante las frecuentes solicitudes para que la Trasatlántica equiparase sus tarifas a los mismos tipos que las establecidas por otras líneas que recalaban en puertos españoles, y que a su vez aumentase el número de toneladas que obtenían la bonificación del flete⁹⁴. La misma pretensión, la conveniencia de que la Trasatlántica igualase sus tarifas con las de otras compañías, volvió a aparecer coincidiendo con la inauguración del servicio marítimo de la compañía barcelonesa, que desde Bilbao enlazaría con las Antillas, a partir de septiembre de 1894. La CCB se alegraba de la inauguración de esta línea, pero no por ello dejaba de insistir en la conveniencia de la igualación de tarifas con otras líneas trasatlánticas⁹⁵.

⁹³ MICCB, 1887, "Contrato y servicio de la Compañía Trasatlántica".

⁹⁴ MICCB, 1894, "El 50 por 100 de rebaja en los fletes de la Compañía Trasatlántica".

⁹⁵ MICCB, 1894, "El nuevo servicio trasatlántico desde este puerto".

Aún serían solicitadas a la Trasatlántica nuevas peticiones de rebaja de tarifas. Así, por ejemplo, la CCB, apoyando la solicitud del Sindicato de Exportadores de vinos de La Rioja gestionó ante el ministro de Fomento, pidiendo que los fletes de dicha Compañía desde puertos del Norte de España a los de La Habana y Veracruz se equiparasen a los del litoral Mediterráneo de la Península⁹⁶. Y es que, si bien en algunos casos, como en 1911, existió conformidad entre los intereses mercantiles de Vizcaya respecto al establecimiento de tarifas de la Trasatlántica, puede afirmarse que en general hubo disconformidad y quejas hacia el establecimiento de estas tarifas -como se volvía a poner de manifiesto, una vez más, en diversos escritos emitidos por las entidades vizcaínas en información abierta al respecto según lo dispuesto por la Ley de Comunicaciones Marítimas-, al ser consideradas más elevadas que las dispuestas por compañías de líneas regulares extranjeras. Tal situación se consideraba como una de las dificultades a que tenía que hacer frente el comercio y el transporte español para competir en Sudamérica, por lo que se solicitaba su reducción en torno a un 10 por cien⁹⁷.

2.8.6. Líneas de Navegación.

En relación con el incremento de las líneas de navegación, las gestiones canalizadas por la CCB fueron igualmente muy activas.

⁹⁶ MICCB, 1909, "Fletes a Cuba y Méjico". MICCB, 1911, "Petición a la Compañía Trasatlántica de Barcelona".

⁹⁷ MICCB, 1911, "Tarifas de pasajeros y mercaderías de la Compañía Trasatlántica Española". MICCB, 1913, "Tarifas de la Compañía Trasatlántica".

Su objetivo fue lograr que compañías como la Transatlántica estableciesen nuevas rutas que recalasen en Bilbao, o conseguir del Gobierno subvenciones para el establecimiento de nuevas líneas que, aunque deficitarias a corto plazo, podrían suponer un acicate importante para el desarrollo económico del propio puerto, de la provincia y de su hinterland. Los destinos hacia los que se solicitaba el establecimiento de las nuevas líneas fueron sobre todo Hispanoamérica, el Norte de Africa y las Filipinas. Concretamente, entre las solicitudes y presiones - aunque no todas tuvieron éxito-, se encontraban:

- Una línea subvencionada de vapores desde Bilbao a Odessa. Solicitud cuya iniciativa partía de la Cámara de Comercio de Almería y era, lógicamente, apoyada por Bilbao⁹⁸.

- Una línea entre Bilbao y las Antillas, atendida por la Trasatlántica (fue inaugurada en septiembre de 1894⁹⁹).

- El apoyo a la solicitud de Cámara de Comercio Española en Buenos Aires para que el Gobierno español fomentase, mediante primas, el establecimiento de líneas directas entre España y el Río de la Plata. A pesar de que en un primer momento la CCB se mostró un tanto escéptica respecto a la viabilidad de esta línea, pronto comprendió que podría tratarse de una alternativa válida a la pérdida de mercados coloniales tras la Guerra de Cuba, por eso apoyaba su puesta en práctica y, en especial, el papel de Bilbao como puerto de recalada¹⁰⁰.

⁹⁸ MICCB, 1887, "Línea de vapores entre Bilbao y Odessa".

⁹⁹ MICCB, 1894, "El nuevo servicio trasatlántico desde este puerto".

¹⁰⁰ MICCB, 1895, "Servicio Trasatlántico a Buenos Aires". MICCB, 1896, "Relaciones mercantiles con la República Argentina". MICCB, 1898, "Primas a la Marina Mercante". MICCB, 1899, "Línea directa de vapores a Buenos Aires". MICCB, 1905, "Línea Marítima entre Europa

- Una línea mensual desde Pasajes a Marruecos recalando en diversos puertos del Cantábrico¹⁰¹.

- En relación con la Ley Maura de 1909, además, fue requerido todo un paquete de solicitudes en orden al establecimiento de nuevas líneas. Así:

a) Equiparación de los puertos del litoral Cantábrico con los del Mediterráneo en cuanto a líneas subvencionadas con América. Y más concretamente, que éstas tuvieran su punto de partida en la costa Cantábrica en el Puerto de Bilbao, con escalas en Santander, Coruña y Vigo¹⁰².

b) Solicitud de recalada de la línea de Liverpool, con destino al archipiélago filipino, en el Puerto de Bilbao. Solicitud que ya había sido efectuada por la CCB en marzo de 1908 a la Comisión Parlamentaria.

c) Creación de una línea mensual (también pedida ya en escrito de marzo de 1908) que, partiendo de Pasajes y recorriendo diversos puertos peninsulares, entre ellos Bilbao, se dirigiese a Marruecos y establecimiento de una línea, también, entre la costa norte de la península y las posesiones de Fernando Poo y del Golfo de Guinea¹⁰³.

y la Argentina". MICCB, 1907, "El Comercio Ibero-Americano por el Puerto de Bilbao". En relación con la iniciativa para el desarrollo de las relaciones con Hispanoamérica, además, resulta obligado hacer mención de la labor desarrollada por Julio de Lazarte, desde el Centro de la Unión Ibero-Americana, domiciliado en Bilbao.

¹⁰¹ MICCB, 1908, "Comunicaciones Marítimas". Asimismo, una línea de vapores a Marruecos, con escala en Bilbao, procedentes de puertos atlánticos como Amberes, se inauguró en octubre de 1913. MICCB, 1913, "Línea de vapores a Marruecos".

¹⁰² Solicitud que sería reiterada con posterioridad. MICCB, 1910, "Informe emitido para fomentar el comercio en general y los intereses en esta región".

¹⁰³ MICCB, 1908, "Comunicaciones Marítimas".

Como ya se ha mencionado con anterioridad, la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909, a pesar de ser bien recibida en Bilbao, no satisfizo por completo las aspiraciones de la villa en materia líneas de navegación. Continuaron, por tanto, las gestiones al respecto, solicitándose:

- La subvención de una línea regular de vapores Bilbao-Southampton¹⁰⁴. El proyecto, de 1910, fue abandonado por dificultades económicas, hasta que nuevamente la CCB lo retomó un año después. Su objeto era fomentar el envío de frutas frescas, hortalizas y legumbres a Inglaterra, por vía marítima. No se trataba por tanto de una línea dedicada fundamentalmente al pasaje sino a la carga, en este caso de frutas, que beneficiaría tanto a la agricultura del valle del Ebro como al Puerto de Bilbao. La CCB puso como requisitos para el éxito de dicha línea algunos aspectos como:

- a) La salida frecuente de buques.
- b) La capacidad mínima de 2.000 toneladas de carga.
- c) La subvención del Estado a la línea con 350.000 pesetas anuales durante 20 años, en vez de las 700.000 pesetas anuales durante 10 años que se pretendía, "ya que así se evita el peligro de que acudan al concurso los especuladores que sólo perseguirían el lucro inmediato, sin preocuparse de fundar una empresa estable y capaz".
- d) El establecimiento de tarifas distintas, una para Southampton y otra para Londres, correspondiendo al primero proporcionalmente la más económica, para fomentar la descarga en

¹⁰⁴ VICCB, 1910, "Informe emitido para fomentar el comercio en general y los intereses en esta región".

dicho puerto y permitir la posibilidad de continuar en ferrocarril hasta Londres, ya que este puerto tenía establecidos gravámenes muy elevados y la navegación hasta él resultaba más problemática¹⁰⁵.

- Una vez más, solicitud de que la línea entre Liverpool y Manila con escala en Coruña y Vigo recalase también en Bilbao¹⁰⁶.

- Nuevamente también, solicitud de subvención de una línea entre los puertos del Cantábrico (Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo) y las posesiones en Marruecos, y de que cesase a su vez la "situación diferencial en que hoy el poder público coloca al litoral Cantábrico con relación al del Mediterráneo, pues este último cuenta con una línea subvencionada para los fines indicados"¹⁰⁷.

- Apoyo de la CCB a la solicitud de la Cámara de Comercio de Barcelona, sobre la creación de una línea de navegación a Oriente, "siempre y cuando el punto de partida y retorno sea Bilbao" y no se modificase la Ley de Comunicaciones Marítimas¹⁰⁸.

- Apoyo a las gestiones de la Compañía Trasatlántica Francesa para el establecimiento de una línea directa entre Bilbao y Nueva York. Dicho recorrido que hasta entonces se había de hacer acudiendo a puertos extranjeros, requería un viaje de más de 30

¹⁰⁵ MICCB, 1913, "Línea de Vapores Bilbao- Southampton".

¹⁰⁶ MICCB, 1911, "Petición a la Compañía Trasatlántica de Barcelona".

¹⁰⁷ MICCB, 1910, "Línea marítima entre el litoral del Norte y Noroeste de España y el Norte de África".

¹⁰⁸ MICCB, 1912, "Constitución de una línea española a Oriente".

días. Con la línea solicitada se reducirían a 15 los días de navegación, favoreciendo también la exportación de productos agrícolas de Navarra, Aragón y Castilla La Nueva¹⁰⁹.

2.9. EL PUERTO DE BILBAO¹¹⁰.

La Ría de Bilbao, o Ría del Nervión, constituye un entrante natural del Mar Cantábrico que, en los inicios de la Industrialización vizcaína, suponía una vía de penetración navegable cercana a los 14 kilómetros, situados entre el Abra y el Arenal. Sin embargo, esta privilegiada situación para la navegación no estaba exenta de una serie de obstáculos naturales que entorpecían la navegación. Tales problemas eran esencialmente:

- La barra de Portugalete. Formada por una serie de dunas y movimientos de arena submarinos que prácticamente sólo permitían atravesar la Ría durante la pleamar, y con un calado máximo de 4'15 metros con marea viva. Ello obligaba a menudo a los buques a realizar transportes a media carga, o a prolongar las estadias en el Puerto, con el consiguiente encarecimiento de los fletes. Si a ello se añade que durante las horas nocturnas no era posible surcar la Ría, se comprende mejor el problema de la barra, al permitir el transporte solamente durante la pleamar diurna.

¹⁰⁹ MICCO, 1913, "Línea directa entre Bilbao y Nueva York".

¹¹⁰ En relación al Puerto de Bilbao, puede consultarse: CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1970) (1986); CHURRUCA, A. de (1964); GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M. (1983) y VELARDE REVILLA, P. M. (1991).

- La existencia de violentas curvas o meandros a la altura de los lugares de Axpe y Elorrieta, que obligaban a los buques de gran eslora a realizar maniobras difíciles.

- La escasa profundidad de la Ría en algunos tramos, con fondos que incluso sobresalían en bajamar y con peligrosos bajos de rocas.

Tales eran los problemas que entorpecían la navegación en el Puerto y Ría de Bilbao, y a los que tuvo que hacer frente el organismo encargado de modernizar el Puerto y sobre todo de adecuar la Ría a las necesidades surgidas con el auge de la exportación de mineral de hierro. Este organismo fue la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, (antecedente del Puerto Autónomo y de la actual Autoridad Portuaria de Bilbao), creado en 1872. Para financiar estas obras, en gran parte, contaría con recursos propios, provenientes de ingresos, arbitrios e impuestos por la utilización de servicios portuarios como los de estiba y desestiba, estadía de buques, utilización de las instalaciones portuarias, y otros semejantes.

Estos primeros años de existencia de la Junta de Obras del Puerto estuvieron marcados por la labor desempeñada por su primer ingeniero director, Evaristo Churrua, futuro Conde de Motrico, quien, en un primer momento, entre 1877 y 1888, procedió a la supresión de los problemas que atenazaban el desarrollo del Puerto. Para ello dispuso la prolongación certera del muelle transversal existente a la altura de Portugalete, haciendo así desaparecer el problema del movimiento submarino de arenas y con

ello el de la barra. Asimismo procedió al dragado de la Ría y a su encauzamiento, mediante la reducción de los molestos meandros. Resultado de todo ello fue la posibilidad de acoger en el Puerto de Bilbao a buques de mayor calado y tonelaje de registro bruto, lo que automáticamente supuso una reducción sensible del precio del flete. Esta actuación se complementó, además, con una acusada modernización de las instalaciones portuarias, mediante el establecimiento de muelles, grúas, tinglados y almacenes^{III} y un aumento de la seguridad, mediante el establecimiento de alumbrado y balizamiento.

Posteriormente, en un segundo momento, ya entre 1888 y 1905, Churrua arremetió otra gran obra: la creación del Puerto Exterior. Para ello construyó el rompeolas, muelle y dique de Santurce y el contramuelle de Algorta. El resultado sería el logro de un mayor espacio portuario y de aguas abrigadas que, una vez más, posibilitasen la recepción y atraque de buques de mayor calado, a la vez que se multiplicaba la disponibilidad de muelles y espacio útil.

Con todo ello se daba satisfacción a la evidente aspiración de Vizcaya por construir un puerto exterior de refugio en el Abra. En palabras de la CCB: "ahí se cifra la certidumbre de

^{III} Precisamente la CCB solicitó del Ministerio de Fomento autorización para hacerse cargo de la administración y explotación de dichos servicios. Aunque no lo logró -siendo la propia JOPB quien se habría de encargar de su explotación- ello no pareció afectar a la CCB, ni ser su pretensión que no se adjudicasen a sociedades privadas, sino a entidades de carácter oficial que atendiesen, "sin afán de lucro", las necesidades del comercio de la plaza. MICCB, 1887, "Servicio de grúas y tinglados." MICCB, 1888, "grúas y tinglados".

nuestro porvenir", a la vez que calificaba el proyecto de Churruca y de la JOPB como de "asunto capitalísimo"¹¹².

2.9.1. Gestión y Administración del Puerto.

La administración del Puerto y la decisión acerca de la autoridad a quien corresponde su gestión ha sido tradicionalmente, y continúa siendo en la actualidad, una cuestión que ha interesado sobremanera a las entidades económicas y organismos políticos vizcaínos.

Ya en 1891 la CCB pedía que la administración de los puertos mercantiles quedasen a cargo de las Cámaras de Comercio, alegando que del mismo modo que en Gran Bretaña los puertos eran administrados por juntas civiles, igualmente la Cámara de Comercio administrase el de Bilbao¹¹³. Como es sabido, la Cámara no logró sacar adelante esta pretensión, siendo la JOPB, - organismo con quien en general la Cámara vino manteniendo buenas relaciones, y en el que tuvo representación- el encargado de su administración. No es de extrañar, por tanto, que la Cámara, en óptimas relaciones con la JOPB demandase una mayor autonomía para esta Junta, a la vez que un aumento en sus atribuciones y facultades. Por eso manifestaba su disconformidad con la RO de 7 de agosto de 1898 que tendía -según sus palabras- a cohartar el funcionamiento "hasta cierto punto autónomo" de las Juntas de

¹¹² MICCB, 1887, "Proyecto del Puerto Exterior".

¹¹³ MICCB, 1892, "Administración de los Puertos por las Cámaras de Comercio".

Obras de Puertos. Por todo ello, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao; la Diputación; el Ayuntamiento de Bilbao; el Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio; los Navieros y Armadores de la plaza y la Cámara de Comercio de Bilbao, solicitaron al Ministerio de Fomento con respecto a dicha disposición de 1898, que se dejase a cargo de la JOPB el nombramiento de todo el personal, a excepción del Ingeniero-Director, nombrado, en este caso, por el Ministerio de Fomento¹¹⁴. Esta aspiración tendente a conseguir una mayor autonomía para el Puerto, sería otra constante en el quehacer de las asociaciones empresariales bilbaínas en aras al fomento económico de la provincia.

2.10. LOS FERROCARRILES QUE HAN INTERESADO A VIZCAYA¹¹⁵.

Los primeros intentos de creación de una línea ferroviaria en Vizcaya fueron muy tempranos. Datan ya de 1831, cuando la Diputación proyectó construir una línea que uniese el mercado interior castellano con la provincia de Vizcaya, por la ruta del

¹¹⁴ MICCH, 1898, "Reglamento de las Juntas de Obras de Puertos".

¹¹⁵ Respecto a la evolución del sector ferroviario en España, pueden consultarse: ARTOLA, M. (1978); DIEZ CASTOR, E.P. (1978); DOBESON, K.M. (1988); FERNANDEZ LOPEZ, J. (1987); JIMENEZ ONTIVEROS, F. (1940); LAZERTEGUI, J. (1920); TEDDE DE LORCA, P. (1978) y WAIS, F. (1967). Para un análisis de la influencia del sector en la economía, especialmente en el sector siderometalúrgico, véase: ANES ALVAREZ, R. (1978); ARTOLA, M. (1978); CEBALLOS TERESI, J.G. (1948); COMIN, F. (1983) y GOMEZ MENDOZA, A. (1980) (1982) (1984) (1984-85) (1985a) (1985c) (1989a) (1989b). Para un estudio de la evolución ferroviaria en Vizcaya: ALZOLA Y MINONDO, P. (1898); DELCLAUX, I. (1975); GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M. (1983); MACIAS MUÑOZ, O. (1993); MONTERO, M. (1991); ORMAECHEA, A.M. (1988a) (1988b) (1989); ROTAECHE, F. (1934); UCELAY, J. (1924) (1941) y VELARDE REVILLA, P.M. (1991).

Cadagua y Valmaseda. Poco después, se planteó la denominada "Concesión Vascongada", según la cual se proyectaba la construcción de un ferrocarril entre Madrid e Irún, que atravesara por Bilbao. De momento, ninguno de los dos proyectos llegaron a realizarse. No obstante, simbolizan la temprana aspiración de Vizcaya por iniciar el establecimiento de una adecuada infraestructura de comunicaciones ferroviarias.

El ferrocarril en Vizcaya, igual que en el resto de la Península, comenzó a desarrollarse ya de un modo decidido a partir de la Ley General de Ferrocarriles de 1855. Mediante esta disposición, el Estado otorgaba concesiones a empresas privadas, acompañándolas de subvenciones y autorización para la libre importación de material ferroviario hasta 10 años después de su construcción. Hasta ese momento aún no se habían construido vías férreas de cierta entidad en Vizcaya. A partir de entonces, y hasta comienzos de la presente centuria, se fue configurando el tendido ferroviario vasco.

La construcción y el trazado de este tendido refleja, más o menos nítidamente, las circunstancias del proceso de industrialización por las que atravesó la provincia, correspondiendo a menudo a diferentes características concretas de la economía vizcaína. Y es que Vizcaya había quedado marginada en el trazado de las grandes vías férreas radiales que, partiendo de Madrid, se dirigían a costas y fronteras. Por ello, el empresariado local emprendió la proyección y construcción del trazado ferroviario en base a recursos propios, buscando un

enlace adecuado con su hinterland y con el mercado interior en zonas como Alava, Navarra, Castilla y Aragón, y procurando también una buena comunicación para el Puerto de Bilbao, constante histórica en su evolución económica. Además, al ser el propio capital vasco el que financió los ferrocarriles, se trató, lógicamente, de buscar la mayor rentabilidad posible y de efectuar unos trazados que realmente se mostrasen acordes con las necesidades económicas de la provincia.

Otra característica de la estructura ferroviaria vizcaína lo constituiría la coexistencia de dos medidas de vía diferentes: la vía ancha, de 1'67 metros y la vía estrecha, de 1 metro. Esta circunstancia, decidida en el momento del trazado y construcción, ocasionaría diversos problemas de transbordos y de falta de conexión de las líneas, con sus consiguientes pérdidas de tiempo y dinero.

En cuanto a la evolución de la construcción, el primer ferrocarril importante que afectó a Vizcaya fue el Tudela-Bilbao, de vía ancha y de carácter comercial esencialmente, inaugurado en 1863. Su finalidad era la de enlazar el Puerto de Bilbao con la línea de la Compañía del Norte, que conectaba Madrid e Irún, y con ello lograr la integración de la economía vizcaína en el interior peninsular. Posteriormente, en 1877, desaparecería la Compañía Tudela-Bilbao, siendo absorbida por la del Norte. No obstante, continuaría cumpliendo con su originaria función de enlace del Puerto con el interior de la Península.

Igualmente en vía ancha, fue construido el Ferrocarril de Triano, inaugurado en 1865. Se iniciaba con ello el establecimiento de una serie de ferrocarriles mineros que respondían a la necesidad de transportar el mineral desde bocamina hasta los cercanos embarcaderos de la Ría del Nervión, para proceder a su exportación al Reino Unido.

También en vía ancha, se inauguró en 1889 la línea Bilbao-Portugalete. Ferrocarril de carácter industrial, puesto que su finalidad era trasladar la mano de obra y la producción siderometalúrgica que diariamente se movía entre Bilbao y las industrias de la margen izquierda del Nervión.

Ya en vía estrecha se inauguraron una serie de ferrocarriles. Así:

- En 1882 el Ferrocarril Central de Vizcaya, o Ferrocarril Bilbao-Durango, que unía Bilbao con la Vizcaya nuclear y preparaba el enlace con Guipúzcoa, mediante la posterior línea Durango- Zumarraga.

- En 1886 se inició la explotación de la línea Amorebieta a Guernica y Pedernales, que ya procuraba la unión con el litoral pesquero vizcaíno.

- En 1894 se inauguró la línea Bilbao-La Robla, con la finalidad de poner en relación la siderometalurgia del Nervión con el combustible de las cuencas hulleras de León y Palencia.

- En 1896 se inauguró el Ferrocarril Santander-Bilbao.

- En 1897 se inauguró la línea Bilbao-Las Arenas (que en 1893 se prolongaría hasta Plencia), que discurría por la margen

derecha del Nervión, es decir la margen no industrial de la Ría. Comenzaban así a sentarse las bases de lo que se iba a convertir en el área dormitorio de Bilbao y en el solar de la élite vizcaína.

- Ya a comienzos del siglo actual se establecieron las líneas Bilbao-Lezama y Luchana-Munguía, con la finalidad de conectar el mercado consumidor bilbaíno con las comarcas agrícolas del Asúa, del Butrón y de Munguía.

El trazado ferroviario vizcaíno se encontraba establecido en sus líneas maestras. A partir de entonces, la actuación de las asociaciones empresariales vizcaínas se limitaría a menudo a procurar la mejora del servicio -entendido en un sentido amplio- de estas líneas y, en ocasiones, también a la creación de otras nuevas, aspiración esta última que en contadas ocasiones llegaría a colmarse. En rasgos generales, las pretensiones vizcaínas a corto y medio plazo, una vez consolidado el trazado básico, fueron las siguientes:

- La creación de nuevas líneas de enlace del interior peninsular con el Puerto de Bilbao.

- La mejora de los servicios ferroviarios existentes, especialmente los de la línea del Ferrocarril del Norte.

- El intento de equiparar la cuantía de las tarifas de los ferrocarriles que se dirigían al Puerto de Bilbao, con las que regían para otros puertos peninsulares¹¹⁶.

¹¹⁶ Al respecto: ELVP, caja nº 22, "Ferrocarriles"; ELVP, caja nº 23, "Ferrocarriles (1899-1920)"; ELVP, caja nº 24, "Ferrocarriles (1894-1919)"; ELVP, caja nº 26, "Ferrocarriles (1905-1924)".

2.10.1. Gestiones para la creación de nuevas líneas.

Especialmente importante para los intereses económicos de Vizcaya se consideraba el establecimiento, por la Compañía del Norte, de un tren rápido entre Madrid y Bilbao. El objetivo era crear una amplia corriente de tráfico que favoreciese la importación y exportación por el Puerto Exterior de Bilbao, ya construido por la JOPB a comienzos de siglo. La línea, además, atravesaría el marco agrícola de la amplia submeseta Norte. Se trataba de este modo de que la comunicación con el interior fuera lo más rápida y en las mejores condiciones posibles, con el fin de captar para Bilbao la mayor parte de las exportaciones e importaciones de los puertos del Cantábrico.

Se creó una Comisión Gestora en la CCB, encargada de gestionar lo referente al proyecto, que convocó en noviembre de 1907, en el Salón de Actos del Instituto Vizcaíno, una reunión a la que acudieron representantes de otras provincias interesadas en el proyecto, como Burgos, Madrid y Segovia, también acudieron representantes en Cortes y representantes de la Banca, Marina, Industria y Comercio de Vizcaya. De tal reunión surgió una asociación para promover el proyecto ferroviario directo entre Bilbao y Madrid. No obstante, estas gestiones ante la Compañía del Norte de momento no tendrían éxito¹¹⁷.

A pesar de estos primeros fracasos, las diligencias ante la Compañía del Norte para el establecimiento del ferrocarril

¹¹⁷ MICCB, 1903, 1904, 1907 y 1910, "Comunicaciones ferroviarias".

directo Bilbao-Madrid fueron reanudadas frecuentemente. Esta tenacidad evidencia el interés que tenía para Bilbao la unión directa con la Corte. Con tal motivo se celebró una nueva Asamblea en Bilbao, en los locales de la Cámara de Comercio en el Instituto Vizcaíno, en junio de 1912. El Comité creado para estudiar el asunto barajó varias opciones: a) línea directa a Madrid con vía de 1 metro; b) línea directa a Madrid con vía de 1'45 metros -ancho francés-; c) línea directa a Madrid con vía de 1'67 metros -ancho español-; d) línea de Burgos a Segovia con vía de 1'67 metros. Entre todas ellas, se decidió el establecimiento de una red de acortamiento entre Burgos y Segovia -a través de Aranda-, que reducía en 70 km el recorrido a Madrid, a la vez que evitaba los enlaces de Venta de Baños y Medina del Campo, causa de múltiples retrasos ferroviarios. De este modo, el viaje a Madrid se podría realizar en 9'5 horas. Así, y con otras posibles mejoras, Bilbao sería el Puerto más próximo a Madrid, con 493 km, contra 503 km de Santander, 560 de Pasajes, 577 de Gijón y 831 de La Coruña¹¹⁸. Se trataba por tanto de realizar una carrera en la que acortar kilómetros frente a otras posibles rutas y puertos competidores.

Dada la inexistencia de un servicio ferroviario rápido y directo entre Bilbao y Barcelona, se gestionó también el estudio de una línea de tren expreso entre ambas capitales, para lo cual la CCB entabló negociaciones con las Compañías Norte y M Z A. Asimismo, la Cámara de Comercio realizó una importante labor encaminada a la creación de una línea directa entre Valencia y

¹¹⁸ MICCB, 1912, "Comunicaciones ferroviarias".

Bilbao que permitiese la salida de los frutos de Levante por el Puerto de Bilbao. Para las gestiones y presiones a favor del logro de este tipo de proyectos también se requirió frecuentemente el apoyo de los representantes a Cortes¹¹⁹.

En relación con la creación de nuevas líneas, otro asunto que interesó especialmente a Vizcaya fue el relativo al establecimiento de ferrocarriles secundarios. Sus aspiraciones fueron puestas de manifiesto cuando la Jefatura de Obras Públicas de Vascongadas y Navarra invitó a la CCB para exponer su dictamen sobre el expediente abierto con motivo de la aprobación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios el 30 de julio de 1904. En opinión de la Cámara -canalizando las aspiraciones de la provincia-, lo más beneficioso, para que Vizcaya quedase perfectamente enlazada entre sí, serían las líneas: Munguía-Pedernales, Lezama-Deva, Elorrio-Mondragón y Ermua-Ondárroa¹²⁰.

En relación con la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 25 de marzo de 1908, la CCB, consciente de las posibilidades ofrecidas por la nueva Ley, apoyó la constitución de una sociedad de gran entidad que gestionase la construcción de los ferrocarriles que convenían a Bilbao¹²¹. Al mismo tiempo aportó su apoyo a la construcción de la línea La Robla-Astorga

¹¹⁹ MICCB, 1908 y 1909, "Comunicaciones ferroviarias". MICCB, 1910, "Informe emitido para fomentar el comercio en general y los intereses en esta región".

¹²⁰ MICCB, 1905, "Comunicaciones ferroviarias". Respecto a la actitud de la LVP -no demasiado activa- en relación con la primera Ley de Ferrocarriles Secundarios de julio de 1904 y con la posterior Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de marzo de 1908, puede consultarse: ARANA, I. (1988a, pp.501-515).

¹²¹ MICCB, 1908, "Comunicaciones ferroviarias".

que, a partir de la línea La Robla-Bilbao, posibilitaría la comunicación directa entre la capital vizcaína y las líneas de León a La Coruña y de Plasencia a Astorga, favoreciendo también a la minería de carbón de León y Palencia¹²². Asimismo, la CCB ofreció su apoyo al informe de la Compañía del Ferrocarril Santander a Bilbao, sobre un proyecto de ramal ferroviario de Matico a Azbarren, con objeto de incluirlo en el Plan de Ferrocarriles Secundarios. Dicha línea uniría la de Bilbao-Las Arenas con los Ferrocarriles Vascongados y la línea Santander-Bilbao. La Cámara apoyó este proyecto que evitaría la separación ferroviaria entre la margen derecha e izquierda¹²³.

Nuevamente respecto a los ferrocarriles secundarios, el Ministerio de Fomento presentó al Congreso de las Diputados un proyecto de ley para reforzar la Ley vigente de marzo de 1908. La CCB aun siendo de la opinión de que el proyecto mejoraba la Ley, en cuanto que protegía y fomentaba aún más el interés particular en el desarrollo ferroviario, sostenía la conveniencia de eliminar de él ciertos aspectos perjudiciales. Por este motivo, en el escrito que remitió a la Comisión informadora del Consejo de los Diputados, sobre ferrocarriles secundarios y estratégicos, aplaudía el proyecto pero solicitaba ciertas modificaciones en su articulado. En concreto, solicitaba:

- Que al compás de la iniciativa estatal se fomentase también la iniciativa particular, sensiblemente excluida en el proyecto.

¹²² MICCB, 1908, "Comunicaciones ferroviarias".

¹²³ MICCB, 1909, "Comunicaciones ferroviarias".

- La reducción del período de tramitación de los expedientes de los ferrocarriles secundarios, como máximo hasta 6 meses.

- La extensión de la anualidad aplicable a la obtención del capital necesario para la construcción a 25 millones de pesetas¹²⁴.

2.10.2. Mejora de los servicios ferroviarios existentes.

En este sentido, las aspiraciones de Vizcaya se centraron en la solicitud de mejoras en la línea del Norte, cuya importancia era especialmente notoria para Bilbao; asimismo del servicio entre Bilbao y Orduña¹²⁵ y la construcción de doble vía entre Miranda y Bilbao¹²⁶. También se sucedieron las gestiones ante Norte tendentes a que habilitase mayor cantidad de vagones destinados al servicio local, especialmente para el tráfico ferroviario del Puerto; o para que el Estado subvencionase un ferrocarril a lo largo de la Ría hasta el Puerto Exterior con arreglo a una tarifa única, favoreciendo así el transporte desde el Puerto al interior del país y viceversa¹²⁷. Igualmente, la petición de otras mejoras menores en la línea del Norte fueron frecuentes por estos años, requiriéndose mejora de horarios para evitar retrasos, especialmente en el correo; facilidad de papeleo; establecimiento de calefacción; resguardos de

¹²⁴ MICCB, 1910, "Comunicaciones ferroviarias".

¹²⁵ MICCB, 1903, 1904 y 1908, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹²⁶ MICCB, 1903 y 1905, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹²⁷ MICCB, 1908 y 1910, "Comunicaciones Ferroviarias".

facturación de mercancías y diversas mejoras en el transporte en general¹²⁸.

La CCB también realizó gestiones ante las compañías ferroviarias Bilbao-Santander y Ferrocarriles Vascongados -los llamados ferrocarriles de la costa-, para tratar de mejorar la comunicación a lo largo del litoral cantábrico, entre San Sebastián, Bilbao, Santander y Oviedo, a partir de los ferrocarriles de vía estrecha existentes. Para ello, aunaron esfuerzos las Cámaras de Bilbao, Gijón, Santander y San Sebastián¹²⁹.

2.10.3. Equiparación de tarifas ferroviarias.

La Cámara de Comercio estuvo activamente interesada en que las tarifas ferroviarias de la línea del Norte, que canalizaban el tráfico al Puerto de Bilbao, no perjudicasen su desenvolvimiento. Precisamente la llamada "guerra de tarifas" había sido una de las causas que originó la temprana adquisición del Tudela-Bilbao por parte de Norte, y en Bilbao no se habían terminado todos los recelos que originaba el supuesto trato desigual en cuanto a las tarifas dispuestas por Norte hacia los diversos puertos peninsulares.

¹²⁸ MICCB, 1904, 1905 y 1907, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹²⁹ MICCB, 1908, 1909, 1910, "Comunicaciones Ferroviarias".

Aun así, la CCB no siempre consideró a la supuesta política discriminatoria seguida por Norte en cuanto a las tarifas como factor que jugase en desventaja para el tráfico dirigido al Puerto de Bilbao. En ocasiones, tuvo por más perjudiciales las mermadas atribuciones y facultades de la JOPB, y también ciertas deficiencias de la línea Bilbao-Portugalete. Así por ejemplo, en 1891, y en relación al tráfico de vinos por ferrocarril hacia el Puerto, sostenía que las tarifas ferroviarias vigentes en general eran iguales para Bilbao y para los puertos vecinos, y que incluso éstas favorecían el transporte de vinos de La Rioja a Bilbao. Según este planteamiento de la CCB, las dificultades surgidas para la exportación vinícola en el Puerto de Bilbao, en beneficio de Pasajes, no se encontraban tanto en la estructura de las tarifas de Norte, "como equivocadamente se cree por muchos, sino en que perteneciendo aquel puerto (el de Pasajes) a una empresa particular, ésta ha organizado un servicio de muelles y almacenes que facilita grandemente el tráfico de aquél y de otros artículos importantes"¹³⁰.

No obstante, esta opinión de la CCB favorable a las tarifas establecidas por Norte fue bastante excepcional, siendo bien distinta la creencia dominante respecto al modo en que la compañía ferroviaria ejercía su influencia en el Puerto de Bilbao. Por lo general, se extendió en medios empresariales la idea del daño que ocasionaba a este puerto la diferencia de tarifas establecidas por la Compañía del Norte en relación con otros puertos. La polémica se suscitó, por un lado, en cuanto a

¹³⁰ MICCB, 1981, "Tarifas del Norte y tráfico de vinos".

las tarifas ferroviarias desiguales que regían para los puertos cantábricos entre sí, y, por otro lado, entre éstos y los del litoral Mediterráneo.

Por este motivo, ya claramente se dirigió la CCB a la Compañía del Norte en 1892, pidiendo la desaparición de las diferencias entre tarifas, contestando dicha Compañía que no le era posible cambiar el sistema de tarificación vigente¹³¹. Lo que había ocurrido era que la Compañía del Norte suprimió diversas tarifas especiales que beneficiaban a los puertos cantábricos, estableciendo a cambio tarifas generales. Esto perjudicó fundamentalmente a los comerciantes y fabricantes de harinas vizcaínos a la hora de acudir a los mercados cerealísticos productores de Castilla; circunstancia empeorada además por las tarifas especiales que sí se mantuvieron beneficiando al transporte de cereales desde Valladolid al litoral de Levante y fundamentalmente a Barcelona. Por ello, la CCB que ya en 1892 había solicitado a Norte el restablecimiento de las tarifas especiales que afectaban a Bilbao, reconociendo que ante la crisis que entonces había atravesado Norte no había constituido el momento más oportuno, consideraba que ya en 1895 era el momento de volver a pedirle al Consejo de Administración de Norte el restablecimiento de las tarifas especiales¹³².

¹³¹ MICCB, 1892, "Diferencias de tarifas de ferrocarriles".

¹³² MICCB, 1895, "Supresión de tarifas especiales por la Compañía de los ferrocarriles del Norte".

Asimismo, en relación a la diferencia de tarifas entre el Mediterráneo y el Cantábrico, diversos puertos de este litoral, como Bilbao, Santander, San Sebastián y otros, aludiendo a que las tarifas ferroviarias eran más elevadas en ellos que las que regían para Barcelona, recabaron del Gobierno que, en caso de conceder auxilios a la Compañía del Norte, exigiera en compensación el establecimiento de tarifas especiales para el litoral Cantábrico, del mismo tipo por tonelada y kilometraje que las establecidas para Barcelona. Por último, Norte restablecería las tarifas especiales para el Cantábrico¹³³.

El asunto de las tarifas, sin embargo, no quedó definitivamente zanjado, al surgir en 1908 la polémica suscitada ante la desigualdad de tarifas entre los propios puertos del Cantábrico. En esta ocasión, los problemas surgieron al entender la CCB que las tarifas ferroviarias establecidas para el Puerto de Bilbao estaban recargadas. Lo que pretendía la Cámara era establecer un acuerdo entre Norte y el Ferrocarril Bilbao-Portugalete para evitar que el tráfico se desviase hacia otros puertos, debido a la existencia de tarifas más reducidas. Por ello se afirmaba que: "no se pretende privilegio o exclusivismo alguno, sino sólo alcanzar que nuestro puerto quede equiparado en este extremo a los demás del Cantábrico"¹³⁴. El problema volvió a reaparecer en varias ocasiones, no pareciendo quedar enteramente satisfecha la CCB con las decisiones adoptadas por

¹³³ NICCB, 1895, "Protesta de los puertos del Cantábrico".

¹³⁴ NICCB, 1905, "Tarifas de transportes entre el centro de Bilbao y el interior de la Península". NICCB, 1908, "Soldadura de tarifas ferroviarias".

Norte en cuanto a política de tarifas. De nuevo se incrementaron las gestiones, también solicitadas por el Sindicato de Harineros del Norte de España, para que Norte no perjudicase el tráfico de harinas y salvados hacia Bilbao mediante "su política discriminatoria de tarifas". Y una vez más, según las respuestas de Norte, el asunto parecía nuevamente arreglado¹³⁵. No obstante, continuó este tira y afloja y de nuevo el Sindicato de Harineros del Norte de España solicitó el apoyo de la CCB contra la aprobación de la tarifa ferroviaria para el transporte de trigos y harinas de Norte, aludiendo que se disponía una reducción de los tipos a puertos como Coruña o Gijón, lesionando el tráfico hacia otros como Santander, Pasajes y Bilbao. En tales circunstancias, las Cámaras de Comercio vasco-navarras volvieron a gestionar ante el Ministerio de Fomento a favor del Sindicato de Harineros y del Puerto de Bilbao¹³⁶.

Nuevamente, la modificación de las tarifas del Norte, concretamente de la llamada adición 4ª a la tarifa especial nº8, que, según la CCB, establecía "bonificaciones desusadas" para Coruña, Gijón y Avilés, afectaba los intereses del Puerto de Bilbao y del Sindicato de Harineros. En esta ocasión, la CCB elevó una exposición a la Dirección General de Obras Públicas, en junio de 1912, solicitando que no se aprobase la modificación, si no se extendían a los puertos de Pasajes y Bilbao las rebajas concedidas a Gijón, Coruña y Avilés, tomándose por base las

¹³⁵ MICCB, 1910, "Ferrocarril del Norte".

¹³⁶ MICCB, 1911, "Transporte de cereales".

distancias entre las estaciones de origen y los diversos puertos de Cantábrico. Por RO de 28 de junio de 1912 se desestimó tal reclamación, aprobándose la adición 4ª. En Bilbao, los diversos intereses afectados, como los representados por la Junta de Obras del Puerto, los Sindicatos de Harineros, el Consejo Provincial de Fomento y la Cámara de Comercio de Bilbao, acordaron gestionar ante Norte y en caso desfavorable acordaron "llegada la hora de interesar a todas las fuerzas económicas, a las Corporaciones, representantes a Cortes, y a cuantos sienten amor a la provincia, pues no conviene dejar pasar en silencio medida que si hoy afecta al transporte de trigo y harinas, podría servir de precedente para que se fuese extendiendo a otros artículos, beneficiando a otros puertos en contra del de Bilbao"¹³⁷.

Además del tráfico harinero, la CCB trataba de fomentar otro tipo de tráficos para el Puerto "sin que éste quede postergado a otras líneas bien del litoral Atlántico o del Mediterráneo de la Península", preocupándose de forma especial de las tarifas que afectaban al tráfico vinícola. Por ello requirió a Norte para que el ferrocarril al Puerto de Bilbao también disfrutase de tarifa bonificadora como la existente para los vinos de Alicante y La Mancha destinados a la exportación (beneficio que también disfrutaban las estaciones ferroviarias de Hendaya y Pasajes). Norte justificaba su postura aludiendo al carácter circunstancial de estas tarifas, establecidas a consecuencia de la escasez de

¹³⁷ MICCB, 1912, "Adición 4ª en la tarifa especial nº8 en perjuicio de la industria vizcaína y Puerto de Bilbao".

la última cosecha en Francia, aplicándose sólo a Hendaya y Pasajes, por ser puertos exportadores para Francia¹³⁸.

Las protestas de la CCB se refirieron también, aunque en menos ocasiones, a las tarifas que afectaban al tráfico de pasajeros. Se consideraba, por ejemplo, que la tarifa especial económica de puertos para viajeros, establecida en beneficio de Vigo, Coruña, Gijón, Avilés y Santander era "una ofensa muy grave que se infiere al Puerto de Bilbao"¹³⁹.

¹³⁸ MICCB, 1911, "Transporte de vinos".

¹³⁹ MICCB, 1913, "Tarifa especial de Puerto".

في

3. LA COYUNTURA DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL: EXPECTATIVAS FAVORABLES¹

3.1. LA POLÍTICA INDUSTRIAL PREFERIDA POR LOS EMPRESARIOS VIZCAÍÑOS DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL.

En vísperas de iniciarse la Gran Guerra, en el verano de 1914, los empresarios vizcaínos, tratando de fomentar el desarrollo económico e industrial en la provincia, solicitaron a la Junta de Iniciativas el incremento de las obras públicas, como, por ejemplo, la construcción de nuevos y "modernos puentes en las carreteras". Igualmente, la LVP propuso al Gobierno y a la Diputación Provincial la concesión de determinadas exenciones en los tributos, con objeto de fomentar la implantación de nuevas industrias². De cualquier forma, el inminente inicio de las

¹ Para un análisis de la coyuntura y de la política económica referidas a España durante este periodo, consúltese: GARCIA DELGADO, J.L. (1975b) (1983); GARCIA LOPEZ, J.R. (1984); ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUSOZ, J. (1973) (1974) y SUDRIA, C. (1985a). En relación a Vizcaya: LAZURTEGUI, J. (1914) (1916) (1917) y OSSA ECHABERU, R. (1969).

² JD, LVP, 7-10-1914, "Junta de Iniciativas".

hostilidades en Europa y la neutralidad española en el conflicto abrían para la economía española un período de auge prácticamente inusitado, que haría innecesario el recurso a las obras públicas como elemento impulsor del desarrollo, bastándose sobradamente la acción decidida de la iniciativa privada en aquella coyuntura de expansión. En cuanto a la otra premisa solicitada por Vizcaya, la conveniencia de proceder a una rebaja fiscal, tampoco sería necesaria entonces para tratar de impulsar el crecimiento, es más, como tendremos ocasión de comprobar, lo que se plantearía entonces, por parte de algunos miembros activos del Gobierno, como Santiago Alba, sería un aumento de la carga contributiva, que gravase esencialmente los beneficios, considerados extraordinarios, logrados durante la bonanza de la economía española abastecedora de productos a la Europa en guerra.

Todo ello también provocó un cierto -aunque escaso- relajamiento en la vigilancia de las entidades vizcaínas por la conservación de la ortodoxia proteccionista. Una Europa en guerra, depredadora en gran medida, ocupada en canalizar todo tipo de medios para triunfar en los frentes de Francia, no era por aquel entonces un enemigo económico y comercial tan superior como lo había sido hasta entonces. De cualquier manera, en aquellos momentos de ganancia relativamente fácil, no solamente se pensaba en el corto plazo. Algunos empresarios más previsores, como el Presidente de la LVP, Federico Echevarría, ya sostenía en 1915 que, cuando llegase la paz, la Liga debería "extremar su vigilancia en la defensa del mantenimiento del sistema protector que los presentes acontecimientos han demostrado es de adopción

necesaria para las naciones, incluso bajo el punto de vista militar y de defensa del territorio"³.

Es decir, ni siquiera entonces se abandonaba totalmente en Vizcaya la idea de mantener un proteccionismo acusado. En consonancia con esta idea, la LVP se manifestaba a favor de impulsar una campaña de prensa en defensa de los intereses de los productores⁴.

Durante la coyuntura tan expansiva de la Primera Guerra Mundial, además, las expectativas empresariales se dispararon, proliferando la constitución de nuevos negocios de todo tipo - algunos quizá demasiado precipitados-, bien dedicados a la actividad exportadora, o bien dedicados a abastecer la demanda interior anteriormente surtida con producción extranjera y ahora libre de ella. En tales circunstancias, se elaboró y discutió en las Cámaras el proyecto de Ley concediendo auxilios a la industrias nuevas que se estableciesen y a la ampliación de las existentes. El proyecto pretendía incrementar el estímulo de la actividad industrial, lo que era precisamente una aspiración sentida por el empresariado vizcaíno. Aun así, tampoco satisfacía totalmente las inquietudes vizcaínas que, en informe a la Comisión del Congreso encargada de dictaminar sobre el proyecto, aportaba sus reparos; solicitando:

- Que la protección se otorgase en forma que no perjudicara a las industrias ya establecidas.

³ AG, LVP, 27-5-1915, "Resumen del Presidente".

⁴ AG, LVP, 27-2-1916, "Campaña de prensa".

- Que desapareciera la "injustificada" preferencia concedida por el proyecto a la construcción de buques de más de diez mil toneladas.

- Que no se procediera a la concesión de franquicias arancelarias, en los términos vagos e imprecisos del proyecto⁵.

La definitiva Ley de auxilio a nuevas industrias y desarrollo de las existentes fue aprobada el 3 de marzo de 1917. En círculos empresariales vizcaínos, en general, la Ley fue bien recibida. La LVP, por ejemplo, se mostró conforme, al ver en parte recogidas sus observaciones y suprimidos los aspectos del primitivo proyecto que no le convenían. La Ley aprobada establecía que la protección que se otorgase a una industria, no habría de darle medios para competir ventajosamente con las similares preexistentes. Asimismo, suprimía el amplio régimen de admisiones temporales que proponía el primitivo proyecto, limitando a los productos naturales no obtenidos en el país la exención arancelaria que aquél concedía a todas las materias primas⁶.

Tras la aprobación de la Ley, no obstante, su entrada en vigor daría nuevamente ocasión para que las entidades vizcaínas permaneciesen alerta. Entonces la actividad de la LVP fue encaminada a oponerse a la pretensión de diversas industrias que, al parecer irregularmente, solicitaban acogerse a los beneficios

⁵ JD, LVP, 11-11-1916, "Auxilio a nuestras industrias y desarrollo de las existentes".

⁶ JD, LVP, 21-3-1917, "Ley de auxilio a las industrias nuevas y desarrollo de las existentes".

de la Ley. Con tal fin, la asociación vizcaína envió las oportunas instancias al Ministerio de Hacienda y a la Comisión Protectora de la Producción Nacional⁷. Entre las irregularidades detectadas por la LVP se encontraban las solicitudes de exención de derechos arancelarios para materias primas que no eran productos naturales, algunas de las cuales además se obtenían en el país, e incluso en ocasiones se solicitaba exención de derechos para la maquinaria. Entendiendo que tales pretensiones no se ajustaban a los términos ni al espíritu de la Ley, la LVP solicitó reiteradamente al Ministerio de Hacienda la necesidad de proceder con criterio restrictivo en la concesión de franquicias⁸.

Una lección que tenía aprendida el colectivo de empresarios industriales era que no bastaba solamente con tramitar y presionar para conseguir la aprobación de una normativa que favoreciese sus intereses proteccionistas. Además de esto, ya de por sí harto dificultoso, resultaba imprescindible mantenerse alerta para evitar cualquier tipo de irregularidades que contravinieran la normativa y que pusieran en evidencia la aplicación de la Ley. Por este motivo, tampoco resulta extraño el interés de las entidades empresariales vizcaínas, como la LVP, para conseguir representación en instituciones y organismos como la Comisión Protectora de la Producción Nacional, encargada de velar por el cumplimiento de la reciente Ley de Protección a las

⁷ JD, LVP, 24-10-1917, "Protección a nuevas industrias". Asimismo, ELVP, caja nº 60, "Protección a la Industria Nacional. Ley de Auxilio a Nuevas Industrias (1916-1919)".

⁸ JD, LVP, 17-12-1917, "Ley de Protección a las Industrias".

industrias nuevas y desarrollo de las existentes. El interés vizcaíno en introducirse en este organismo se comprende además porque dicha Comisión Protectora ya había realizado un cometido importante con relación a la Ley de febrero de 1907 y a la de Comunicaciones Marítimas de 1909⁹.

Paralelamente al intento por lograr representación en este tipo de organismos, continuó la labor de las entidades vizcaínas como guardianes del cumplimiento de normas que tanto les afectaban, como la mencionada Ley Suárez-Inclán de 1907 y del control de la consiguiente relación de artículos que admitían concurrencia extranjera a los servicios de la Administración Central, Provincial y Local. Con tal fin frecuentemente se presentaban las oportunas reclamaciones, alegando que muchos de los artículos de la relación se obtenían en el país¹⁰.

Una vez lograda la normativa proteccionista que convenía a sus intereses eran dos, por tanto, los medios utilizados por las entidades empresariales vizcaínas tratando de que las leyes no se convirtiesen en letra muerta. Por un lado, su intento de introducir miembros influyentes en los organismos creados para observar su cumplimiento. Por otro lado, la vigilancia prestada a su observancia, a título particular y sin estar institucionalizada.

⁹ AG, LVP, 18-4-1917, "Resumen del Presidente".

¹⁰ AG, LVP, 28-4-1918; ELVP, caja nº 59, "Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez Inclán (1907-1921)".

También en consonancia con la proliferación de sociedades en aquella coyuntura expansionista, pero en un marco provincial, la propia Diputación de Vizcaya aprobó un Reglamento para la concesión de beneficios -consistentes en la exención o aplazamiento de determinados tributos- a otorgar a las industrias que se estableciesen en la provincia. Los empresarios vizcaínos se mostraron satisfechos con tal actitud, que suponía, por un lado, que la protección no habría de perjudicar a las industrias existentes y que "las industrias que se instalen en Vizcaya no queden pospuestas a las del resto de la nación"¹¹. Con el fin de procurar el cumplimiento del Reglamento y establecer los beneficios a las industrias, la Diputación creó una Comisión Permanente, formada por representantes de la propia Diputación, de la Cámara de Comercio de Bilbao, de la Liga de Sociedades Anónimas, de la Liga Vizcaína de Productores, del Centro Industrial de Vizcaya y del Círculo Mercantil e Industrial de Bilbao¹².

Por último, según se iba acercando el fin del conflicto mundial iba extendiéndose en ambientes empresariales el temor ante las nuevas condiciones que la paz habría de instaurar en la economía internacional y de qué forma esto habría de repercutir en los pingües negocios que entonces se estaban efectuando en España. En tales circunstancias, el presidente de la LVP, Federico Echevarría, se refería en 1917 a la necesidad de unión

¹¹ JD, LVP, 28-4-1918, "Reglamento para la concesión de auxilios a las nuevas industrias y desarrollo de las existentes".

¹² JD, LVP, 22-5-1918, "Protección a las industrias vizcaínas. Nombramiento de representante".

de todos los intereses económicos para lograr del Gobierno "la debida protección que ponga a cubierto a la industria indígena de la lucha comercial que seguramente habrá de iniciarse al término de la actual contienda"¹³.

3.1.1. Las posibilidades de exportación de productos industriales.

En relación con el desabastecimiento sentido en diversas industrias españolas durante este período, que afectaba tanto a la dificultad para adquirir moderna maquinaria como materias primas adecuadas, se sitúa la publicación de una serie de normas, que pretendían en cierta medida frenar las exportaciones españolas, especialmente de materiales siderúrgicos, y tratar con ello de evitar que el país se encontrase más desabastecido.

Como era de suponer, esta actitud provocó una abundante oposición de los empresarios afectados, que veían cómo se dificultaba su posibilidad de vender su producción en los mercados exteriores y de qué forma se rebajaban sensiblemente sus opciones para obtener elevados beneficios en la coyuntura bélica. Por este motivo, su objetivo en comercio exterior fue la

¹³ AG, LVP, 18-4-1917, "Resumen del Presidente". Asimismo, ya en 1918, Echevarría volvió a referirse a las "graves dificultades que en el orden económico y social han de suscitarse al término de la actual contienda, haciendo ver la imperiosa necesidad de apereibirse desde ahora en la debida preparación, a la defensa de nuestros intereses en la competencia que habrá de surgir, y en conexión con tal motivo la íntima unión de todos los productores en defensa de los comunes intereses". AG, LVP, 28-4-1918, "Resumen del Presidente".

reducción o eliminación de las trabas que obstaculizaban la actividad exportadora.

En efecto, la LVP realizó una serie de campañas y presiones - esencialmente ante la Junta de Iniciativas- para oponerse al establecimiento de derechos a la exportación de hierros, encubiertos bajo la denominación de impuestos de transportes¹⁴. Asimismo, se sucedieron las gestiones del Presidente de la LVP, Echevarría, ante el Presidente del Gobierno, Conde de Romanones, y el Ministro de Hacienda, Urzaiz, al objeto de lograr la reducción de los nuevos derechos a la exportación. Estos derechos y gravámenes a la exportación se habían establecido a instancias del ministro de Hacienda, Urzaiz, por RROO de 1 de enero de 1915, ante las presiones de la Asociación de Transformadores Metalúrgicos, que temían el encarecimiento de los productos siderúrgicos que precisaban¹⁵.

Con todo ello, se puso aún más de manifiesto la intensidad del conflicto que estructuralmente venía oponiendo los intereses de los empresarios siderúrgicos (esencialmente vizcaínos, partidarios de exportar su producción) y los metalúrgicos (esencialmente catalanes, partidarios de obstaculizar la

¹⁴ JD, LVP, 7-10-1914, "Junta de Iniciativas". MICCH, 1915, "Mensaje al Rey". Igualmente, la LVP acudió a información abierta sobre el problema de la industria nacional en relación con la exportación de productos españoles, reproduciendo lo alegado en el escrito dirigido a la Junta de Iniciativas anteriormente. JD, LVP, 17-7-1915, "Comisión de Exportación".

¹⁵ Además, por RROO de 1-1-1916 se extendieron también los gravámenes -mediante lo que LVP consideraban "interpretación extensiva y altamente perjudicial"-, a la exportación de diversos materiales férricos como tornillos, tirafondos, etc. JD, LVP, 24-2-1916, "Derechos a la exportación".

exportación tratando de adquirir sus inputs con menos dificultad). La defensa de los intereses siderúrgicos vascos, estuvo entonces ampliamente representada por el Presidente de la LVP, Federico Echevarría, quien, considerando que el consumo siderúrgico nacional ya estaba suficientemente atendido, abogaba por la liberalización de la exportación¹⁶.

También estrechamente relacionado con la pretensión vizcaína de liberalizar la exportación, se encuentra la asistencia de representación siderúrgica de la provincia y de la LVP a las dos Asambleas de Transformadores de Barcelona durante 1915¹⁷. La asistencia a estas asambleas fue considerada muy conveniente por los empresarios vizcaínos, al desenvolverse -en palabras de la LVP- "en un ambiente de marcada hostilidad hacia el elemento siderúrgico", a la vez que en ellas se manifestaron ambiciones "egoístas". A raíz de las Asambleas, se desarrolló una campaña dirigida por el industrial catalán Barret y desarrollada por

¹⁶ JD, LVP, 4-2-1915. En esta pugna entre diferentes grupos de presión, la LVP contó con el apoyo de la LNP, con el fin de contrarrestar lo que consideraba "campaña injustificada e injusta" de los metalúrgicos. JD, LVP, 10-1-1916, "Derechos de exportación sobre productos siderúrgicos". La LVP decía al respecto que una "pequeña parte" de los metalúrgicos de Barcelona "han venido agitando desde hace casi dos años sus proyectos perturbadores, embarcando a otras Compañías de profesión del resto de España, para provocar el conflicto actual". JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urdiz". También respecto a este conflicto surgido entre los elementos siderúrgicos y los metalúrgicos, el Presidente de LVP, Echevarría, se referiría a la "necesidad de mantener una armonía estrecha entre ambos factores de la producción nacional, a fin de que, íntimamente compenetrados, se presten mutuo apoyo y contribuyan a la prosperidad y grandeza del país". Aun así el propio Echevarría "estimó preciso contrarrestar la campaña efectuada por algunos elementos discolos del grupo metalúrgico que llegaron al Gobierno con pretensiones exageradísimas, sumamente onerosas a las industriales siderúrgicas, que a la larga habrían de repercutir en daño de todos, perjudicando notablemente el desarrollo industrial de la nación". AG, LVP, 18-4-1917, "Resumen del Presidente".

¹⁷ Ya anteriormente la LVP había intervenido en el Congreso Nacional Metalúrgico, celebrado en Barcelona, en 1913. Acta de AG de LVP, 27-5-1914, "Resumen del Presidente". La LVP dispuso asimismo de representación en la Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas -organismo creado en Madrid, en octubre de 1913-. JD, LVP, 23-5-1914, "Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas".

"algunos elementos metalúrgicos", claramente opuestos a liberalizar la exportación¹⁸. Como reacción a esta ofensiva de los metalúrgicos -catalanes especialmente-, el Presidente de la LVP, Echevarría, se entrevistó con el Presidente del Gobierno, y los ministros de Hacienda y de Estado. El Ministro Urzaiz causó, en un primer momento, impresiones favorables, que se desvanecieron posteriormente, al hacer extensivas también a las manufacturas toscas de hierro fundido los derechos de exportación creadas en un principio para el lingote, circunstancia que perjudicaba aún más a los siderúrgicos vascos.

En tales circunstancias, los empresarios vizcaínos no ocultaron su estrategia, tendente al logro de una acción común entre los siderúrgicos vascos en torno a la LVP, solicitando el apoyo, tanto de los representantes en Cortes, como de la Cámara de Comercio de Bilbao, del Centro Industrial de Vizcaya y de otras entidades. Asimismo, la LVP elevó un escrito al Presidente del Gobierno, al Ministro de Hacienda y al Ministro de Estado, en el que hacía referencia a los perjuicios que los derechos establecidos para la exportación de hierro y acero habrían de causar a la economía española¹⁹.

¹⁸ JD, LVP, 16-11-1915, "Asamblea metalúrgica de Barcelona". AG, LVP, 27-2-1916, "Resumen del Presidente". JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urzaiz".

¹⁹ Un fragmento del texto era el siguiente: "Se ha recibido la noticia de que a las exportaciones para el extranjero se exige, en las Aduanas, sesenta pesetas por tonelada a las manufacturas de hierro y acero fundido. Esta disposición, (...), ha producido alarma extraordinaria por los graves conflictos que ha de ocasionar, (...). Todos los transformados siderúrgicos y también metalúrgicos que pertenecen a esta Corporación acuden a VE para manifestarle el peligro que se ofrece de seguir aplicando ese procedimiento. (...)". AG, LVP, 27-2-1916, "Resumen del Presidente". JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urzaiz". La LVP sostenía: "Si el Gobierno hubiera estudiado detenidamente el problema que se le planteaba, si hubiese pedido información a la parte acusada, esto es, a los siderúrgicos; (...) el conflicto se hubiese resuelto sin llegar a las proporciones que ha alcanzado. En la última petición dirigida al Gobierno, se ha llegado a pedir para los

El asunto se encontró hasta tal punto que la LVP llegó a afirmar que "para satisfacer las pretensiones de los metalúrgicos catalanes y otros, no bastarían las autorizaciones comprendidas en la amplísima Ley de Subsistencias"²⁰.

También en relación con el afán gubernamental de intervenir y procurar minimizar los efectos de un posible desabastecimiento de metales, se promulgó la RO del Ministerio de Hacienda, de 14 de mayo de 1916, que prohibía la exportación de chatarra y de productos de hierro y acero, mientras no estuviese abastecido el mercado nacional, a la vez que imponía la tasa para los productos de hierro y acero. Los escritos y gestiones de protesta de LVP se incrementaron a raíz de la publicación de esta Real Orden. Además, la puesta en práctica y la agilización de sus medidas era encomendada a una Junta, que contaba en su composición con dos representantes de los intereses siderúrgicos (uno de ellos sería Gregorio Prados Urquijo, Director de la Central Siderúrgica, y miembro de la Junta Directiva de la LVP) y dos representantes de los intereses metalúrgicos, presididos, todos ellos, por el Director General de Comercio. La LVP protestó contra esta RO de 1916, por entender que suponía "la intromisión del Estado en asuntos de la exclusiva competencia de los particulares", considerándola, además, especialmente injustificada y

productos siderúrgicos la libre importación, la prohibición de la exportación de los mismos, y que el Gobierno fije precio para las materias siderúrgicas, por debajo de lo que cuesta la fabricación. El pretexto que alegan es que no se atiende a las necesidades de los metalúrgicos, (...)". JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urzúa".

²⁰ JD, LVP, 2-3-1916, "Disposiciones arancelarias del Sr. Urzúa".

discriminatoria, al no haberse establecido una medida semejante para los artículos de primera necesidad²¹".

No obstante, en último término, la oposición de la LVP no se dirigió a la Ley en conjunto, sino más bien al aspecto que disponía objeciones a la exportación de hierro y acero y al establecimiento de precios tasados para la comercialización interior de estas producciones. No así en relación con la exportación de chatarra, cuya escasez a menudo se hizo evidente durante la coyuntura bélica europea. De este modo, la LVP gestionaría posteriormente cerca del Ministerio de Hacienda, encareciéndole que adoptase medidas para conseguir la eficacia de la prohibición decretada de exportar hierro viejo (es decir, chatarra), dada su escasez²².

Por último, en lo que respecta al comercio exterior, las asociaciones empresariales vizcaínas no se limitaron solamente a procurar la disminución de obstáculos a la exportación, sino que trataron de fomentarla mediante todo tipo de incentivos. Así, contando con el apoyo del Senador Allendesalazar, solicitaron el establecimiento de Bonos de Compensación a la exportación de manufacturas españolas, con lo que se pretendía atenuar las desventajas que éstas encontraban en los mercados extranjeros. Estas apreciaciones coincidían también con lo expuesto por la LVP

²¹ JD, LVP, 9-6-1916, "Tasa de los hierros".

²² JD, LVP, 28-4-1918, "Exportación de chatarra".

en las informaciones remitidas acerca de los proyectos de Ley de Zonas Francas y Admisiones Temporales²³.

3.1.2. Construcción Naval en la coyuntura bélica.

Durante la coyuntura de la guerra mundial, en el contexto de los desabastecimientos y del auge del sector naviero, se aprobó la Ley de 15 de febrero de 1915, en virtud de la cual el Gobierno se reservaba facultades para concertar nuevos contratos en materia naval. Esta prerrogativa, que permitía al Ejecutivo una mayor intervención, motivaría una oposición de los constructores navales españoles.

En efecto, el sector de la construcción naval no permaneció al margen de la polémica -que se puede considerar endémica o estructural- que oponía los intereses de la empresa pública con los del capital privado. En tal sentido, la CCB gestionó ante el Ministerio de Marina para que suspendiera cualquier proyecto relativo al fomento de la construcción de buques mercantes en arsenales del Estado, como el del Ferrol. Para reforzar su petición la Cámara aportaba una serie de argumentos²⁴:

- Si se pretendía continuar en la línea de la Ley de junio de 1909, resultaba insoslayable fomentar las industrias navales con capital privado.

- La competencia de los arsenales del Estado con los

²³ JD, LVP, 3-2-1915, "Bonos de Compensación".

²⁴ MICCB, 1915, "Comunicaciones cruzadas entre la CCB y el Ministerio de Marina".

astilleros impulsados con capital privado era desigual, debido fundamentalmente a que los astilleros estatales disfrutaban de amplios beneficios. Además, estaban exentos del pago de diversos impuestos como el del timbre; derechos reales y pagos al Estado; contribución industrial; derechos arancelarios de las dragas, gángiles, grúas, accesorios, locomotoras, vagonetas, etc. Además de ello, disponían de subvenciones para habilitación de arsenales, por valor más de 20 millones de pesetas, consignadas en los presupuestos del Estado²⁵.

No obstante, en esta dualidad entre industria privada y pública, no todo fueron roces, como lo demuestra el agradecimiento de la CCB ante la posibilidad de apertura de concurso entre la industria naval privada para construir los buques auxiliares de la Escuadra, a la que Vizcaya, lógicamente, no tardó en acudir²⁶. Otro ejemplo de que no todo fueron oposiciones vizcaínas a las medidas en materia de política industrial adoptadas entonces por el Gobierno, lo constituyó la reacción favorable que tuvo en círculos empresariales vizcaínos la Ley de 22 de julio de 1918, relativa al ordenamiento y nacionalización de las industrias militares y navales, que disponía que todo material adquirido con destino a los servicios de defensa de España, debería ser producto de la industria y

²⁵ En cuanto a la actitud de la empresa privada en España con relación a la posible competencia ejercida por el sector público -tema sobre el que más adelante se volverá en repetidas ocasiones-, puede consultarse: CABRERA, M. (1991). Asimismo, respecto a la empresa pública en España: ALBISANA, C. (1973); COMIN, F. y MARTIN ACESA, P. (1991); MARTIN ACESA, P. y COMIN, F. (1990a) (1990b) (1992b); MEDEL CAMARA, B. (1972) y VELARDE FUERTES, J. (1964).

²⁶ VICCB, 1915, "Mensaje al Rey".

trabajo nacionales, salvo las excepciones consignadas en el texto de la Ley. La LVP mostró su agradecimiento a Maura, en calidad de Presidente del Consejo de Ministros²⁷.

3.2. EL COMERCIO EXTERIOR.

Las circunstancias económicas coyunturales surgidas con la guerra mundial provocaron lógicamente una alteración sensible en las condiciones que regían el comercio exterior en España. Esta situación coincidió con el inicio de una información pública ante la proximidad de la revisión arancelaria que, reglamentariamente, debía efectuarse en 1916. Ello dio origen, como venía siendo habitual en tales casos, a una incertidumbre y a una mayor alerta por parte de las asociaciones empresariales, buscando que las tarifas a establecerse por la nueva revisión no se desviasen de lo considerado óptimo por ellas, es decir, de la defensa del mercado interior. Con tal motivo, en orden a conseguir una mayor efectividad, la LVP reclamaba la unión de intereses de todo el colectivo empresarial²⁸. De cualquier forma, el asunto no fue a mayores y estas cuestiones, al parecer meramente puntuales,

²⁷ JD, LVP, 24-8-1918, "Protección a la industria nacional". También en relación con la construcción naval durante el conflicto: ELVP, caja nº 31, "Marina Mercante. Construcción Naval (1916-1923)".

²⁸ AG, LVP, 27-5-1914, "Resumen del Presidente". AG, LVP, 27-5-1915, "Revisión Arancelaria". Precisamente, a raíz de esta prevista revisión del Arancel surgió un motivo de discrepancia -aunque leve- entre los dos grandes organismos que defendían los intereses empresariales vizcaínos: la LVP y la CCB. El motivo concreto fue un discurso de Horacio Echevarrieta en el Congreso en relación al sistema arancelario español. La LVP se posicionó en contra de la intervención de Echevarrieta, entendiendo que dirigió "ataques injustificables al sistema arancelario". La CCB, por su parte, proyectaba homenajear a Echevarrieta por su discurso en el Congreso. JD, LVP, 3-2-1915, "Ataques al Arancel".

pronto se olvidaron, continuando siendo la cordialidad la nota dominante entre la CCB y la LVP, como se pone de manifiesto por el hecho de que ya en 1917 la Cámara cediese oficiosamente su representación en la Junta de Aranceles y Valoraciones a la Liga, invitándola a designar candidato a su nombre en dicha Junta. La única condición puesta por la CCB fue que la designación recayese "en persona versada en cuestiones arancelarias, y conocedora de los intereses de la producción española, singularmente de la del Norte de España". Respondiendo a tales requisitos, la Liga propuso como representación idónea a su Presidente, Federico Echevarría²⁹.

3.2.1. Política de importaciones.

En el apartado de comercio exterior, el capítulo de importaciones tampoco se vio exento de alteraciones en el contexto de la coyuntura de guerra en Europa. Se extendió entonces el problema del desabastecimiento -provocado a raíz del peligro de la guerra submarina desarrollada por Alemania y por la necesidad de las potencias europeas de dedicar la totalidad de sus recursos con vistas a triunfar en el frente-.

Las circunstancias bélicas en las grandes potencias europeas redujeron de forma drástica su tradicional capacidad de competencia y, a la vez, posibilitaron una importante demanda exterior para la producción española. Sin embargo, la política

²⁹ JD, LVP, 7-7-1917, "Representante en la Junta de Aranceles y Valoraciones".

de sustitución de importaciones que entonces hubo de llevarse a cabo necesariamente en España, y que tantos beneficios aportó a diversos sectores, tuvo, no obstante, como contrapartida, la dificultad, o en ocasiones imposibilidad, de que la industria española se proveyera de la tecnología, maquinaria y el utillaje adecuado. Esta deficiencia de bienes de capital sería, a la postre, un gran obstáculo para el desarrollo económico español. De momento, no obstante, los empresarios vizcaínos en conjunto, inmersos en una ganancia menos difícil que en otras coyunturas, no parecieron prestar demasiada atención a los problemas derivados de la imposibilidad de proveerse de moderna tecnología allende los Pirineos. Al menos, entre las peticiones más acuciantes de la Liga Vizcaína de Productores a los poderes públicos, apenas figuraba esta premisa. En este sentido, entre los aspectos concretos que interesaron a la LVP en materia de importaciones durante este ciclo expansivo, se encontraban los siguientes:

- La preocupación respecto a diversos proyectos de zonas francas solicitados al Gobierno por varias localidades del litoral a finales de 1914. La LVP solicitaba una rápida y amplia información al respecto, tendente a clarificar aspectos como el género de fabricaciones, alcance de las exenciones de impuestos y otras circunstancias que delimitasen las características de las posibles zonas francas solicitadas³⁰. Cuando se estudió el proyecto para la constitución de zonas francas, la LVP, considerando que supondría un peligro para la producción

³⁰ JD, LVP, 9-12-1914, "Proyecto de zonas francas".

nacional, se opuso a que saliera adelante, defendiendo como alternativa al proyecto la creación de Bonos de Compensación, utilizados a modo de papel liberatorio para pagar por importaciones de Aduanas³¹.

- La inquietud y oposición respecto al proyecto de Ley de Admisiones Temporales, discutida en las Cortes entre 1914 y 1915, considerando que suponía una reducción de las garantías establecidas en defensa de la producción nacional. También en este caso la LVP apoyó como proyecto sustitutivo al de Admisiones Temporales, el de la creación de Bonos de Compensación³².

- La oposición encaminada a impedir que prosperase la petición de franquicia de derechos para la hojalata, solicitada por algunos industriales³³.

- Las peticiones tendentes a la reducción o eliminación de las trabas que obstaculizaban la adquisición de materias primas no producidas en España, pero manteniendo la reserva del mercado español para la industria nacional. En este sentido, dada la escasa disponibilidad de materias primas, se sucedieron las gestiones de la Liga tendentes a que el Gobierno francés, por intermediación del Ministerio de Estado, autorizase la exportación a España de un tonelaje de chatarra equivalente al

³¹ JD, LVP, 5-1-1915, "Zonas francas".

³² JD, LVP, 5-1-1915, "Proyecto de Ley de Admisiones Temporales". AG, LVP, 27-5-1915, "Resumen del Presidente".

³³ AG, LVP, 27-5-1915, "Supresión de derechos a la hoja de lata".

representado por las importaciones de artículos siderúrgicos de España en Francia³⁴.

3.3. LOS INTERESES BILBAINOS Y LA POLITICA NAVAL.

No hay duda de que la coyuntura de la Primera Guerra Mundial fue favorable para el sector naviero español y singularmente vizcaíno. Si bien como consecuencia de las acciones de guerra submarina desapareció desafortunadamente una parte de la matrícula de Bilbao, los beneficios logrados entonces por el sector se dispararon enormemente. No es de extrañar, por tanto, que en tales circunstancias la CCB afirmase que ante el gran impulso de la industria naviera los armadores de Bilbao renunciasen "patrióticamente a las primas a la navegación"³⁵.

Sin duda, la guerra provocó importantes alteraciones en relación al sector naval, a saber: incremento elevado de los fletes, pérdidas de tonelaje a consecuencia de las acciones submarinas y escasez de buques y venta de ellos al extranjero, aprovechando la amplia y poco exigente demanda existente durante la coyuntura bélica. Como consecuencia de todo ello, no puede resultar extraño que, con la finalidad de regular el sector, la

³⁴ MICCB, 1915, "Mensaje al Rey". JD, LVP, 17-7-1915, "La chatarra".

³⁵ MICCB, 1915, "Mensaje al Rey". Respecto a los efectos que tuvo la Primera Guerra Mundial en relación al negocio naviero: OSSA ECHABURU, R. (1969, pp. 77-105); ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. Y MUSOZ, J. (1974, vol.2, pp. 9-97) y VALDALISO GAGO, J. M., (1991, pp.128-140, 240-251). Igualmente; ELVP, caja nº 30, "Marina Mercante. Construcción Naval (1911-1916)"; ELVP, caja nº 31, "Marina Mercante. Construcción Naval (1916-1923)".

acción de los poderes públicos se extendiese en base a dos elementos relacionados entre sí: evitar la enajenación y venta de buques al extranjero y, al mismo tiempo, minimizar los efectos del desabastecimiento.

3.3.1. La prohibición de venta de buques.

Con la intención de evitar la venta excesiva de buques españoles a otros países -ante el riesgo de reducirse la matrícula española a consecuencia de las necesidades de transporte de los países beligerantes-, se dispuso, por RD de 7 de enero de 1916, la prohibición de venta o hipoteca de los buques mercantes superiores a 500 toneladas de registro bruto, y con una antigüedad menor de 15 años, a personas naturales o jurídicas extranjeras. Las quejas contra el Decreto por parte de los navieros vascos, apoyados por otras asociaciones empresariales, como la CCB, no se hicieron esperar, calificándolo de "atentatorio a la libertad, a la propiedad y a las bases constitucionales". Si bien en Bilbao se reconocía la realización de importantes ventas de buques al extranjero, se justificaba esta actitud aludiendo a la vetustez de este tonelaje, "en pésimas condiciones de prestar servicios y objeto de cuantiosas reparaciones"³⁶.

³⁶ Información, nº 53, 13-1-1916, "Restricciones a la Marina Mercante". Información, nº 53, 13-1-1916, "La venta de buques y el interés de Vizcaya", por Julio Lazúrtegui. También Julio Lazúrtegui consideraba al Decreto una "desdichada equivocación". Es más, el famoso publicista no pretendía ocultar la venta de buques al exterior, mostrándose claramente favorable a ese tipo de enajenaciones, cuyo producto -decía- habría de contribuir al porvenir económico de Vizcaya. Por ello defendía que el Estado no crease obstáculos a esta actividad.

La movilización vizcaína en contra del Decreto de enero de 1916 en buena parte daría sus frutos. Tras la entrevista de una Comisión vizcaína trasladada a Madrid con Romanones, pareció llegarse a una solución de compromiso que en principio contentaba a las dos partes. Por un lado, se rebajaba sensiblemente la imposibilidad de venta de buques españoles en el extranjero, impidiéndose esta práctica sólo cuando el tonelaje español no fuese inferior al registrado en la matrícula el 31 de diciembre de 1914; flexibilizándose aún más los términos de la Ley para aquellos buques con más de 20 años en servicio. A cambio, los navieros se comprometían a facilitar el tonelaje necesario para el transporte de trigo, maíz y carbón, de tal modo que fuesen puestos, franco bordo, en puertos españoles a un precio inferior, en 30 pesetas la tonelada, a la cotización media que dichos productos alcanzasen en el mercado. La satisfacción de los navieros fue motivada por haber logrado rebajar las exigencias de la Ley, la del Gobierno por haber resuelto, al menos temporalmente, los problemas de desabastecimiento que habían motivado el Real Decreto³⁷.

3.3.2. Requisa de los buques a flete reducido: el quebranto a los navieros.

También en respuesta al interés gubernamental por reducir los efectos del desabastecimiento durante la guerra, se dispuso, en

³⁷ Información, nº 54, 27 de enero de 1916, "El Decreto sobre la Marina Mercante".

virtud de la Ley de Subsistencias (Ley Bugallal) de 18 de febrero de 1915, y de otras normativas aprobadas el 3 de marzo de 1916 y el 16 de octubre de 1917, la requisa de servicios a flete reducido sobre un tonelaje limitado a 180.000 toneladas de registro. Más adelante, por RD de 31 de mayo de 1918, se dispuso que, cuando las necesidades de la economía lo considerasen oportuno, la posibilidad de establecer la tasa de los fletes afectase incluso a la totalidad de la Marina Mercante española.

En virtud estas normativas, que facultaban al Gobierno para establecer el flete reducido, surgió para los navieros el quebranto; a saber, la diferencia entre el flete reducido y el libre en el mercado; debiendo correr su satisfacción, no a cargo de la Administración, sino de los propios navieros, y en proporción al tonelaje sobre el que recaía la incautación. Además, tratando de coordinar y regular estas actuaciones de los poderes públicos en materia naval, se establecieron dos organismos básicos: la Junta de Transportes Marítimos (RD de 3 de marzo de 1916) y el Comité del Tráfico Marítimo (RD de 6 de octubre de 1917)³⁸.

La reacción de los navieros vizcaínos, apoyados en ocasiones por organismos como la Cámara de Comercio o la Diputación de Vizcaya, fue contraria a tales disposiciones, considerando la existencia de cierta discriminación respecto a otros sectores

³⁸ Sobre este aspecto: VELARDE REVILLA, P.M. (1991, vol. III). Respecto a la Ley de Subsistencias de febrero de 1915: ROLDAN, S., GARCIA DELGADO, J.L. y MUSOZ, J., (1974, vol. I, pp. 157-165).

como el manufacturero, alimenticio o las materias primas, que no aparecían tan tasados, ni mucho menos requisados³⁹.

La actitud adoptada por los navieros vizcaínos en relación al problema de las subsistencias y su posible vínculo con el encarecimiento de los fletes, puede estudiarse, además, a través del memorándum que la Asociación de Navieros de Bilbao, presidida por Ramón de la Sota, dirigió a los ministros de Hacienda y Fomento el 25 de febrero de 1915, donde se hacía referencia a la "ignorancia y ligereza" con que, en su opinión, eran tratados los temas navales por los políticos y periodistas en España. La Asociación de Navieros, dejando rienda suelta a su malestar, sostenía que no resultaba extraño que "gentes ignorantes en absoluto de la materia achacasen a los navieros el aumento del precio del trigo y del carbón".

De cualquier forma, ya al menos desde comienzos de 1915, la Asociación de Navieros de Bilbao venía ofreciéndose al Gobierno para poner a su disposición, en el transporte de trigo de Argentina y EE.UU., los buques que le correspondiese en proporción a su tonelaje con relación al total de la bandera española, y al tipo de flete que estableciesen las demás navieras españolas⁴⁰. La CCB, por su parte, también mantenía una postura muy cercana a los intereses navieros, cuando acusaba al Gobierno de querer desviar la atención de la opinión pública, pretendiendo

³⁹ Información, nº 111, 13 de junio de 1918, "La regularización del tráfico marítimo".

⁴⁰ Información, nº 31, 11-3-1915, "Las subsistencias y el transporte de carbones y fletes".

identificar el problema de los fletes con el de las subsistencias, "siendo cuestiones completamente distintas y desligadas la una de la otra"⁴¹. Además, los navieros bilbaínos, tratando de no despertar recelos en la opinión pública, decían mantener su disposición a dar facilidades y no contribuir al encarecimiento de artículos importables de primera necesidad como eran el bacalao, el maíz y el trigo. Por otra parte, en relación a la carestía del carbón, los navieros tampoco la achacaban al coste del transporte; antes bien, afirmaban que resultaba suficiente para su traslado la acción complementaria de las líneas ferroviarias y los buques dedicados a tal fin.

También en relación con los intentos de minimizar los efectos del desabastecimiento, el Gobierno quedó facultado, mediante la Ley de Subsistencias de febrero de 1915, para permitir la práctica de navegación de cabotaje en las costas españolas a buques construidos en el exterior; bien matriculados en España o bien operantes con pabellón extranjero. Esta disposición, actuaba en contra de la Ley Fomento a la Industria y Comunicaciones Marítimas de 1909, que reservaba el tráfico de cabotaje nacional a los buques construidos y abanderados en España.

3.3.3. Fomento de nuevas líneas.

Al margen de estas alteraciones del negocio naviero, que constituyen por sí mismas uno de los aspectos más reseñables del

⁴¹ Información, nº, 53, 13-1-1916, "Restricciones a la Marina Mercante".

sector durante este período, los empresarios navieros continuaron con la tradicional política de fomento de nuevas líneas marítimas que potenciasen el tráfico realizado desde y hacia Bilbao. En este período se gestionó en orden a conseguir el establecimiento de las siguientes líneas:

- Línea regular de vapores Bilbao-Southampton-Londres; solicitada por la CCB y por diversas entidades domiciliadas en la cuenca del Ebro, a quienes también beneficiaba su establecimiento. Su finalidad era la de abastecer al mercado inglés con frutas y hortalizas de La Rioja, Aragón y Castilla, canalizándolas a través del Puerto de Bilbao. Para ello, se elaboró un estudio conjunto tanto del mercado inglés, como de la posible reducción de tarifas de transportes y de otros aspectos como, por ejemplo, el tipo de envasado⁴². Las gestiones para el establecimiento de esta línea fueron especialmente dificultosas al haber surgido también en Bilbao, en 1914, otro proyecto alternativo -no apoyado por la CCB-, que pretendía enlazar la capital vizcaína con el puerto británico de Falmouth. El objetivo de esta línea Bilbao-Falmouth era mantener la comunicación postal entre España e Inglaterra, obstaculizada por vía terrestre ante el avance de alemán en Francia durante la Gran Guerra. La CCB dijo desmarcarse de aquella iniciativa, afirmando que no respondía a las necesidades reales de Bilbao. Esta línea hacia Falmouth resultó un fracaso y la CCB, temiendo que ello pudiese

⁴² Por RO, publicada en la Gaceta de Madrid el 18 noviembre de 1913, se abrió información pública, recibiéndose 44 informes favorables. También el Consejo Superior de Fomento informó favorablemente de la línea. Información, nº2, 29-1-1914, "Comunicaciones Marítimas".

provocar un obstáculo para sus aspiraciones, afirmaba que Bilbao-Falmouth no había constituido un ensayo de la Bilbao-Southampton-Londres, que respondía a objetivos diferentes⁴³.

- Línea Nueva York-Bilbao. Esta iniciativa de solicitar al Gobierno la creación de una línea marítima directa entre España y aquella ciudad estadounidense, surgió de la Cámara de Comercio Española en Nueva York. La CCB opinaba estar de acuerdo con algunos aspectos, como con la garantía dispuesta del 5 por cien del capital por parte del Estado. Esta era además la fórmula empleada en Inglaterra, Alemania, Francia e Italia para las líneas marítimas de ultramar. La entidad bilbaína también estaba conforme con la finalidad de la línea, que sería la exportación de conservas, vinos, pieles y lanas a EE.UU.; y la importación a España de maquinaria, algodón, aceites minerales y grasas. Pero la Cámara se manifestaba en desacuerdo con la pretensión de que la línea solamente recalase en Vigo como puerto peninsular, prefiriendo que la línea tocase los puertos de Vigo, Coruña, Santander y Bilbao, mediante servicio mixto de pasaje y carga, como lo venían haciendo las líneas establecidas para La Habana y Veracruz. A modo de argumento, Bilbao justificaba la importancia de su puerto en cuanto a la exportación, basándose en su situación de salida natural para las comarcas ganaderas de Castilla y del núcleo conservero y vinícola de La Rioja, Aragón y valle del Ebro; y respecto a la importación, porque como capital de una provincia industrial era demandante de máquinas

⁴³ MICCB, 1915, "Líneas Bilbao-Southampton-Londres".
Rey".

MICCB, 1915, "Mensaje al

y productos de EE.UU., a la vez que disponía de abundantes casas de suministros y talleres de construcciones y reparación. Además, en cuanto a pasaje, el Puerto de Bilbao contaba con una importante corriente migratoria⁴⁴.

- Mejoras en la línea con Filipinas. Con tal motivo, y a iniciativa del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona se reunieron en Madrid, en marzo de 1917, diversas entidades empresariales de España, entre las que se encontraba la LVP, para desarrollar una campaña tendente al mantenimiento de una comunicación regular con Filipinas. El interés vizcaíno en este asunto radicaba especialmente en el hecho ser Vizcaya una provincia ampliamente importadora de yute y estaño filipino con destino a su industria textil⁴⁵.

3.4. MEJORAS DEL PUERTO DE BILBAO DURANTE LA GRAN GUERRA.

Las grandes realizaciones efectuadas en el Puerto durante el cambio de siglo ya habían establecido su moderna configuración; aun así, durante este período, la JOPB planteó una serie de proyectos que también contribuyeron a la adaptación de sus instalaciones a las necesidades de la moderna navegación.

⁴⁴ MICCB, 1915, "Línea de vapores Nueva York-Bilbao".

⁴⁵ JD, LVP, 21-3-1917, "Línea de Filipinas". AG, LVP, 18-4-1917. JD, LVP, 22-5-1918, "Línea de Filipinas". JD, LVP, 11-6-1918, "Tráfico con Filipinas".

Una vez más, el objetivo que se pretendía era incrementar el carácter comercial de Puerto y la captación de un tráfico más intenso. Tales proyectos fueron⁴⁶:

- El establecimiento de un muelle de atraque en Zorroza.
- La construcción de mayores líneas de atraque y muelles para facilitar operaciones de estiba y desestiba y evitar las estadias prolongadas de los buques. Para ello se pedía que el Gobierno agilizase la tramitación de estas obras.
- La creación de almacenes generales de depósito y de depósitos aduaneros que favoreciesen al pequeño comercio. A pesar de ello, la construcción de los -posteriormente denominados- Almacenes Generales de Uribitarte no comenzaría hasta 1919.
- La constitución de una sociedad anónima que favoreciese el crédito sobre mercancías. Con ello se pretendía organizar el crédito personal mutualista a base de las mercancías depositadas en los almacenes generales, expidiendo títulos de propiedad con las células pignoraticias o "warrants", para cubrir operaciones de préstamo.
- La habilitación de una amplia zona comercial, contigua al muelle longitudinal de Abando.
- Las gestiones para conseguir en el Puerto de Bilbao el establecimiento de un depósito franco, semejante a los existentes en Cádiz y Barcelona.

⁴⁶ MICCB, 1915, "Muelle de atraque en Zorroza". MICCB, 1915, "Mensaje al Rey". MICCB, 1915, "Almacenes generales de depósito". JD, LVP, 9-12-1916, "Junta de Obras del Puerto".

3.5. LOS FERROCARRILES.

Aun no siendo el sector ferroviario objeto de una atención preferencial durante este período, las asociaciones empresariales vizcaínas no se permitieron el lujo de dejarlo de lado; máxime cuando las innovaciones en materia de navegación aérea o de transporte rodado por carretera, que se estaban originando durante la guerra europea, todavía no constituían más que un incierto sustitutivo al, ya entonces, tradicional transporte por ferrocarril.

Entre las gestiones efectuadas por la CCB en orden a mejorar las condiciones del sector ferroviario y a mantener al Puerto óptimamente comunicado con su hinterland, continuaron desarrollándose las ya habituales en relación con la diferencia de tarifas, precisamente, con el fin de evitar su desigualdad. De este modo, prosiguió la reclamación para establecer en Vizcaya las consideradas tarifas privilegiadas, que regían en otras provincias. Al mismo tiempo, se pretendía la fijación de una tarifa única que rigiese en el Puerto⁴⁷.

En opinión de la CCB, las tarifas establecidas por Norte adolecían de una "iniquidad irritante" para puertos como Bilbao, Santander y Pasajes, en ventaja de otros puertos como los del Sur y Levante, que disponían de tarifa por tonelada y kilómetro más

⁴⁷ MICCB, 1915, "Tarifas ferroviarias".

reducida, y a los que se trataba de beneficiar con percepciones más económicas. Por ello, la Cámara consideraba conveniente emprender una campaña que corrigiese "estos abusos"; continuando, por tanto, sus gestiones y protestas con el fin de evitar los perjuicios derivados de las tarifas de Norte, como eran, especialmente, la pérdida de tráfico para el Puerto de Bilbao⁴⁸.

La polémica suscitada en torno a las tarifas ferroviarias no fue el único asunto que interesó a los empresarios vizcaínos en materia de ferrocarriles durante este período. También volvió a adquirir carta de naturaleza el interés suscitado por los ferrocarriles secundarios. Aunque, en este caso, la actitud fue bien distinta, al mostrar asociaciones como la LVP su satisfacción por la publicación de la RO de 6 de diciembre de 1917 en la Gaceta, anunciando el concurso de proyecto para la construcción del Ferrocarril Munguía-Bermeo-Pedernales⁴⁹.

Por lo demás, durante este período, las gestiones de Vizcaya en materia ferroviaria fueron más bien escasas, si se exceptúan las intervenciones de Federico Echevarría en el Senado, tratando de que el entonces ministro de Fomento, Cambó, autorizase la concesión de ferrocarriles denominados industriales, es decir, destinados al uso de industrias particulares, con la posibilidad de que el Estado se reservase el derecho de expropiación cuando

⁴⁸ MICCB, 1915, "Mensaje al Rey".

⁴⁹ JD, LVP, 17-12-1917, "Ferrocarriles Secundarios" De momento, sin embargo, el proyecto no se ejecutaría, habiendo de esperarse hasta la postguerra civil para su construcción.

las circunstancias lo justificasen. La petición fue apoyada también por la Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas⁵⁰.

3.6. LA OPOSICION A LA REFORMA FISCAL: LOS BENEFICIOS EXTRAORDINARIOS.

La coyuntura tan favorable para los negocios, ligada a las posibilidades que se abrían temporalmente para la economía española como consecuencia de la neutralidad en la guerra europea, dio lugar a que inquietos ministros, que ocuparon entonces la cartera de Hacienda, como el Conde de Bugallal o Santiago Alba, trataran de sacar adelante diversas reformas hacendísticas con el fin de proveer más recursos para el Estado, mediante un aumento de determinados gravámenes o la creación de otros nuevos, basados esencialmente en los denominados beneficios extraordinarios logrados en tan óptimas circunstancias. Huelga decir que los empresarios, por su parte, no estuvieron dispuestos a aceptar de buen grado una creciente imposición fiscal, oponiéndose con tenacidad y por medios diversos a estas pretensiones.

⁵⁰ JD, LVP, 11-11-1916, "Ferrocarriles Secundarios". JD, LVP, 22-5-1918, "Ferrocarriles Industriales". No resultaba muy frecuente, pero en este caso coincidían los intereses de la LVP y los de la Asociación de Industrias Metalúrgicas. En otro orden de cosas, Federico Echevarría también intervino en el Senado para defender la unificación del material fijo y móvil, y favorecer con ello la integración y circulación del ferrocarril en todas las líneas de igual ancho de vía. JD, LVP, 11-11-1926, "Ferrocarriles Secundarios". JD, LVP, 22-5-1918, "Unificación del material ferroviario". ELVP, caja nº 26, "Ferrocarriles (1905-1924)".

Ya en relación con la información abierta acerca de las reformas tributarias propuestas por Bugallal como Ministro de Hacienda, la CCB elaboró un informe, que envió en diciembre de 1915 al Presidente de la Comisión de Presupuestos del Congreso. En dicho escrito, la CCB mantenía a las claras una postura totalmente contraria a la reforma tributaria, calificándola de "injusta, inoportuna y poco práctica". En opinión de la CCB, lo que la economía española precisaba en vez de la reforma fiscal, era lo siguiente:

- Una reorganización de los servicios del Estado, suprimiendo todos los organismos inútiles de la Administración, con lo que habrían de lograrse considerables economías.

- Un importante estímulo al capital, que aumentase la inversión y crease riqueza y no -como se pretendía-, gravar al capital, "ahogando toda iniciativa de ahorro y dificultando la creación de nuevas empresas industriales y el desarrollo de las existentes".

- Un tercer punto hacía referencia a la urgencia con que se pretendía efectuar la, no anhelada, reforma tributaria. La CCB afirmaba: "Los problemas tributarios que se piensan son de notoria gravedad y trascendencia, y para que el país pueda meditar sobre ellos y emitir una opinión reflexiva, es indispensable que su discusión no se presente con caracteres urgentes y de improvisación, incompatible con el acierto y seguridad que deben acompañar asuntos vitales para la economía nacional". Además, la CCB consideraba todavía más grave el asunto de la reforma tributaria, cuanto que los nuevos tributos proyectados y, especialmente, el establecimiento de una

contribución general sobre el patrimonio, afectaba a Vizcaya, a pesar de su especial régimen económico. Por todo ello, concluía: "La Cámara de Comercio de Bilbao, es de parecer, que las reformas tributarias, objeto de su examen, son inaplicables, máxime cuando el interés nacional reclamaba un punto de refugio para el capital hoy amenazado en todos los países, y se dejara cierto respiro al contribuyente, a fin de que cuando llegue la paz, tuviera energías suficientes para defenderse de las complicaciones económicas que puedan sobrevenir"⁵¹.

Aún mayores oposiciones a las surgidas en torno al proyecto de reforma hacendística de Bugallal se suscitaron a raíz del proyecto de Ley, presentado en las Cortes el 3 de junio de 1916, por el entonces ministro de Hacienda, Santiago Alba; estableciendo la contribución directa sobre los beneficios extraordinarios adquiridos en el marco de la coyuntura expansiva de la guerra mundial⁵². El proyecto, de carácter progresivo y retroactivo (de aplicación sobre los beneficios extraordinarios adquiridos por los particulares y sociedades desde el 1 de enero de 1916), y de amplia aplicación en otros países durante los mismos años, contó con la oposición de diversas asociaciones empresariales, principalmente ubicadas en el País Vasco -para

⁵¹ MICCB, 1915, "Impuestos del Estado". Informe de CCB, 2-12-1915, al Presidente de la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados. Asimismo: Información, nº 10, 21-5-1914, "La Hacienda Pública y los Presupuestos del Estado", por Pedro Gual. Información, nº 10, 21-5-1914, "Noticia de una reforma tributaria".

⁵² En relación con Santiago Alba y sus programas, y con la oposición empresarial que suscitó: CABRERA, M.; COMIN, F. y GARCIA DELGADO, J.L. (1989), GARCIA DELGADO, J.L. (1972); GARCIA LOPEZ, J.R. (1984); OSSA ECHABURU, R. (1969); ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUÑOZ, J. (1973) (1974). Respecto a la política fiscal en general, pueden consultarse: COMIN, F. (1985a) (1985b) (1985c) (1988) (1989) (1993); COMIN, F. y MARTIN ACESA, P. (1984); MARTIN ACESA, P. (1984b) y TEDDE, P. (1981).

quienes la coyuntura de neutralidad estaba resultando especialmente provechosa-, tales como la Asociación de Navieros de Bilbao, la Agrupación de Sociedades Anónimas del Norte de España, la Cámara de Comercio de Bilbao, la Junta de Obras del Puerto, la Liga Vizcaína de Productores, el Centro Industrial de Vizcaya, la Asociación de Defensa Patronal, el Consejo Provincial de Fomento, Sociedades Económicas de Amigos del País, el Círculo Minero, la Cámara de la Propiedad, el Círculo Mercantil, el Colegio de Agentes de Bolsa, Compañías ferroviarias o la Banca local. Estas asociaciones y entidades, especialmente la LVP, no escatimaron connotaciones peyorativas hacia el proyecto, refiriéndose a su inoportunidad, improcedencia, injusticia y a su carácter retroactivo, extemporáneo, absurdo e inadecuado⁵³.

Al mismo tiempo que se llevaba a cabo una intensa campaña de obstruccionismo parlamentario, protagonizada por sectores contrarios al proyecto, las diversas organizaciones empresariales vizcaínas desarrollaron una decidida acción en su contra que incluía, como un elemento más, el envío de numerosos telegramas de protesta al Ejecutivo. Entre estos telegramas, el enviado por la LVP al Presidente del Gobierno y al Ministro de Hacienda, a comienzos de junio de 1916, se expresaba en los siguientes términos, oponiéndose a lo que consideraba un obstáculo al logro de un mayor margen de beneficio empresarial:

"La Liga Vizcaína de Productores expresa el movimiento de

⁵³ JD, LVP, 9-6-1916, "Proyecto de Ley estableciendo la contribución directa sobre los beneficios extraordinarios". Información, 15 de junio de 1916, nº 64, "El proyecto de impuesto sobre los beneficios de la guerra". ELVP, caja nº 35, "Impuestos y contribuciones. Beneficios extraordinarios de guerra (1908-1919)."

justa protesta y de gran alarma que han producido las disposiciones y proyectos de carácter económico iniciados por el Gobierno. Cuando precisamente en los momentos actuales se ha puesto de relieve la eficacia de toda práctica previsora, encaminada a conservar la independencia del utillaje industrial, como elemento esencialísimo para la defensa e integridad nacionales, justo es reconocer, con gran pesar, que aquella política, sabiamente concebida y desarrollada por todos los Gobiernos de Su Majestad desde el año 1892, bajo cuyos auspicios y leyes económicas se han visto crear y extender innumerables industrias, antes tributarias del extranjero, se ve ahora interrumpida y desviada por efecto de disposiciones atentatorias a su existencia y desarrollo futuros. En las presentes circunstancias, en que la actividad de la región se dirigía, con decidido propósito, a crear otras industrias y ampliar las existentes, la política iniciada por el Gobierno de Su Majestad, imponiendo continuas trabas a la producción, al establecer primero la tasa a los productos siderúrgicos y sus derivados y pretender ahora mesurar los beneficios obtenidos, mata de raíz y destruye la obra de trabajo realizada al amparo de aquella legislación, en el momento en que podía consolidarse"⁵⁴.

Asimismo, el informe enviado por la LVP a la Comisión del Congreso que debía dictaminar sobre el proyecto de Ley de contribución directa sobre beneficios extraordinarios, se refería, una vez más, a la "injusticia e improcedencia del

⁵⁴ JD,LVP, 13-6-1916, "Contribución directa sobre los beneficios extraordinarios".

proyecto presentado y las funestas consecuencias que su aprobación ha de causar al desarrollo de la industria"⁵⁵.

Otro aspecto de la estrategia de las asociaciones empresariales oponiéndose al proyecto, lo constituyó la formación y traslado a Madrid de diversos comités, con el fin de entrevistarse y presionar en las más altas instancias de poder. Tal fue el caso de una representación del denominado "Comité para la defensa de los intereses económicos de Vizcaya", trasladada a Madrid en junio de 1916⁵⁶.

También dentro del marco de esta estrategia desarrollada con el fin de actuar como grupo de presión e impedir que el Gobierno sacara adelante su proyecto gravando los beneficios extraordinarios, se recurrió a otro medio de acción que recordaba, por su intensidad, a otros momentos difíciles y de crisis de relaciones entre las asociaciones empresariales y el Ejecutivo. Efectivamente, como colofón a esta campaña, se convocó y celebró un importante mitin en Bilbao, en el Teatro Coliseo Albia, a comienzos de 1917, que culminaba los actos de la "Magna" Asamblea celebrada el 28 de junio de 1916 en el Palace Hotel de Madrid. El mitin de Bilbao contó con asistencia de una importante representación catalana -de la que formaba parte destacada Cambó- y de otras regiones; trayendo a la memoria el famoso "Meeting-

⁵⁵ JD, LVP, 13-6-1916, "Contribución directa sobre los beneficios extraordinarios".

⁵⁶ JD, LVP, 23-6-1916. Información, 29 de junio de 1916, nº 65, "El impuesto de beneficios extraordinarios. Actitudes insostenibles".

protesta" contra los tratados de comercio, celebrado en 1893 en el Teatro Arriaga de Bilbao⁵⁷.

La acción conjunta de todas las energías enfrentadas al propósito de Santiago Alba dieron como resultado la retirada del proyecto y, con ello, mayores posibilidades para el logro de un importante beneficio empresarial. Aun así, los intentos por establecer nuevos gravámenes durante la coyuntura de la guerra y, consiguientemente, la oposición suscitada en círculos empresariales vizcaínos, todavía perduraba en junio de 1918, en vísperas de finalizar el conflicto mundial⁵⁸.

⁵⁷ Al respecto: Información, nº 82, 8 de febrero de 1917, "La conferencia económica de Cambó", por Ramón de Olascoaga. Ibid, "El señor Cambó en Bilbao". Ibid, "Discurso del señor Cambó". "Discurso de los señores Sola, Ocharan e Ibarra". Asimismo: CCB, expediente nº 2049, "Impuestos. Impuesto a los beneficios extraordinarios obtenidos por la guerra. Gestiones de oposición. 1917. I-II-III-IV-V. ELVP, caja nº 35, "Impuestos y contribuciones. Beneficios extraordinarios de guerra (1908-1919)".

⁵⁸ En este contexto, la Diputación de Vizcaya se dirigió a las entidades económicas de Bilbao para la "defensa de los intereses de la región, con el fin de contrarrestar la animosidad que se observa en las altas esferas del Gobierno, contra este país, tratando de exigir gravámenes de tal grado, que perjudican a los intereses de la región, en beneficio de los de otras provincias". Este párrafo resulta significativo en cuanto que demuestra cierto descontrol a la hora de elegir el término más correcto que definiese la situación político-administrativa de Vizcaya, apareciendo como sinónimos los vocablos "región", "país" y "provincias". En otro orden de cosas, la Comisión Provincial, además, pedía el apoyo de las diversas entidades empresariales vizcaínas para la creación de un organismo que aglutinase la defensa de los intereses de la provincia. La LVP sostenía al respecto que tal organismo no precisaba ser de nueva creación, ya que la propia Cámara de Comercio, "en su triple manifestación de Cámara de Comercio, Industria y Navegación es la más adecuada para encarnar esa organización defensiva". No hay duda de que las relaciones entre ambas entidades, LVP y CCB eran francamente buenas. JD, LVP, 11-6-1918, "Cooperación solicitada por la Ilma Comisión Provincial".

4. LA PRIMERA POSGUERRA MUNDIAL (1919-1923) VUELTA A LA NORMALIDAD.

Con el fin de la Primera Guerra Mundial y la vuelta a la normalidad de las potencias anteriormente beligerantes se cerraba para la economía española una coyuntura anómalamente expansiva. Esto supuso para España nuevamente la necesidad de competir con unas economías más ricas, que tenían además las manos libres para volver a combatir en los mercados internacionales y no ya en los frentes de Verdún. La economía española precisaría entonces de un rápido reajuste para adaptarse a estas nuevas circunstancias.

4.1. POLITICA INDUSTRIAL EN LA INMEDIATA POSGUERRA MUNDIAL: LA OBSERVANCIA DE LA LEY SUAREZ-INCLAN.

Ante la nueva situación, y dada la creciente dificultad surgida para las exportaciones españolas en la Europa recién pacificada, se incrementó, si cabe, la vigilancia ejercida por

las asociaciones empresariales en relación con la observancia de la normativa que en materia económica -especialmente la Ley de febrero de 1907- favorecía a la protección industrial. Fruto de esta actitud acechante fueron una serie de escritos y trámites ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional, oponiéndose a la concurrencia extranjera, y denunciando ciertas irregularidades aparecidas, por ejemplo: en la petición de la Junta de Obras del Puerto de Cartagena, solicitando la admisión de la concurrencia extranjera en el suministro de ciertos transportadores y grúas; en los concursos celebrados por los Ayuntamientos de Zumárraga y San Sebastián para el suministro de tuberías de abastecimiento de aguas; o en la subasta de la traída de aguas de la villa de Ondárroa¹. Asimismo, la LVP impugnó la inclusión, en la relación de artículos que admitían la concurrencia extranjera, de cementos, cales y puzzolanas, solicitada por la Junta de Obras del Grao. También fueron impugnadas la inclusión de cementos, solicitada por la Jefatura de Obras Públicas de Alava y Vizcaya para las obras de puertos marítimos; la de cilindros apisonadores y motores, solicitada por las Jefaturas de Obras de Granada y Avila y la de la División Hidráulica del Ebro para todos los materiales a emplearse en sus obras.

Como soluciones concretas, y para evitar las infracciones de la ley que se venían cometiendo, la LVP planteaba una observancia más intensa, encomendando esta actividad a los Inspectores de

¹ JD, LVP, 7-9-1921, "Ley de Protección a la Industria Nacional". JD, LVP, 7-1-1922, 22-6-1922, 28-7-1922, 7-9-1922 y 18-10-1922, "Ley Suárez-Inclán".

Trabajo. Precisamente, la falta de capacidad de coacción en la práctica era considerada el principal defecto de que adolecía el sistema vigente, por lo que, resultando imposible que la vigilancia se ejerciese exclusivamente por la Comisión Protectora, se indicaba la necesidad de establecer agentes o delegados de la Comisión, que tomaran a su cargo esta función coercitiva. Las sugerencias de la LVP sostenían que, salvo el parecer de la Comisión Protectora, esta labor se encomendase a los Inspectores de Trabajo, "que por su distribución estratégica en las zonas industriales y por el contacto que en el desempeño de su función han de mantener con las entidades fabriles y centros administrativos están en inmejorables condiciones para velar con toda escrupulosidad por el cumplimiento de la ley, y para comprobar si los materiales objeto de los concursos o subastas se obtienen íntegramente en talleres y fábricas nacionales, así como para informar respecto a la capacidad de éstas, suficiencia de los plazos, etc"². En resumen, la LVP solicitaba el establecimiento de una fiscalización activa y constante por medio de agentes o funcionarios, "ya que no es posible la vigilancia quede encomendada a la actuación forzosamente imperfecta de la Comisión Protectora, por grandes que sean su celo y competencia"³.

² En relación a la entidad u organismo que debiera tomar a su cargo la vigilancia de los preceptos de la Ley Suárez-Inclán, la Comisión Protectora de la Producción Nacional optó por que recayese en otro organismo independiente de la Inspección de Trabajo. La LVP, a pesar de la preferencia mostrada anteriormente por que fuese la Inspección de Trabajo quien se encargase de esta labor, no puso reparos a ello. Si bien, aunque consideraba factible que fuesen Delegados designados especialmente por la Comisión Protectora y "estratégicamente distribuidos" los que realizasen esta función, prefería que en lo posible estos nombramientos recayesen en Ingenieros Industriales, "por su especial competencia en la materia". JD, LVP, 5-12-1922, "Ley Suárez-Inclán".

³ AG, LVP, 15-1-1923, "Discurso del Presidente".

De forma complementaria al incremento de la vigilancia de la Ley, la LVP también planteaba otra propuesta, a adoptarse con carácter de urgencia, para evitar los perjuicios originados por la inobservancia de la normativa. Tal medida era, la anulación "sin vacilaciones" de toda subasta o concurso que no se ajustase a las prescripciones vigentes.

Según lo dicho, las gestiones de LVP para la defensa de la Ley de Protección a la Producción Nacional, durante la posguerra mundial, pueden resumirse bajo los siguientes aspectos:

- Vigilancia en relación al cumplimiento de la normativa vigente.

- Impugnación de los intentos de inclusión en la relación de artículos que admitían la concurrencia extranjera solicitados por algunos Departamentos Ministeriales.

Al mismo tiempo, si lo que se pretendía era evitar la competencia de otros países que ya no estaban en guerra y que, lógicamente, pretendían reanudar su actividad exportadora, se debía adoptar una serie de medidas, tales como:

- La disposición de normas contra el dumping de naciones con moneda depreciada.

- La mejora del margen protector del 10 por cien a la producción nacional. Margen considerado insuficiente, máxime teniendo en cuenta la uniformidad de su aplicación a mercancías procedentes de países con muy diverso nivel de competitividad⁴.

⁴ JD, LVP, 22-11-1922, "Ley Suárez-Inclán".

Además de la labor inspectora y coercitiva de las asociaciones vizcaínas, al margen de cualquier forma de institucionalización, éstas también llevaron a cabo una amplia política de oposición casi sistemática a cualquier disposición considerada lesiva para sus intereses. En este orden de cosas, la LVP gestionó oponiéndose a una serie de normas:

- Contra la franquicia de derechos a la importación de papel, incluida en diversas partidas del Arancel por RO de 5 de agosto de 1920⁵.

- Contra la RO de 2 de junio de 1921, que disponía quedasen sometidos los envases del petróleo al régimen general de importación, es decir, aforándose por las partidas correspondientes al petróleo. La LVP afirmaba que la disposición lesionaba los intereses de los fabricantes nacionales de hojalata y que contrariaba las disposiciones arancelarias vigentes. En su opinión, los envases debían adeudar por separado (como disponía el caso 2º de la Disposición 5ª del Arancel), por no ser el envase de hoja de lata el envase natural del petróleo⁶.

⁵ JD, LVP, 29-10-1920, "Franquicia de los derechos de importación del papel". En este contexto surgió una corriente de opinión según la cual el Gobierno seguía una política contradictoria y favoritista, al restablecer los derechos de los artículos siderúrgicos y establecer franquicias para los del papel. La LVP calificó tal campaña de prensa de impropio.

⁶ JD, LVP, 14-7-1921, "Régimen General de Importación de los envases interiores en que se importe el petróleo". Sin embargo, las solicitudes vizcaínas no fueron atendidas, disponiéndose, por RO de 21 de junio de 1922, que los envases en los que se importase el petróleo se aforasen por la partida correspondiente a éste. Este hecho originó nuevas peticiones de la LVP al Ministerio de Hacienda, insistiendo en la conveniencia de la derogación de la RO de junio de 1922. JD, LVP, 18-10-1922, "Adeudo de los envases de petróleo".

- Contra la pretensión -de la Asociación General de Negociantes de Aceites de Barcelona- de beneficiarse de la admisión temporal de hojalata en las exportaciones de aceite⁷.

La defensa de la producción nacional y la reserva de las parcelas del mercado interior también dieron lugar a diversos trámites y protestas, efectuadas con ocasión de los intentos del Ministerio de Guerra de pretender la adquisición de su material en mercados extranjeros. No resultan extrañas estas oposiciones si se tiene en cuenta que, entre dichos artículos, figuraba una relación de producciones que ejercían una importante competencia a la fabricación nacional, objeto de las mismas producciones. La LVP insistía en la necesidad de que en las adquisiciones realizadas por el Estado -en sus secciones de Guerra, Marina y Fomento, sobre todo-, debía contarse en exclusiva con manufacturas producidas en el país, especialmente cuando estos artículos se produjeran en condiciones adecuadas. La excepción lo constituiría la "adquisición de especialidades, de difícil obtención en el país", pero, para todo lo demás, se debía procurar el concurso de las fábricas nacionales.

⁷ JD, LVP, 22-6-1922, "Admisión temporal de la hojalata". La necesidad de regular este apartado guarda relación con la información abierta en diciembre de 1922, acerca de las soluciones concretas que pudieran estimular la exportación de aceite de oliva a los mercados de ultramar. La LVP, que participó en la información, se opuso tajantemente a la admisión temporal de hojalata extranjera para utilizarse en los envases destinados a la exportación de aceite. Sostenía, además, que ya se había visto perjudicada la industria de hojalata a causa de las admisiones establecidas con anterioridad para la exportación de conservas. Se mostraba a favor, sin embargo, del régimen de bonos a la exportación, entendiendo que dejaba a salvo los intereses de los fabricantes nacionales de hojalata y que a su vez fomentaba la exportación de aceite. JD, LVP, 9-1-1923, "Admisión temporal de la hojalata".

Para reforzar éstas y otras aspiraciones semejantes, la LVP echaría mano frecuentemente de la normativa existente, sobre todo a lo dispuesto en la Ley de febrero de 1907 y en la Ley de 25 de julio de 1918, esta última sobre Ordenamiento y Nacionalización de Industrias⁸.

4.1.1. La represión del contrabando.

En estrecha relación con el interés de las entidades empresariales vizcaínas por velar por la observancia de la normativa jurídica que favorecía la protección industrial, se desarrollaron sus actividades por tratar de incrementar la represión del contrabando de productos industriales, cuya dimensión también contribuía con frecuencia a perjudicar los intereses de los industriales. Una vez más, se pueden inscribir estas actuaciones en el marco de la afluencia de importaciones y competencia exterior que volvió a desarrollarse tras la guerra mundial, a pesar de que, a menudo, se encontraban con la barrera de la protección española. Entre estas gestiones de la LVP para reducir el contrabando se encontraban:

- La unión de intereses con los industriales catalanes sensibilizados con el problema y agrupados en torno al Fomento del Trabajo Nacional, para presionar conjuntamente ante el Gobierno a favor de su represión.

- Los trámites del Presidente de la LVP, Echevarría, ante el

⁸ JD, LVP, 28-4-1923, "Adquisición de materiales de Guerra Extranjeros". ELVP, caja nº 59, "Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez-Inclán (1907-1921)"; ELVP, caja nº 61, "Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez Inclán (1922-1924)".

poder Ejecutivo y en las Cortes.

- Los escritos a los poderes públicos, como el enviado el 5 de marzo de 1923, solicitando la adopción de medidas para evitar el impago de derechos, el aforo de partidas con derechos inferiores a los debidos o la aplicación inadecuada de la 2ª columna del Arancel.

Como medida tendente a solucionar estos problemas, una vez más, la LVP solicitaba para la represión del contrabando, el establecimiento de Delegaciones o Inspecciones con carácter permanente y con amplias atribuciones⁹. Estas indicaciones de la Liga serían recogidas en el RD de 24 de abril de 1923. Designándose entonces una Comisión con el fin de estudiar y proponer las modificaciones para la reorganización de las Delegaciones de represión del contrabando, corregir el fraude y regularizar los servicios dedicados a su persecución¹⁰.

También en consonancia con los deseos de los industriales vizcaínos, se dictó el RD de 19 de junio de 1923, disponiendo una participación en las multas a los descubridores y aprehensores en los casos de delitos de contrabando. El objetivo que se perseguía con ello no era otro que el de estimular el celo de los encargados de la persecución de tales hechos. En el mismo sentido se dictó una RO el mismo mes (Gaceta del 24), reorganizando con carácter de urgencia el servicio de la Inspección para la represión del contrabando en las provincias de Guipúzcoa, Navarra

⁹ JD, LVP, 29-3-1923, "Represión del contrabando".

¹⁰ JD, LVP, 28-4-1923, "Represión del contrabando".

y Huesca, sin perjuicio de ir extendiendo la reorganización a otras zonas o fronteras. Reorganización que fue pronto completada con la adopción de medidas análogas para toda la frontera francesa y la de Portugal, según lo dispuesto en RO de 9 de julio¹¹.

4.2. LA LARGA MARCHA HACIA EL ARANCEL CAMBO.

La situación arancelaria fue uno de los factores que más se vio alterado con las nuevas circunstancias económicas surgidas durante la primera posguerra mundial. Si durante el conflicto, la situación de guerra en Europa -con su consiguiente alivio en la presión de la competencia ejercida hacia economías débiles como la española- permitió cierto relajamiento en la cuestión arancelaria, tras el armisticio, volvió a incrementarse nuevamente la intensidad de la competencia extranjera. Resulta comprensible, por tanto, que de nuevo los empresarios gestionasen cerca del Gobierno para tratar de alterar las tarifas arancelarias y adecuarlas a las nuevas circunstancias.

La LVP, como entidad empresarial vizcaína que aglutinaba sobre todo los intereses del sector siderúrgico, apoyó a la sociedad Altos Hornos de Vizcaya y a las demás fábricas asociadas a la Central Siderúrgica, en su afán por restablecer los derechos arancelarios. En consonancia con la opción defendida por la

¹¹ JD, LVP, 31-7-1923.

Central Siderúrgica, la LVP abogaba por el fin del régimen de excepcionalidad, que -en su opinión- había tenido su razón de ser durante la guerra pero no con las nuevas circunstancias postbélicas. Además -añadía-, colocaba al sector de las industrias siderúrgicas y metalúrgicas "en estado de inferioridad manifiesto, respecto a las demás industrias nacionales"¹².

En el contexto de este período de ebullición en materia arancelaria, se explican las intervenciones en el Senado de uno de los grandes valedores entonces de la siderurgia vizcaína: el Presidente de la LVP, Federico Echevarría, quien abogó por el restablecimiento de los derechos arancelarios correspondientes a productos siderúrgicos, tales como hierro fundido en lingotes, acero en masas y en tochos, hierro basto en tochos, hierro en planchas, hoja de lata y flejes de hierro¹³.

Bien atendiendo a las presiones de los industriales, bien por el devenir lógico en materia de política industrial y por la necesidad real de adaptar el Arancel a las nuevas circunstancias postbélicas o, probablemente, por ambos motivos, el Gobierno encomendó la redacción de un Arancel provisional, mediante RO de 20 de noviembre de 1919. En lo que atañe más concretamente a Vizcaya, se accedió a la petición de la LVP de obtener un puesto en la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones. De este modo, Echevarría logró el cargo de vocal

¹² JD, LVP, 1-5-1919, "Restablecimiento de los derechos arancelarios".

¹³ JD, LVP, 30-7-1919, "Restablecimiento de los derechos arancelarios". Asimismo, AG, LVP, 30-7-1919, "Resumen del Presidente".

asesor en la Comisión Permanente, cargo que habrían de detentar, además, el representante de la Cámara Oficial de Industria de Barcelona y otros asesores técnicos de ministerios¹⁴.

A pesar de lo trascendente el asunto y a pesar también de que la LVP había conseguido para su Presidente un cargo en la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones, en algunos casos, el interés de los empresarios vizcaínos sobre la cuestión arancelaria -al menos a título individual y en un primer momento- no fue todo lo intenso que hubiera cabido esperar. Al menos así se desprende de las escasas contestaciones que mereció la primera circular enviada por la LVP a sus asociados, sobre el criterio a seguir en el señalamiento de derechos¹⁵.

En contraste con esta aparente parsimonia de los empresarios vascos a título individual, o de diversas sociedades, la actitud

¹⁴ Posteriormente, Echevarría solicitó ser relevado en la representación en dicha Comisión, alegando motivos de salud, lo que le impedía acudir con asiduidad a las reuniones. La Junta Directiva de la LVP acordó reemplazarlo, designando en su lugar al vocal José Félix de Lequerica. Precisamente, este acuerdo de sustituir temporalmente a Echevarría provocaría una viva polémica en el seno de las reuniones de la Junta Directiva de la LVP, acerca de a quién le correspondía el cargo de Vocal Delegado en la Junta de Aranceles y Valoraciones. Porque, cuando Echevarría dijo hallarse recuperado, pedía que Lequerica abandonase y le devolviese su representación. Este alegaba que en aquellos momentos de tanta trascendencia para el establecimiento de un nuevo arancel no convenía alterar la representación de la LVP en la Junta. Por fin, no sin discusión, se adoptó esta última postura. JD, LVP, 10-1-1919, 1-5-1919, 27-12-1919, "Junta de Aranceles y Valoraciones". JD, LVP, 22-3-1921, "Designación de representante en la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones". JD, LVP, 22-6-1922, "Representación de Liga Vizcaína en la Junta de Aranceles y Valoraciones". Dicha Comisión Permanente tuvo como primer objetivo el estudio de la clasificación arancelaria, para dedicarse después a la fijación de derechos. Entre las conclusiones elaboradas por la Comisión se advertía "la urgente necesidad de proceder al aumento de derechos, con el fin de relacionar éstos con los nuevos precios alcanzados por las mercancías, pues debido a las oscilaciones experimentadas en el valor de los productos resultan aquellos desproporcionados, quedando reducidísimos los márgenes de protección que sirvieron de base a la determinación de los derechos en la última revisión". AG, LVP, 22-3-1920, "Resumen del Presidente".

¹⁵ JD, LVP, 6-5-1920, "Revisión Arancelaria". JD, LVP, 27-12-1919, "Revisión Arancelaria".

de la LVP como entidad empresarial fue mucho más combativa. Expuso al Ministerio de Hacienda los graves perjuicios derivados para la industria española del incremento de las importaciones, como consecuencia de la desproporción existente entre los derechos que debían satisfacerse en las aduanas y el valor de las mercancías. La situación se agravaba además a raíz del desnivel monetario, dadas las continuas depreciaciones de algunas divisas. Eran motivos considerados más que suficientes por las organizaciones empresariales para presionar en favor de la fijación de nuevos derechos y de la adopción de medidas defensivas para la industria. En esta aspiración, además, para satisfacción de los intereses vizcaínos, contaban con el apoyo de un aliado de lujo, el FTNB, que también se movía entonces a favor de la revisión arancelaria¹⁶.

Por si estas razones no bastaban, la LVP además, buscaba otros motivos para justificar su prurito de una reforma arancelaria que incrementase el grado de protección de la industria española. Entre estos motivos se encontraba las propias medidas arancelarias- se decía- establecidas por otros países, "que revelan claramente una intensidad en la aspiración, unánimemente sentida, de defender a las industrias indígenas de la competencia extranjera". Como ejemplo más concreto de esta afirmación, se hacía referencia a las disposiciones del Gobierno francés; a la aprobación por la Asamblea Federal Suiza de una readaptación del Arancel vigente; a la adopción por Bélgica del sistema -ya iniciado por Francia- de coeficientes para la elevación de los

¹⁶ JD, LVP, 29-10-1920, "Revisión Arancelaria".

derechos; al proyecto "Emergency Carriff Legislaction" y los proyectos anti dumping contra los países de moneda depreciada presentados en Washington D.C.; o al proyecto "Safeguarding of Industries" presentado al Parlamento británico para defender la industria básica mediante la aplicación de disposiciones excepcionales. En contraste con esta tendencia intervencionista, Echevarría se refería a la "pasividad del Gobierno español", considerando "a todas luces insuficiente" la elevación proporcional de derechos llevada a cabo el 26 de noviembre de 1920, que afectaba a cierto número de partidas¹⁷.

Por fin, la Comisión Permanente confeccionó un nuevo Arancel. Los derechos de las clases 4ª y 5ª (metales y sus manufacturas y maquinaria, aparatos y vehículos) fueron fijados mediante una moción, presentada conjuntamente entre los presidentes del FTNB y de la LVP como representantes en la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones¹⁸. La publicación del Arancel, no obstante, se habría de demorar dado el propósito del ministro de Hacienda de someterlo previamente a la resolución del pleno de la Junta de Aranceles. La LVP, ante la demora que ello supondría y el peligro de ver pospuesta una vez más la reforma, manifestó literalmente que ésta no consentía nuevos aplazamientos. La sensación de prisa, por ver modificadas las condiciones en las que se debería desenvolver en el futuro el sector exterior español, resultaba evidente. No en balde, la LVP

¹⁷ AG, LVP, 6-5-1921, "Discurso del Presidente".

¹⁸ JD, LVP, 9-2-1921, "Revisión Arancelaria". AG, LVP, 6-5-1921, "Discurso del Presidente".

calificaba a la situación de "verdaderamente angustiosa, efecto de la invasión de productos extranjeros, producida por la depreciación monetaria y por el estado de indefensión de la industria indígena"¹⁹. Tal era el interés de la LVP por acortar los trámites para la aprobación de la reforma arancelaria, que su Junta Directiva se planteó la posibilidad de convocar una reunión en Madrid con industriales de otras entidades que mostraban aspiraciones similares, como el FTNB y colectivos empresariales de Santander, Asturias y Guipúzcoa. De momento, tal asamblea sería aplazada por petición del FTNB²⁰.

En tales condiciones, continuaron las instancias enviadas por los organismos vizcaínos al Gobierno, insistiendo en la urgencia de proceder a la elevación de derechos arancelarios. Para ello se contó también con la ayuda del propio Gobernador Civil de la Provincia; de los diputados a Cortes, Gregorio Balparda y Daniel Gil; y de la labor del Conde de Zubiría, Juan T. Gandarias y Gregorio Prados Urquijo, como miembros de la Comisión Protectora de la Producción Nacional, presidida por Sánchez Toca²¹.

En el contexto de esta activa campaña en apoyo de la pronta elevación de derechos, se publicó, por fin -en La Gaceta del 19 de mayo de 1921- el Arancel aprobado dos días antes por Real

¹⁹ También se refería a "la urgente necesidad de poner remedio a la indefensión en que se halla frente a la concurrencia desigual que suscita la competencia extranjera, mediante la elevación arancelaria que las circunstancias reclaman y la adopción de medidas encaminadas a contrarrestar los efectos de la depreciación monetaria". JD, LVP, 22-3-1921, "Revisión Arancelaria".

²⁰ JD, LVP, 22-3-1921, "Revisión Arancelaria".

²¹ JD, LVP, 14-5-1921, "Revisión Arancelaria".

Orden, y que habría de regir, con carácter provisional, hasta que se ultimase la reforma por la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones. La opinión de la LVP al respecto era clara: "aunque el Arancel publicado no satisface, ni con mucho, las aspiraciones de la Liga, sobre todo en lo que concierne a la fijación de derechos de determinadas partidas, denota, cuanto menos, que el Gobierno se ha hecho al fin cargo de la situación verdaderamente angustiosa por que atraviesan las industrias, efecto del estado de indefensión en que se les ha colocado, y que ha intentado acudir en su auxilio"²².

Resultaba evidente que, aunque en Vizcaya se reconocía el intento del Gobierno por elevar los derechos arancelarios, estas iniciativas todavía no eran consideradas suficientes para permitir un desarrollo óptimo de la industria española. Consecuencia natural de este planteamiento fue la no interrupción de las gestiones, encaminadas ahora a conseguir la modificación de ciertos aspectos del Arancel provisional, esencialmente a favor de la adopción de medidas de protección especial contra la competencia de los países favorecidos por la depreciación monetaria. Estas presiones, llevadas a cabo, como continuación de la campaña, por asociaciones y entidades entre las que se encontraban la LVP y la CCB, dieron sus frutos. Así, por RO de 3 de junio de 1921, se establecieron recargos sobre los derechos arancelarios, mediante coeficientes determinados específicamente para cada grupo y clase de Arancel que, teniendo en cuenta las cotizaciones medias oficiales de las monedas extranjeras,

²² JD, LVP, 9-6-1921, "Arancel Provisional".

determinasen el porcentaje del aumento sobre los derechos. Las entidades vizcaínas respiraron más aliviadas, porque además, al fijarse los coeficientes, también se tuvieron en cuenta las partidas que quedaban en mayor grado de indefensión en el Arancel provisional, con lo que así se corrigieron en parte las "deficiencias de las que adolecía", es decir, los aspectos que no convenían a los empresarios vizcaínos²³.

En la continuación de este proceso se procedió, por fin, a la publicación del proyecto de Arancel en la Gaceta de 8 de julio de 1921 (rectificado el 12 del mismo mes). En el informe elaborado por la LVP -previo estudio de las observaciones presentadas por algunos industriales-, con motivo de la información abierta por RO de 25 de junio de 1921, se puede observar el posicionamiento de los industriales vizcaínos respecto al proyecto del Arancel:

- En lo concerniente a la clasificación, si bien se hacía referencia al adelanto que el proyecto suponía sobre el Arancel vigente, se le consideraba "susceptible de mayores perfeccionamientos, ya que se mantienen no pocas de las vaguedades y confusiones precedentes".

- En relación con los derechos, "se hace notar la timidez con que se ha procedido al fijarlos". Se presentaban, en algunos casos, derechos inferiores con respecto a los consignados en el Arancel provisional, que "como se ha podido comprobar por la experiencia, no son suficientes para contener, en la mayoría de los artículos, la invasión de la concurrencia extranjera". La LVP

²³ JD, LVP, 9-6-1921, "Coeficientes de moneda depreciada".

todavía requería, resueltamente, mayor protección y aumento de derechos, en la línea -se insistía- de las medidas adoptadas por otros países "prescindiendo de toda clase de prejuicios".

- Respecto a sectores concretos, el informe de la JD de la LVP insistía en la necesidad de establecer mayores derechos para las industrias siderúrgicas y metalúrgicas y, asimismo, para la industria de transformación y especialmente para la construcción de maquinaria y material eléctrico²⁴.

La oposición de la LVP se centró especialmente en los derechos fijados para las clases 4ª y 5ª (metales y sus manufacturas y maquinaria y aparatos vehículos) por la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones. Esta Comisión, considerando que en el Arancel provisional los derechos asignados a los productos siderúrgicos eran excesivamente elevados, y que ello perjudicaba a la industria transformadora metalúrgica había procedido a reducirlos. Una vez más, se decidía una lucha que oponía los intereses de los siderúrgicos con los de los empresarios metalúrgicos, fundamentalmente catalanes. La Comisión especial nombrada por el Ministerio de Hacienda para estudiar el asunto acabaría proponiendo aumentos en los derechos consignados en las polémicas clases 4ª y 5ª. Y una vez más, estos aumentos dispuestos sobre las cifras propuestas con anterioridad por la Comisión Permanente, aunque considerables, no satisficieron totalmente a la LVP²⁵.

²⁴ JD, LVP, 7-9-1921, "Proyecto de Arancel".

²⁵ Los aumentos afectaron a los artículos comprendidos en: - Grupo 20 de la clase 4ª (hierros y aceros sin manufacturar). - Apartado B del grupo 39 de la clase 4ª (ejes, muelles, placas de asiento y cambios de vía, tubos volcados y soldados, estirados en caliente y

Ahora bien, en privado, la Junta Directiva de la LVP acordó comunicar confidencialmente a los industriales que "aún cuando estas elevaciones no responden por completo a las aspiraciones de la LIGA, implican una mejora considerable con respecto a los consignados en el proyecto confeccionado por la Comisión Permanente y constituyen el máximo de lo que ha podido lograrse"²⁶.

La pugna entre intereses empresariales de distinto sector no terminaba ahí. En este tira y afloja parecía tocarle el turno a los metalúrgicos, descontentos con el aumento de derechos dispuesto por la Comisión especial encargada de estudiar las tarifas de las clases 4a y 5a. Estas presiones de los metalúrgicos, a las que se añadían las de la industria extranjera -descontenta con el elevado grado de proteccionismo-, lograron del Gobierno el propósito de someter a la deliberación de las Cortes la fijación definitiva de los derechos de las clases 4a y 5a del Arancel. La LVP, contraria a esta decisión, afirmaba que "no existe motivo que justifique este examen parcial del Arancel, que representa un procedimiento de excepción para los artículos que principalmente interesan en esta región". En relación con

galvanizados). - Apartado C del grupo 30 de la clase 4a (fermachine, cables, alambres y espino artificial). - Grupo F (roblones, tornillos, cerraduras y cerrojos, herrajes, cocinas económicas, bucanajes, camas, etc). - Clase 5a (motores, locomotoras, tenders, calderas, grúas, maquinarias elevadoras y transportadoras).

²⁶ JD, LVP, 12-10-1921, "Aranceles". JD, LVP, 17-11-1921, "Revisión Arancelaria". Como se ha mencionado con anterioridad, Echevarría y Lequerica sucesivamente actuaron en la Comisión Permanente y posteriormente en las reuniones del Pleno, en representación de la Liga. Además, el Vocal de la Junta, Prados Urquijo, formó parte de la Comisión especial nombrada para el estudio de los derechos de las clases 4a y 5a en representación de la siderurgia. También puede consultarse: ELVP, caja nº 46, "Aranceles (1920)"; ELVP, caja nº 47, "Aranceles (1921)"; ELVP, caja nº 48, "Aranceles (1921)"; ELVP, caja nº 49, "Aranceles (1921-22)"

esta actitud, recurrió al envío de diversos telegramas de protesta al Presidente del Consejo de Ministros y a los ministros de Hacienda, Fomento, Trabajo, Estado y Guerra. Al mismo tiempo, solicitaba la cooperación de otras sociedades afectadas como Duro-Felguera, Moreda y Gijón, Mieres o Nueva Montaña²⁷.

Como resultado, entre otras cosas, de esta política de presiones, telegramas y pugnas, a menudo entre pasillos, se aprobó el nuevo Arancel (denominado Arancel Cambó), por RD de 12 de febrero de 1922 (Gaceta del 13). Los empresarios vascos habían logrado para las clases 4ª y 5ª la adopción de un plazo de vigencia excepcional; de momento estarían sensiblemente protegidas y posteriormente se posibilitaría una reducción en su grado de protección. De cualquier manera, en el preámbulo del Decreto se consignaba una alusión a las industrias siderúrgicas, manifestando la necesidad de armonizar sus intereses coyunturalmente tan necesitados de protección excepcional- con la conveniencia de que no alcanzasen precios desmesurados. El preámbulo aconsejaba que las disposiciones arancelarias se complementasen mediante la concesión de flexibilidad y de algunas autorizaciones al Gobierno para, por ejemplo, introducir reducciones en la segunda columna del Arancel.

La Junta Directiva de la LVP estimó "del todo injustificada esta apreciación consignada en el preámbulo, pues no es cierto que sea la siderurgia objeto de una protección excepcional en el nuevo Arancel, que mantiene sensiblemente los derechos del

²⁷ JD, LVP, 4-2-1922, 11-2-1922, "Revisión Arancelaria".

Arancel provisional y aún los reduce en alguna partida, máxime si se tiene en cuenta que nada se dice de las industrias azucarera, eléctrica y textil, que son objeto de protecciones más elevadas (...). Además, no puede ocultarse la gravedad de una declaración semejante, pues anunciado el propósito de recabar de las Cortes una autorización para que el Gobierno pueda conceder reducciones en los derechos de la segunda columna en sus tratos con las demás naciones, raro será el país extranjero que al negociar con España no exija la rebaja de derechos"²⁸. Dos meses después, con los ánimos más calmados, en Asamblea General de la LVP, su presidente, Federico Echevarría, en relación con la política arancelaria, sostendría que "aún cuando el Arancel provisional ni el definitivo, más tarde, han satisfecho por completo las demandas de esta Liga, han puesto fin cuando menos a la situación verdaderamente angustiosa y excepcional por que atravesaba la industria, efecto de su indefensión"²⁹.

Quedaba claro, los industriales vizcaínos, cuyos deseos de protección resultaban al parecer difíciles de saciar, aun reconociendo que el Arancel suponía un paso adelante, no vieron satisfechas completamente sus aspiraciones. Por este motivo, todavía continuaron gestionando para ver la forma de suprimir o reducir los aspectos poco convenientes a sus intereses.

En concreto, el sector papelerero fue uno de los que menos conformes quedaron con el nuevo Arancel. La LVP, a requerimiento

²⁸ JD, LVP, 21-2-1922, "Nuevo Arancel".

²⁹ AG, LVP, 1-5-1922, "Resumen del Presidente".

de la sociedad Papelera Española, inició una serie de trámites apoyando sus pretensiones, en contra de la subsistencia de derechos arancelarios lesivos para las empresas papeleras españolas³⁰. Otro motivo de disconformidad para los intereses económicos de Vizcaya surgió pocos días después de la publicación del nuevo Arancel, cuando, por RO de 20 de febrero de 1922, se suprimieron los recargos arancelarios por moneda depreciada, establecidos recientemente, en junio de 1921. En las instancias enviadas por la LVP al Presidente del Gobierno y al Ministro de Hacienda se sostenía que, a pesar de la publicación del nuevo Arancel, el mantenimiento de dichos recargos resultaba necesario, al no ser posible -se decía-hacer frente a la competencia industrial de países con moneda depreciada como la alemana, mediante medidas normales como la simple aplicación de derechos³¹. Resultado de estas y otras gestiones fue un moderado restablecimiento de este tipo de recargo. Ya que, por RD de 29 de mayo de 1922, se restablecía para las mercancías procedentes de países con depreciación monetaria superior al 70 por cien con relación a la peseta. Este Decreto -aplicado únicamente a los países con elevada depreciación monetaria-, si bien no satisfacía por completo las aspiraciones de la Liga, vino "a remediar siquiera parcialmente el estado de indefensión en que con respecto a determinadas competencias, colocaba a la industria la

³⁰ La Papelera Española expresó a la LVP que el nuevo Arancel consignaba en su nota 64 que el papel destinado a las empresas de periódicos y revistas habría de satisfacer el derecho arancelario señalado por los RRDD de 26 de marzo de 1921 y 15 de julio del mismo año, derechos aceptados en otro momento pero que ahora -se decía- no tenían razón de ser, tras haberse restablecido la normalidad arancelaria. JD, LVP, 21-2-1922, "Nuevo Arancel".

³¹ JD, LVP, 27-3-1922, "Supresión de los recargos arancelarios por moneda depreciada".

supresión total de los recargos establecidos por la RO de 20 de febrero de 1922, a raíz de la publicación del nuevo Arancel"³².

Tampoco terminaban ahí las gestiones de los empresarios vizcaínos en una coyuntura de ritmo tan rápido y cambiante en materia arancelaria. A pesar de la oposición vizcaína y catalana -acompañada del apoyo de senadores y diputados de ambas regiones en las Cortes-, el denominado proyecto de Ley de Autorizaciones, presentado por el Ministro de Hacienda, sería aprobado el 22 de abril de 1922. El proyecto, que preveía amplias y flexibles autorizaciones al Gobierno en materia arancelaria, presentaba los siguientes objetivos primordiales:

- Conceder ventajas arancelarias a las mercancías de los países que otorgasen ventajas semejantes a las españolas.

- Limitar la importación de mercancías procedentes de países que tuvieran condicionada la importación de mercancías españolas.

- Reducir, previo informe de la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones, los derechos de las partidas de lingote, acero en masas y en tochos, carriles, hierro y acero en barras, redondo, planchas y flejes.

- Restringir la importación o exportación de ciertas mercancías cuando determinadas circunstancias así lo exigieran.

En medios empresariales vizcaínos se estimó la imprudencia y gravedad de este proyecto, considerándolo "una violación del Arancel recientemente publicado" y del pacto sellado en las

³² AG, LVP, 15-1-1923, "Discurso del Presidente. JD, LVP, 22-6-1922, "Restablecimiento del recargo por moneda depreciada".

Cortes en 1905, con ocasión de la discusión del proyecto de la Ley de Bases para la Reforma Arancelaria, por virtud de la cual, los dos partidos turnantes (liberales y conservadores) acordaron no rebajar en las negociaciones comerciales los derechos de la segunda columna³³. A pesar de toda la oposición desplegada, y de la intervención, en su contra, de senadores como Federico Echevarría y congresistas como Gregorio Balparda, el proyecto Ley de Autorizaciones fue aprobado. Se dispuso, por tanto, que el límite de las rebajas a conceder por el Gobierno podría ser superior incluso al 20 por cien. Se anulaba así la limitación consignada en el proyecto de Cambó, estableciendo que las reducciones no podrían superar este porcentaje. Con todo ello, se facultaba al Gobierno, entre otras cosas, para conceder en determinadas partidas del Arancel, y para las mercancías provenientes de países que dispensasen ventajas equivalentes, derechos inferiores a los establecidos en la 2ª columna del Arancel recién promulgado³⁴.

Con motivo de la discusión en las Cortes de la prórroga de la Ley de Autorizaciones, volvería a desatarse la polémica. La LVP solicitó apoyo al FTNB, y a la Cámara de Industria de Barcelona. Nuevamente intervino Echevarría en el Senado, oponiéndose en este caso a la prórroga de la Ley que, sin embargo, acabó prosperando, al ser aprobada el 2 de agosto de 1923, la Ley que prorrogaba la facultad de conceder rebajas, incluso superiores al 20 por cien

³³ JD, LVP, 27-3-1922, "Proyecto de Ley de Autorizaciones".

³⁴ JD, LVP, 24-4-1922, "Proyecto-Ley- Autorizaciones. AG, LVP, 1-5-1922, "Resumen del Presidente".

en los derechos determinados en la 2ª columna del Arancel, a los países con los que se concertasen Convenios Comerciales sobre la base de la reciprocidad arancelaria³⁵.

4.2.1. Política de Tratados de Comercio.

Terminada la guerra mundial, en noviembre de 1918, llegaba el momento de volver a concertar o actualizar la vigencia de los diversos tratados de comercio con otros países, que circunstancias inherentes al conflicto habían contribuido a obstaculizar. Una vez más, la actitud de las organizaciones empresariales vizcaínas, en relación con los Tratados de Comercio, pasaba por una política de prudencia, defendiendo la necesidad de que ante una posible prórroga de algunos de ellos, el Gobierno no se precipitase y lo estudiase detenidamente. Al mismo tiempo, se solicitaba el desarrollo de una política arancelaria global, que no comprometiese la eficacia de un futuro arancel y que, al mismo tiempo, tuviese siempre en cuenta las peticiones del colectivo empresarial³⁶. En general, además, se abogó por una política de tratados que tuviese en cuenta una serie de aspectos como la imposibilidad de reducción de derechos de la segunda columna del arancel (especialmente las clases 4ª y 5ª) o el mantenimiento de los recargos por moneda depreciada.

³⁵ JD, LVP 15-6-1923, 31-7-1923, 23-8-1923, "Prórroga de la Ley de Autorizaciones".

³⁶ JD, LVP, 10-1-1919, "Prórroga de los Tratados de Comercio y Convenios Comerciales". ELVP, caja nº 55, "Tratados de Comercio (1921-1922)"; ELVP, caja nº 56, "Tratados comerciales (1917-1924)".

En relación con tratados concretos, a pesar de la escasa entidad de las relaciones económicas que España mantenía con Suiza, el establecimiento, en 1921, de un tratado comercial con este país, fue considerado clave por la LVP, que se opuso a ello, por entender que, a pesar de su escasa importancia comercial para España, se le había dispensado gran reducción de derechos, lo que creaba un peligroso precedente a la hora de negociar nuevos tratados con otros países³⁷.

Especial relevancia adquirieron los trámites tendentes a concertar un nuevo convenio comercial con Francia. En este aspecto, la actitud del Gobierno español -el 10 de diciembre de 1921- de no aceptar las peticiones francesas y la consiguiente denuncia del "modus vivendi" vigente, provocó satisfacción en ámbitos empresariales del País Vasco³⁸. La LVP sostenía la imposibilidad de aceptar las pretensiones francesas, al existir en España desproporción manifiesta entre unos derechos que venían rigiendo desde 1911 y los precios actuales de los productos. Asimismo, el recargo por moneda depreciada era considerado necesario para contener los efectos de depreciación de algunos países y, por otro lado, no convenía comprometer la eficacia del futuro arancel ultimando previamente un convenio que rebajase los

³⁷ AG, LVP, 1-5-1922, "Resumen del Presidente".

³⁸ Las pretensiones francesas eran: a) suspensión de la aplicación del impuesto de utilidades a las Sociedades francesas establecidas en España; b) suspensión del recargo de oro del coeficiente por moneda depreciada; c) rebaja de los derechos del Arancel en más de 200 partidas; d) pretensión de que sobre estas bases se hiciera el Convenio definitivo, antes de la implantación del Arancel que se estaba elaborando. JD, LVP, 14-22-1921, "Ruptura de relaciones comerciales con Francia".

derechos vigentes³⁹. La LVP llamó especialmente la atención acerca de los peligros que se derivarían de la supresión del recargo por moneda depreciada, recordando que Francia, por efecto del Tratado de Versalles, estaba en óptimas condiciones para alcanzar predominio en la fabricación de productos siderúrgicos, a consecuencia del aumento de recursos en mineral de hierro y carbón que le proporcionarían en lo sucesivo los territorios anexionados y el recibo de combustible alemán a precios reducidos. Para defenderse de esta competencia, se consideraba de absoluta necesidad el mantenimiento de coeficientes de cambio y pago en oro; medidas de defensa que en forma similar regían en países como Inglaterra y EE.UU.⁴⁰.

En la Gaceta del 13 de julio de 1922 se publicó la firma del Tratado con Francia. La reacción vizcaína ante dicha firma fue de amplio desagrado, por considerarse que otorgaba al país vecino "concesiones excesivas y altamente perjudiciales a los intereses de la producción nacional, sin que por parte de España se haya obtenido la debida reciprocidad, con lo que se han venido a confirmar los temores que la Liga expuso". En opinión de la LVP, Francia había conseguido la tarifa mínima, reducciones y trato de favor en un número importante de partidas, y España solamente la tarifas más reducidas en contadas partidas⁴¹.

³⁹ JD, LVP, 14-22-1921, "Ruptura de relaciones comerciales con Francia".

⁴⁰ JD, LVP, 7-1-1922, "Tratado con Francia".

⁴¹ JD, LVP, 28-7-1922, "Tratado de Comercio con Francia". JD, LVP, 15-6-1923, "Tratado con Francia".

También en Vizcaya se prestó gran atención a la firma de un tratado comercial con Inglaterra, circunstancia lógica, dada la tradicional relación comercial establecida con este país. Sin embargo, una vez más, la LVP se opondría a los términos en que esta relación pretendía establecerse.

En efecto, la firma del Tratado de Comercio con Inglaterra, concediendo a las mercancías procedentes de las Islas Británicas reducciones de los derechos de la 2ª columna del Arancel, especialmente en las clases 4ª y 5ª (referentes a hierros y maquinaria), provocó la oposición de la Liga. La asociación vizcaína envió una serie de telegramas a diversos departamentos ministeriales, consignando la alarma producida en raíz de la firma del Tratado y la conveniencia de mantener la segunda columna. Una vez más, también se contó con el concurso de los representantes en Cortes, que se dirigieron al Gobierno en sentido análogo al de la LVP⁴². En telegramas de respuesta a los cursados por la LVP, el Gobierno hacía referencia a su deseo de armonizar todos los intereses y de no lesionar a la producción nacional. A pesar de ello, continuaron las sospechas vizcaínas hacia la posibilidad de rebajas en las partidas de barras y planchas de hierro y acero y otras relativas a la maquinaria, por lo que nuevamente se enviaron telegramas al Gobierno, exponiendo una vez más el perjuicio derivado de la reducción de derechos arancelarios por debajo de la 2ª columna, especialmente en las clases 4ª y 5ª, que, lógicamente, habrían de afectar a la economía de Vizcaya. También pedían que en caso de concederse

⁴² JD, LVP, 28-7-1922, "Tratado de Comercio con Inglaterra".

importación de carbón con derechos reducidos, se distribuyera entre todo tipo de industrias, para evitar "competencias desiguales"⁴³.

No solamente Vizcaya, también el Fomento del Trabajo Nacional y la Cámara de Industria de Barcelona gestionaron conjuntamente contra el Tratado con Inglaterra, pidiendo que se sometiera a la deliberación de las Cortes, y que se redujera de 3 a 1 año su posible plazo de vigencia. Especialmente se consideraba erróneo alterar con tales reducciones el criterio inglés tradicional en materia de tratados, que era el de nación más favorecida. En consonancia con ello, la LVP consideraba que el medio más adecuado para consolidar las relaciones con Inglaterra era el mutuo régimen de nación más favorecida⁴⁴.

La oposición de la Liga Vizcaína se canalizó también a través de su representante en la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles, José Félix de Lequerica; del Presidente, Federico Echevarría; y del vocal, Gregorio Prados Urquijo, en la Comisión Protectora de la Producción Nacional. Se consiguió también el apoyo de representantes en Cortes de la región, así, el de los senadores José Joaquín de Ampuero, Manuel Lezama Leguizamón y Cosme Palacios; y el de los Diputados Marqués de Arriluce de Ibarra, Gregorio Balparda, José Luis de Goyoaga y Marqués de Triano. A la vez que continuó el envío de telegramas al Presidente del Gobierno y a diversos ministerios, exponiendo los

⁴³ JD, LVP, 7-9-1922, "Tratado de Comercio con Inglaterra".

⁴⁴ JD, LVP, 18-10-1922, "Tratado de Comercio con Inglaterra".

perjuicios derivados de la concesión de derechos de la 2ª columna en las partidas de barras y planchas de hierro, tubos de hierro forjado, tornillos, cables de alambre de hierro, tubos y planchas de cobre, calderas y locomotoras⁴⁵.

Por último, la publicación en la Gaceta de Madrid -el 4 de diciembre de 1922- del Tratado de Comercio con Inglaterra, confirmaba "desgraciadamente las noticias que la Liga tenía de las concesiones dispensadas a Inglaterra", al reafirmarse las reducciones de derechos otorgadas tanto a este país, como a otros con moneda depreciada⁴⁶.

En opinión de Echevarría, lamentablemente, las concesiones otorgadas anteriormente a Suiza perjudicaron la ultimación de estos Tratados, ya que Francia e Inglaterra pretendían lograr las reducciones que España otorgó al pequeño país alpino. Además, la LVP consideró estos tratados como una infracción de la Ley de Autorizaciones, pues en ésta se disponía que el Gobierno no podría conceder reducciones de los derechos de la 2ª columna, sino en casos extraordinarios, y a cambio de concesiones equivalentes, que no se lograron en dichos Tratados, "especialmente en el celebrado con Francia que adolece de una falta de reciprocidad manifiesta"⁴⁷.

⁴⁵ JD, LVP, 18-10-1922, "Tratado de Comercio con Inglaterra".

⁴⁶ JD, LVP, 5-12-1922, "Tratado de Comercio con Inglaterra". AG, LVP, 15-1-1923, "Discurso del Presidente".

⁴⁷ AG, LVP, 15-1-1923, "Discurso del Presidente".

Asimismo, la LVP se opuso en mayo de 1923, mediante el envío de escritos al Gobierno, a la pretensión de Bélgica de obtener reducciones en los derechos de la 2ª columna del Arancel, que afectaría sobre todo a las clases 4ª y 5ª. En este caso, los temores vizcaínos estaban fundados, dada la gran producción belga de los artículos comprendidos en estas clases⁴⁸.

4.3. LA CRISIS DEL SECTOR NAVIERO DURANTE LA POSGUERRA.

Con el fin del conflicto mundial, cambiarían drásticamente las condiciones en que se habría de desenvolver el sector naval en lo sucesivo. Durante la guerra, las características esenciales del sector habían sido la inseguridad en los transportes y la inusitada demanda de buques, lo que, a su vez, provocó un auge inusitado del tipo del flete y del negocio naviero en general. Tras el fin de las hostilidades, por el contrario, se puso de manifiesto una normalización del tráfico marítimo que supondría, como elemento positivo, el alejamiento de las condiciones de inseguridad para la navegación, derivadas de la propia guerra. Pero, como elemento muy negativo a nivel empresarial, se evidenció entonces un acusado descenso de la demanda de tonelaje y un exceso de su oferta, que pronto desembocaría en una caída en picado del tipo del flete y en el amarre de gran cantidad de tonelaje⁴⁹. Quedaba claro que el auge del sector naviero había

⁴⁸ JD, LVP. 30-5-1923, "Convenio con Bélgica".

⁴⁹ Al respecto, VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.III).

sido meramente coyuntural y que, de momento, había tocado a su fin; iniciándose una serie de dificultades para el sector, que motivaron la vuelta a la estrategia de presiones y trámites ante los poderes públicos, tratando de sacar al negocio naviero de su atonía.

En consonancia lógica con estas pretensiones, tras el fin del conflicto, uno de los primeros objetivos que se fijó la Asociación de Navieros de Bilbao fue la derogación de toda la normativa relativa a imposición de fletes reducidos y a limitación del derecho de disponer libremente de los buques, establecida durante la guerra, en virtud de circunstancias totalmente diferentes para la navegación. Entre las navieras de la Asociación de Navieros de Bilbao que pedían un cambio en la normativa marítima, se encontraban: Francisco Aldecoa, Compañía Naviera Amaya, Francisco Andonaegui, Nicolás Areso, Viuda de Felipe Astorqui, Auxiliar Marítima, Compañía Naviera Bachi, Basconia Naviera, Compañía Naviera Bereincúa, Bergía y Compañía, José Bernaldo de Quirós, Compañía Naviera Bidasoa, Compañía Naviera Bilbao, Dúo y Compañía, Estanislao Echave, Compañía Marítima Elanchove, Sociedad Naviera Elcano, Compañía Naviera Euzkera, Rogelio Ferreirós, Juan Flaño, Mancomunidad del Vapor Frúñiz, Victoriano Garay, Francisco García, Compañía de Navegación General, Gómez y Sánchez, Compañía Naviera Guipuzcoana, Ibarra y Compañía, Leandro Jardón, Antonio Larrea, Martínez Rivas, Maura y Aresti, Antonio Menchaca, Mendialdúa y Compañía, Hijos de Mendiguren, Ruperto Mendiguren, Mendiguren y Zaballa, Moreda y Gijón, Antonio Moriyón, Compañía Naviera

Mundaca, Compañía de Vapor Nemrod, Compañía Marítima del Nervión, Miguel Orozco Achaerandio, Naviera Pereda, Pérez y Compañía, Pero Sanz Hermanos y Mutiozabal, Modesto Piñeiro y Compañía, Portals Hermanos y Sobrinos, Hijos de Rezola y Compañía, Sainz & Inchaustegui, Compañía de Navegación Santanderina, José María Scala, Compañía Naviera Sota y Aznar, José Suárez, Mariano de la Torre, Uriarte y Compañía, Compañía Naviera Valle, Compañía de Navegación Vasco Cantábrica, Pedro M^a de Viguera y Compañía, Eduardo Viqueira Corés, Constantino Zabala, Zugadi y Compañía, y Casimiro Zunzunegui.

A la hora de proceder a la modificación legislativa de las condiciones en las que, en lo sucesivo, habría de desenvolverse nuevamente el sector naval, uno de los aspectos que resultó más espinoso fue el problema de las derramas a los navieros que habían soportado los quebrantos derivados de la requisita de sus buques a un tipo de flete reducido durante la guerra. El asunto aparecía tanto más complicado porque de la cuantía total de los quebrantos -calculada en 125 millones de pesetas-, solamente se habían cancelado 50 millones (quedaban por percibirse aún 75 millones, de los que a Vizcaya correspondían 49) cuando surgió la crisis de posguerra para el sector y las navieras -sobre las que recaía el pago de las derramas mediante prorrateo- se vieron en dificultades para hacer frente a su total liquidación. Con la intención de solucionar el problema, los propios navieros solicitaron al Directorio, en junio de 1923, la implantación de un impuesto reducido, que gravase en todo tipo de navegación, y cuyo producto se dedicase a la cancelación de los quebrantos. El

Gobierno aceptó, estableciendo el 18 de diciembre de 1923 el denominado Decreto de Derramas, que sustituía el sistema de prorrateo entre los armadores por el nuevo impuesto. Se calculaba que en un plazo de 15 años estarían restablecidos los pagos pendientes. Además, con el fin de proceder al cobro y distribución entre los navieros del canon a la navegación establecido por el nuevo decreto, se creó, por RO de 21 de diciembre del mismo año, la Junta de Cancelación de Quebrantos⁵⁰.

Otro de los aspectos de la navegación que también fue objeto de importantes cambios tras la guerra, como consecuencia de las nuevas condiciones surgidas entonces, lo constituyó la práctica de cabotaje.

Mediante la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 se dispuso la exclusiva en la práctica de cabotaje a los buques construidos en España. Esta premisa se vio alterada -como ya se ha visto- durante la Guerra Mundial, en el contexto de las dificultades de abastecimiento y carestía de los fletes, posibilitándose entonces esta práctica de navegación a buques de pabellón diferente. Terminado el conflicto, y con la progresiva crisis del negocio naviero, la práctica de cabotaje se restringió nuevamente -mediante RO de 28 de julio de 1920- perjudicando al tonelaje construido o abanderado en el extranjero. Esta decisión, provocó dos tipos de reacciones en Vizcaya. Por un lado, surgió inquietud

⁵⁰ Al respecto: VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.III) ELVP, caja nº 76, "Marina y Construcción Naval".

entre los navieros de Bilbao, donde tanto abundaba el tonelaje construido en el extranjero, aunque fuese abanderado en España. Por otro lado, entre los constructores navales y siderúrgicos de la provincia -que veían favorecida una vez más la producción interna en perjuicio de lo extranjero-, las reacciones fueron, lógicamente, más optimistas. El Gobierno por su parte, adoptó una actitud dubitativa, puesta de manifiesto mediante una inusitada sucesión de normativas contradictorias al respecto. A la RO de 28 de julio de 1920, restringiendo la práctica del cabotaje para los buques no construidos en astilleros españoles, le siguió, el Decreto de 7 de octubre de 1921, disponiendo la posibilidad de importar buques con cierta rebaja de derechos, por un plazo de 6 meses. A este Decreto le siguió -ya durante la Dictadura- la RO de 25 de septiembre de 1923, que concedía la posibilidad de que los buques construidos en el extranjero, pero abanderados en España, pudieran realizar navegación de cabotaje. De cualquier forma, la normativa en relación con este aspecto de la navegación sería objeto de abundantes publicaciones de nuevas disposiciones a lo largo de la década, que fueron, por lo demás, bastante contradictorias entre sí.

Entre los propios empresarios tampoco se estableció un frente común. El hecho de que diversos navieros dispusieran de abundante tonelaje construido fuera y abanderado en España, y otros contasen solamente con buques construidos en los astilleros españoles, condicionó las diferentes posturas. Como reflejo de ello, algunas asociaciones de navieros, como La Federación de Armadores y Navieros Libres de España y la Dirección General de

Navegación y Pesca Marítima, enviaron telegramas al Gobierno, solicitando la posibilidad de cabotaje para todo tipo de buques. Otras asociaciones, como la Liga Marítima Española, presidida por Sánchez de Toca, pidieron, por su parte, que se reservara el cabotaje para buques de construcción nacional.

Otro elemento vino también a complicar, aún más, la normativa en materia naval, tras el fin de la guerra mundial. En diciembre de 1918 terminaba la vigencia del régimen protector dispuesto para la marina mercante por la Ley de Junio de 1909; esta premisa requería que el Gobierno definiese en lo sucesivo cuál iba a ser su política en materia de protección al sector. En tales circunstancias, la Liga Marítima Española se apresuró a solicitar la prórroga de los beneficios otorgados por la Ley, defendiendo, incluso, la necesidad de proceder a un incremento del grado de protección al sector marítimo, dada la crisis que atravesaba a nivel internacional a partir de la guerra mundial. La Liga Marítima Española, tras sesión celebrada por su Junta Central en abril de 1921, solicitó la elaboración de un proyecto de Ley de Bases para un régimen protector a las industrias marítimas nacionales, que incluyese aspectos tales como: primas a la construcción naval y a la navegación, exclusiva en los servicios de cabotaje para los buques de construcción española, preferencia para éstos en los servicios de puertos, exención de diversos impuestos, abono de las derramas por servicio de flete reducido y otras cuestiones semejantes. El mismo mes de abril, después de la sesión de la Liga Marítima, el ministro de Fomento, Juan de la Cierva, presentó un proyecto de Ley de Protección a las

Industrias Marítimas, en el que recogía la mayor parte de las proposiciones de la Liga Marítima.

A pesar de reconocer las ventajas del proyecto, los siderúrgicos vizcaínos, representados en la LVP, no se sintieron totalmente conformes con el proyecto de Ley. Concretamente, la base 2ª del art. 1º -que preveía una rebaja de los derechos arancelarios para la introducción de materiales y efectos integrantes de los buques que la industria española no estuviera capacitada a ofertar-, provocó el recelo de la LVP. Asimismo, la base 5ª del art. 1º del proyecto, que dejaba al arbitrio de una Comisión la determinación del importe de los derechos arancelarios para los materiales y elementos de los buques, era considerada un escaso aliciente para el establecimiento y ampliación de las empresas relacionadas con el sector de la construcción naval. En resumen, la LVP se manifestaba favorable a continuar por la línea de la Ley de junio de 1909, es decir, la que favorecía la supresión del régimen de exenciones y atenuaciones de derechos para la importación de materiales buques, y su compensación mediante la concesión de primas a la navegación. Las consideraciones de la siderurgia vizcaína no fueron tenidas en cuenta, y el 23 de junio de 1921 se aprobaba el proyecto de Ley de Protección a las industrias Nacionales de Construcción Naval y de Navegación⁵¹.

⁵¹ VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.III). ELVP, caja nº 76, "Marina y Construcción naval".

De cualquier manera, resultaba notoria la insuficiencia y la impotencia de la Ley para resolver la crisis naviera, al ser ésta de carácter mundial, aunque, en el caso español, agravada por la propia obsolescencia de los buques. Continuarían, por ello, peticiones de diverso signo de los navieros con el fin de lograr mayor protección para el sector, bien bajo la forma de subvenciones a los servicios regulares, bien mediante el establecimiento de un derecho de anclaje que gravase la actividad del tonelaje extranjero⁵².

4.4. EL PUERTO TRAS LA GUERRA.

Durante la inmediata posguerra mundial, el Puerto de Bilbao se enfrentó con el problema de la disminución de recursos. Además, durante el conflicto, como consecuencia de la inflación, se fueron incrementando sus gastos de mantenimiento, precisamente cuando, dada la disminución del tráfico, los ingresos no habían aumentado en igual proporción. En tales circunstancias, con el fin de hacer frente a las obras de conservación y mejora del Puerto, la JOPB se planteaba, tras la guerra, la necesidad de aumentar los arbitrios⁵³.

⁵² Poco tiempo después, mediante el RD de 7 de octubre de 1921, se prorrogaba la franquicia de los derechos en el Arancel para los buques extranjeros con menos de 10 años de construcción. La LVP protestó por tal disposición, adoptada precisamente cuando la industria naval estaba atravesando una dura crisis. JD, LVP, 12-10-1921, 17-11-1921, "Franquicia arancelaria para los buques".

⁵³ JD LVP, 9-2-1921, "Modificación de las tarifas de la Junta de Obras del Puerto".

Otro asunto que también volvió a adquirir entonces relevancia -como periódicamente ha venido ocurriendo a lo largo de la historia del Puerto-, fue lo relacionado con su gestión y administración. Es decir, la polémica sobre quién debía tener más peso específico a la hora de tomar las decisiones que le afectasen, si los organismos centrales, o los organismos provinciales y locales, precisamente quienes reclamaban una mayor autonomía y descentralización en su gestión. El detonante, en este caso, fue la información abierta sobre la modificación a introducir en el Reglamento General para la reorganización de las Juntas de Obras de Puertos. La LVP consideraba inconveniente que se concediera mayor representación del Estado en dichas Juntas, prefiriendo un mayor peso de la representación del "comercio, industria y minería", añadiendo que tal situación tenía menor justificación aún en puertos como el de Bilbao, donde las subvenciones estatales eran escasas en comparación con las aportaciones locales. Además, pedía una mayor capacidad de gestión por parte de elementos de la propia provincia y no por funcionarios estatales. Con ello, volvía a ponerse de manifiesto que, en Vizcaya, en lo tocante a administración portuaria, se abogaba por una mayor autonomía⁵⁴.

En lo tocante a instalaciones y mejora de los servicios del Puerto, capítulo aparte merecieron las gestiones realizadas con la finalidad de establecer un Depósito Franco. Este tipo de instalación, por su peculiar fisonomía administrativa, permitiría tanto el almacenamiento de mercancías sin satisfacer aranceles,

⁵⁴ JD, LVP, 24-2-1923, "Reglamento de las Juntas de Obras de Puertos".

como la realización de operaciones que aumentasen el valor de los géneros en él depositados, a condición de no variar sustancialmente su naturaleza. Estos intentos bilbaínos por disponer de un depósito franco, semejante al que ya disponían Cádiz, Barcelona y, en poco tiempo también, Santander, culminaron, cuando, por RD de 30 de julio de 1918, se otorgó su concesión al Consorcio formado por la Diputación Provincial, la Cámara de Comercio de Bilbao y la Junta de Obras del Puerto. Este Consorcio sería el encargado de la elaboración de los Estatutos, Reglamento y Tarifas que habrían de regir en el Depósito Franco.

Entre los recursos con que contaría el futuro Depósito, se encontraban: subvenciones estatales, provinciales y municipales; productos del uso de concesiones y arriendo de terrenos e instalaciones; productos de arbitrios y tarifas y la emisión de obligaciones. La ubicación elegida fue el muelle "Reina Victoria Eugenia", en la jurisdicción del Puerto Exterior en Santurce. Aunque su inauguración oficial fue el 6 de mayo de 1920, la puesta en marcha de varias de sus infraestructuras se fue retrasando, como ocurrió con la línea ferroviaria que enlazaba con él desde Portugalete, no establecida hasta 1925.

5. LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA¹

El establecimiento de la Dictadura de Primo de Rivera en septiembre de 1923, a partir de un golpe de Estado muy peculiar e incruento, abría para la vida económica, social y política española una coyuntura y unas circunstancias sensiblemente diferentes. En el aspecto económico, el nuevo régimen se caracterizaría por desarrollar una política claramente expansiva, materializada en el crecimiento del gasto y las obras públicas, sufragada a menudo por una creciente emisión de Deuda pública y sustentada por la existencia de una amplia paz social y laboral, consecuencia de la rigidez política- que define a toda dictadura- y de la connivencia pragmática de diversas centrales sindicales con el régimen. Todo esto, se aliñaba además, con la coincidencia de una coyuntura económica favorable a nivel internacional, que

¹ En relación con la economía y la política económica durante la Dictadura y, en general, durante toda la década de los veinte, pueden consultarse: BEN-AMI, S. (1984); CARBALLO, R. (1979); COMIN, E. (1983) (1987) (1988); FLORENSA, S. (1979); GARCIA DELGADO, J.L. (1983); MALERBE, P. (1979); RODRIGUEZ SAIZ, L. (1979); VELARDE FUERTES, J. (1968); VELASCO MURVIEDRO, C. (1979) y VV.AA. (1979). En lo concerniente a políticas económicas específicas: COMISION DEL PATRON ORO (1960); EGUIDAZU, F. (1979); HERNANDEZ ANDREU, J. (1981); MARIN QUEMADA, J.M. (1979); MARTIN ACESA, P. (1984a) (1984c); MELGUIZO, A. (1979); ORTEGA, N. (1979); PALAFOX, J. (1986); TORTELLA CASARES, G. (1990) y VELARDE FUERTES, J. (1986). Para Vizcaya, véase: VELARDE REVILA, P.M. (1991).

se mantuvo hasta bien entrada la década de los veinte. Las perspectivas económicas con las que partía la Dictadura fueron, pues, en muchos casos, francamente favorables.

En el contexto de la conflictividad social y laboral surgida en España a raíz de la caída del salario real durante y después de la Primera Guerra Mundial, la LVP apoyó al Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona y a otras entidades catalanas, en su solicitud de restablecimiento de la paz social, mediante mayores garantías de seguridad ciudadana y laboral; reclamándose en concreto, "medidas urgentes que pongan término a este estado de indefensión"². Y es que también Vizcaya, aunque en mucha menor medida que Cataluña, soportó acciones deplorables como el atentado y muerte del Vocal de la Junta Directiva de la LVP y Jefe Administrativo de la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, Manuel Gómez³.

5.1. LA ACTITUD DEL EMPRESARIADO BILBAÍNO ANTE EL DIRECTORIO⁴.

La postura de los empresarios bilbaínos respecto al establecimiento del Directorio Militar, quedó reflejada, por

² JD, LVP, 9-1-1923, 24-2-1923, 29-3-1923 "Atentados Sociales". JD, LVP, 29-10-1920, "Comunicación del FTNB".

³ JD, LVP, 9-2-1921, "Fallecimiento del Sr Gómez".

⁴ Para un estudio de los grupos oligárquicos españoles respecto al régimen primorriverista: ALVAREZ REY, L. (1985); CABRERA, M. y REY, F. del (1993); COLECTIVO DE HISTORIA (1978); GÓMEZ NAVARRO, J.L.; GONZÁLEZ CALBET, M.T. y PORTUONDO, E. (1979) (1980); GUERRERO SALON, E. (1979) y VELASCO MURVIEDRO, C. (1978b).

ejemplo, en el escrito enviado por la LVP, en relación con un asunto que tanto les preocupaba, como era el logro de la estabilidad social. La LVP aplaudía el propósito anunciado por el Gobierno de comprometerse a mantener la paz social y laboral⁵.

En otro orden de consideraciones, la LVP -como el resto de asociaciones empresariales españolas en aquellas circunstancias- ofreció su concurso para impulsar la producción nacional, "significando al Gobierno la complacencia con que ha visto los principios de rectitud y severa administración en que impera su actuación"⁶.

⁵ Ya en el contexto de la conflictividad social y laboral surgida en España a raíz de la caída del salario real durante y después de la Primera Guerra Mundial, la LVP había apoyado al Fomento del Trabajo Nacional y a otras entidades catalanas en su solicitud de restablecimiento de la paz social y laboral, reclamando "medidas urgentes que pongan término a este estado de indefensión". JD, LVP, 9-1-1923, 24-2-1923, 29-3-1923 "Atentados Sociales". JD, LVP, 29-10-1920, "Comunicación del FTN". Y es que también Vizcaya, aunque en mucha menor medida que Cataluña, soportó acciones deplorables como el atentado y muerte del Vocal de la JD de la LVP y Jefe Administrativo de la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, Manuel Gómez. JD, LVP, 9-2-1921, "Fallecimiento del Sr Gómez".

⁶ JD, LVP, 13-10-1923, "Escrito al Directorio Militar". AG, LVP, febrero de 1924, "Resumen del Presidente". Otro aspecto que preocupaba sobremanera era lo relativo a la cuestión de Africa. En mayo de 1926, la LVP envió una felicitación al Jefe del Gobierno por los resultados favorables logrados en estos territorios, considerando que tendrían una beneficiosa repercusión en la economía del país. JD, LVP, 30-6-1926, "Felicitación al Jefe del Gobierno". Asimismo, la modalidad de las relaciones entre Primo de Rivera y el empresariado vasco, se pone también de manifiesto en relación a las visitas que realizó el Dictador a los centros mineros e industriales de Vizcaya. Así por ejemplo, en mayo de 1924, en diciembre de 1926, en septiembre de 1928 o en agosto de 1929. JD, LVP, 22-5-1924, "Visita del Presidente del Directorio Militar". JD, LVP, 30-12-1926, "Banquete en honor del Jefe del Gobierno". JD, LVP, 29-9-1928, "Banquete en honor del Presidente del Consejo de Ministros". JD, LVP, 31-8-1929, "Estancia en Bilbao del Jefe del Gobierno". MICCB, 1929, "Estancia del Gobierno en Bilbao".

5.2. LOS EMPRESARIOS BILBAÍÑOS ANTE LA PROLIFERACIÓN DE ORGANISMOS Y JUNTAS.

La multiplicación de instituciones, organismos y juntas de todo tipo que tanto habría de caracterizar al nuevo Gobierno en su afán regulador, constituyó una ocasión idónea para las asociaciones empresariales, deseosas de lograr representaciones por las que canalizar su influencia en materia de política económica. Lógicamente, entre la estrategia de las entidades empresariales vizcaínas se renovó, con más intensidad si cabe, el afán por introducir elementos en los nuevos organismos.

Ya por RO de 23 de noviembre de 1923, se dispuso la creación de una Comisión de Convenios Comerciales -sobre la base de la ya existente-, en la que la LVP consiguió representación, recayendo ésta en su presidente, Federico Echevarría, como ya venía siendo habitual⁷.

Así mismo, en enero de 1924, al constituirse la Comisión Permanente de Convenios Comerciales, la LVP propuso que tuviesen representación en ella elementos industriales como la Liga

⁷ JD, LVP, 28-11-1923, "Designación de representante en la Comisión de Convenios Comerciales". La Comisión creada estaría integrada por la ya existente Comisión, con la adición de representación del Fomento del Trabajo Nacional, Cámara de la Industria de Barcelona, Liga Vizcaína de Productores, Junta Consultiva de Cámaras de Comercio, Cámara de Comercio de Madrid, Asociación General de Agricultores de España, Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, Asociación de Ganaderos del Reino, Liga Marítima Española, Sindicatos Católicos de Obreros, Unión General de Trabajadores e Instituto de Comercio e Industria. La LVP solicitó, asimismo, la posibilidad de elegir un suplente al vocal propietario, en cuyo caso sería designado Gregorio Prados Urquijo. Al mismo tiempo, requería la participación de representantes de la industria, junto con la representación oficial, en la negociación de Tratados y Convenios Comerciales. JD, LVP, 25-12-1923, "Comisión de Convenios Comerciales".

Vizcaína de Productores, la Liga Nacional de Productores y la Comisión Patronal Asturiana⁸.

La LVP además, logró la participación de Gregorio Prados Urquijo, como suplente, como representación de la LVP en la Comisión Protectora de la Producción Nacional, que participó en el proyecto de modificación de Ley de Auxilios a las Industrias⁹. También continuó entonces la posibilidad de elección de vocales de la LVP en el Consejo Provincial de Fomento, resultando reelegido estos años Juan M^o Goyarrola, como vocal propietario¹⁰.

De indudable mayor entidad resultó la creación del Consejo de Economía Nacional (CEN), dispuesta por RD de 8 de mayo de 1924. Ello conllevó la desaparición de organismos como la Comisión Protectora de la Producción Nacional, la Comisión de Convenios de Comercio o la Junta de Aranceles y Valoraciones que, en cierto modo, quedaron refundidos en las distintas secciones que integraban el nuevo Consejo. A la LVP le suscitaba ciertos reparos la preponderancia que en él se concedía a "elementos adversos a la defensa de la producción industrial" pero, en líneas generales, aplaudía el espíritu que inspiraba su creación. Además, le fue concedida una representación en la Comisión Permanente del CEN, para la que, como era ya habitual, fue

⁸ JD, LVP, 31-1-1924, "Preparación de Tratados de Comercio".

⁹ JD, LVP, 31-1-1924, "Proyecto de modificación de Ley de auxilios a las industrias".

¹⁰ JD, LVP, 27-4-1924, "Consejo Provincial de Fomento".

elegido Federico Echevarría y como suplente Gregorio Prados Urquijo¹¹.

A la hora de confeccionar la candidatura de asesores del CEN, existió cierta colaboración entre la LVP y el FTNB y otras entidades, que además lograron que saliese elegida la casi totalidad de su candidatura. Aún así, la LVP continuó considerando que la representación concedida al sector industrial de Vizcaya era escasa¹². Por RDL publicado en la Gaceta del 27 de febrero de 1927, se dispuso la reorganización del CEN y la creación de los Consejos Provinciales de Economía. En el de Vizcaya, la LVP designó como vocal propietario a Guillermo Pradera y como suplente a José Félix de Lequerica¹³.

Por RD de 2 de junio de 1925 se dispuso la creación del Instituto de Comercio e Industria, a modo de órgano oficial y consultivo del Gobierno, encargado de estudiar las disposiciones legales en relación con diversos aspectos de la economía. Como era de esperar, continuando con la estrategia de introducir

¹¹ JD, LVP, 26-3-1924, "Consejo de Economía Nacional"; ELVP, caja nº 78, "Consejo de la Economía Nacional (1924-1926)".

¹² JD, LVP, 22-5-1924, 25-6-1924, "Consejo de Economía Nacional". Las relaciones cordiales entre la LVP y el FTNB fueron la tónica dominante en este periodo, continuando por ejemplo en la cooperación mantenida en relación con los tratados de comercio, durante 1925. JD, LVP, 29-7-1925, "Comunicación del FTNB". También existió cooperación entre las asociaciones vizcaina y barcelonesa en lo concerniente a la revisión arancelaria durante 1929. JD, LVP, 28-2-1929, "Fomento del Trabajo Nacional". En otro orden de cosas, por RD de 3 de noviembre de 1928, mediante una reorganización ministerial, se dispondría la creación del Ministerio de Economía Nacional, que habría de incluir las Direcciones de Agricultura, Industria y Comercio y Abastos y el Consejo de Economía Nacional. La LVP no pondría reparos a esta refundición, más bien lo vería con agrado. JD, LVP, 31-10-1928, "Creación del Ministerio de Economía Nacional". ELVP, caja nº 82, "Consejo de Economía Nacional (1927). Ministerio de Economía Nacional (1928-1930)".

¹³ JD, LVP, 29-3-1927, "Consejo de la Economía Nacional".

elementos en los organismos influyentes, la LVP solicitó la representación correspondiente¹⁴. De modo semejante, tras la creación de la Asamblea Nacional, en octubre de 1927, la LVP también solicitó la concesión de representación¹⁵. Asimismo, en marzo de 1928, la Liga Vizcaína logró representación en la Junta Central de Formación Técnica Industrial¹⁶.

La anunciada creación de un Patronato Nacional dedicado a fomentar el consumo de artículos nacionales, supuso otra oportunidad para la LVP, que también solicitó un puesto en el nuevo organismo¹⁷. Poco después, por RD de 1 de septiembre de 1929, se creó el Patronato para el Fomento del consumo de artículos nacionales. La LVP mostró su satisfacción por la creación de este organismo de fomento, pero una vez más se reiteraba en su petición de un puesto en dicho Patronato¹⁸.

Sin embargo, un aspecto vino a frustrar sensiblemente las aspiraciones de asociaciones que, como la LVP, pretendían acercarse a las instancias centrales de la toma de decisiones en política económica: la pérdida de carácter de corporación oficial que, por RO de 13 de octubre de 1923 privaba a LVP - igual que

¹⁴ JD, LVP, 30-6-1925, "Instituto de Comercio e Industria".

¹⁵ JD, LVP, 31-10-1927, "Asamblea Nacional".

¹⁶ JD, LVP, 31-3-1928, "Designación de representante en la Junta Central de Formación Técnica Industrial". Además, ya desde febrero de 1920, la LVP había conseguido representación en el Consejo Provincial de Fomento de Vizcaya. JD, LVP, 22-4-1925, "Elección de representantes en el Consejo Provincial de Fomento de Vizcaya".

¹⁷ JD, LVP, 31-7-1929, "Patronato para el consumo de Artículos Nacionales".

¹⁸ JD, LVP, 30-9-1929, "Fomento al consumo de artículos nacionales".

a otras entidades- de este carácter, que le había sido conferido por RO de 15 de julio de 1909. Con tal decisión se daba respuesta al criterio de reducir el número de Corporaciones oficiales, a las que estrictamente lo fuesen por constitución del Gobierno. La LVP elevó instancia al respecto, mostrando su desacuerdo, pero, de igual modo que a otras corporaciones, la petición le fue desestimada¹⁹.

Por otro lado, la actitud de las asociaciones empresariales vizcaínas ante la proliferación de organismos consultivos, decisorios o reguladores de la economía, no fue solamente la de tratar de acercarse mediante la introducción de elementos y representantes. Sin perjuicio del activo desarrollo de esta labor de expansión de su capacidad de influencia y de toma de decisiones, en ocasiones, la abundante creación de organismos reguladores llegó a producir cierto rechazo en ambientes empresariales, concretamente cuando estos organismos trataban de regular en exceso todo lo relativo al desenvolvimiento de los negocios, originando una acuciante falta de flexibilidad y creando frecuentes obstáculos a la iniciativa empresarial. En relación con este planteamiento, cuando por RO de 4 de noviembre de 1926 se dispuso la creación del Comité Regulador de la Producción Industrial, la LVP solicitó la anulación de la Orden, o al menos la limitación de su aplicación a casos concretos, "sin erigir en criterio de aplicación general lo que únicamente debe emplearse como medida de excepción, pues, aún reconociendo y aplaudiendo la Junta Directiva el espíritu que ha inspirado a

¹⁹ JD, LVP, 28-11-1923, "Pérdida del carácter oficial".

esta disposición de marcado carácter protector, su aplicación, aparte de que representa una intromisión excesiva en la esfera de actuación de la iniciativa privada, ofrecería dificultades sin cuento, pues por grande que sea la competencia de los miembros que integran el Comité, no es posible que estén en condiciones de apreciar y sojuzgar las invitaciones de diversa índole que han de someterse a su decisión, ni las modalidades y exigencias que cada caso concreto presente"²⁰.

5.3. LA POLITICA INDUSTRIAL.

Durante la Dictadura de Primo de Rivera no cesó la labor de vigilancia de las asociaciones empresariales vizcaínas, tratando de velar por el cumplimiento de la normativa jurídica que dispensaba protección a la industria. En consonancia con esta actividad, la LVP insistía "en la denuncia de los subterfugios de que diariamente se valen los centros y organismos obligados a observar la Ley, para eludir su cumplimiento"²¹.

²⁰ JD, LVP, 30-11-1926, 30-12-1926, "Comité Regulador de la Producción Industrial"; ELVP, caja nº 81, "Comité Regulador de la Producción Industrial. Consejo de la Economía Nacional (1926-1932)".

²¹ JD, LVP, 22-5-1924, "Ley Suárez-Inclán"; ELVP, caja nº 61, "Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez Inclán (1922-1924)"; ELVP, caja nº 74, "Ley de auxilios a nuevas industrias y desarrollo de las ya existentes (1920-1926)"; ELVP, caja nº 84, "Protección a la Producción Nacional (1925-1927)"; ELVP, caja nº 92, "Protección a la industria Nacional (1927-1930)". Si ya en noviembre de 1922 la LVP había puesto de manifiesto la necesidad de adoptar medidas que posibilitasen una vigilancia eficaz por inspectores designados al efecto, dos años después, disconforme con los resultados alcanzados en este aspecto, volvía a insistir sobre lo mismo.

De cualquier forma, en lo concerniente a la política industrial, el aspecto que marcó la tónica dominante durante este período fue, probablemente, el afán de los empresarios por ofrecer sus servicios al Estado, en detrimento de la participación extranjera, y en un momento en el que el sector de las obras públicas se desarrolló en una franca expansión. Y es que tanto el colectivo de la Banca como el de la Industria, ofrecieron sus servicios, por separado, al Directorio Militar, para "cooperar a la labor de reconstrucción nacional, consistente en el fomento y ejecución de obras públicas con capital y elementos nacionales". En medios empresariales vizcaínos, conscientes de la importancia de la estructura económica vasca, se abrían amplias perspectivas con este espaldarazo a la preferencia de la industria y capital españoles²². Además, confirmando en parte las expectativas que en materia industrial los industriales habían sentido por el nuevo régimen, mediante RD de 30 de abril de 1924, se aprobaría la Ley de Auxilios a las Industrias.

En estrecha relación con el ofrecimiento hecho al Gobierno tanto por el capital como por la industria española para impulsar las obras públicas tomando como base los factores de producción del propio país, se encuentra la creación de una entidad que, por sus características, bien puede definir la esencia de lo que se ha dado en llamar el nacionalismo económico; esta entidad es la Federación de Industrias Nacionales (FIN). La participación de empresarios vizcaínos en ella fue notoria, como asimismo lo

²² JD, LVP, 28-11-1923, "Ofrecimientos de la Industria y el Capital Nacionales".

fueron las expectativas que generó en ambientes empresariales de la provincia²³. El competidor de la FIN fue la Sociedad Española de Industria y Tracción Eléctrica (SEITE); entidad que, bajo un prisma menos cercano al nacionalismo económico, pretendía el desarrollo de las obras públicas en España sin desechar la participación de capital extranjero. La SEITE ofreció al Gobierno una oferta paralela a la de la FIN, para llevar a cabo una serie de obras públicas, pero su solicitud fue finalmente desestimada por RO de 27 de agosto de 1924. La escasa simpatía que la SEITE despertó en medios empresariales vizcaínos se puso de manifiesto por ejemplo cuando la LVP sostenía que "de prosperar (su propuesta) hubiera lesionado gravemente a la industria nacional"²⁴.

De cualquier manera, los empresarios vizcaínos tampoco actuaron en todo momento como un bloque monolítico, no siendo infrecuentes las discrepancias en el seno de la organismos como la LVP. Lo que ocurría, a pesar de la diferencia de criterios que pudieran surgir, era que de cara a la opinión pública tales diferencias procuraban soslayarse. Así ocurrió a la hora de proponer modificaciones al RD de Auxilios a las Industrias, de abril de 1924, especialmente en los apartados referidos a derechos arancelarios de la maquinaria. En este caso, el

²³ JD, LVP, 25-12-1923, "Federación de Industrias Nacionales". JD, LVP, 1924, "Propuesta de la Federación de Industrias Nacionales". Respecto a la FIN, la LVP afirmaba que "por agrupar las fuerzas productoras y activas de la Nación puede prestar una cooperación eficaz para la realización de los planes de obras públicas, con el concurso y aportación de elementos nacionales". JD, LVP, 26-3-1924, "Federación de Industrias Nacionales".

²⁴ JD, LVP, 30-8-1924, "Desestimación de las solicitudes de la SEITE". AG, LVP, 18-1-1925, "Resumen del Presidente". Al respecto: VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol. II).

Presidente de la LVP, Echevarría, era partidario del mantenimiento de la exención arancelaria a la maquinaria que no se construyera en el país, siempre que no se originase un perjuicio evidente a la industria española. El vocal José Félix de Lequerica, por su parte, sostenía que la LVP siempre se había inspirado en una política de protección, por lo que debía continuar oponiéndose a toda exención arancelaria. En tales circunstancias, al no tener la Liga un criterio definido, Echevarría optó por abstenerse de ir a una reunión de la Federación de Industrias Nacionales especialmente convocada para tratar el asunto²⁵.

5.3.1. Obstáculos a la competencia extranjera.

En consonancia con su permanente deseo de mayores dosis de protección, las asociaciones empresariales vizcaínas realizaron lógicamente peticiones concretas, a menudo con la finalidad de oponerse a la posibilidad de que empresas extranjeras participasen en la licitación y adjudicación de obras en España. De todos modos, hay que señalar que, en la gran mayoría de los casos, durante este período dictatorial, las peticiones, en general, no adquirieron el tono de presión que pudieron tener en otros momentos, en los que el régimen político fue menos riguroso. La acción de presión llevada a cabo durante la Dictadura, tuvo que adquirir, lógicamente, tintes más sutiles que

²⁵ JD, LVP, 8-1-1926, "Propósitos de modificación de la Ley de Auxilios a las Industrias".

en otras circunstancias, limitándose a menudo al envío de telegramas o escritos manifestando el desacuerdo ante alguna medida adoptada.

En un plano más concreto, entre las peticiones vizcaínas tendentes a obstaculizar la competencia extranjera, se encontraban:

- Reclamación para que las Obras Públicas a realizarse en Marruecos, según lo dispuesto en el RD de 7 de noviembre de 1923, se efectuasen exclusivamente empleando el trabajo y la industria española; idea que "está en consonancia con la política seguida por todos los países que reservan a sus industrias y actividades, el mercado de sus colonias y protectorados; reserva tanto más obligada en España habida cuenta de la limitada zona a que ha quedado reducida su actividad protectora y colonizadora, y a la exigüidad de su consumo nacional"²⁶.

- Gestiones ante las Superioridades para que la Compañía de Ferrocarriles del Norte no adjudicase a una casa alemana el concurso para el suministro de 30 locomotoras, sino a las industrias españolas²⁷.

- Gestiones contra las proposiciones de algunos ministerios sobre la Relación de Artículos que admitiesen la concurrencia

²⁶ JD, LVP, 28-11-1923, "Apoyo de la moción de Prados Urujo sobre ejecución de Obras Públicas en Marruecos". JD, LVP, 25-12-1923, "Protección a la Producción Nacional". AG, LVP, febrero, 1924, "Discurso del Presidente".

²⁷ JD, LVP, 31-10-1924, "Admisión de locomotoras por Compañía del Norte".

extranjera en los servicios de la Administración Central, Provincial y Local²⁸.

- Gestiones contra la subasta realizada en Valencia para el establecimiento de vías metálicas, y en el Ferrocarril Santander-Mediterráneo, para el suministro de locomotoras; donde se pretendía simultanear la admisión de propuestas nacionales y extranjeras²⁹.

- Oposición contra el RD de 14 de octubre de 1926, que autorizaba al Ministerio de Fomento a convocar los concursos necesarios para la adquisición de maquinaria y de elementos auxiliares requeridos por el Plan de Obras Públicas, estableciendo la posibilidad de acudir simultáneamente a la industria nacional y la extranjera. La oposición vizcaína se basaba en que esta prescripción suponía una modificación de la Ley de Protección a la Producción Nacional y de disposiciones complementarias³⁰.

- Oposición, impugnando algunos proyectos de inclusión en la relación de artículos que admitían la concurrencia extranjera, como carriles en barras de 18 y 24 cm. de longitud y material de submarinos. A la vez se solicitaba la exclusión de aceros y hierros de dimensiones superiores, cadenas, planchas de cobre y

²⁸ JD, LVP, 28-11-1925, "Ley de Protección a la Producción Nacional".

²⁹ JD, LVP, 28-11-1925, "Ley de Protección a la Producción Nacional".

³⁰ JD, LVP, 30-10-1926, "Protección a la Industria Nacional".

latón y pistolas "Bergman"³¹.

- Solicitud, a la Sección de Defensa de la Producción Nacional, de la anulación del suministro de 1.000 vagonetas metálicas, concertada por la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo con dos casas extranjeras, sin haber celebrado concurso entre productores españoles³².

- Oposición a la petición de admisión temporal, solicitada por la Cámara de Comercio de Guipúzcoa, para las primeras materias con destino a la Sociedad Patricio Echevarría y otras industrias transformadoras guipuzcoanas³³.

- Oposición a varias propuestas de inclusión en la relación de artículos que admitían la concurrencia extranjera en los servicios del Estado³⁴.

- Oposición a la importación de material "con infracción de las disposiciones vigentes", por parte de la Sociedad Pavimento y Construcciones, adjudicataria de la construcción del

³¹ JD, LVP, 30-10-1926, "Protección a la Industria Nacional".

³² En opinión de la LVP -que no ocultaba su antipatía por esta compañía ferroviaria- la infracción en este caso era doble, al tratarse, por un lado, de una transgresión de la Ley de febrero de 1907, a la que la Compañía debía ajustarse como concesionaria de un servicio público y, por otro lado, porque estaba consignada en la Ley de Ferrocarriles Secundarios, que expresamente disponía que para la adquisición de material fijo y móvil, debían observarse los preceptos de protección a la producción nacional. JD, LVP, 31-5-1927, "Ley de Protección a la Industria Nacional".

³³ JD, LVP, 31-10-1927, "Admisión temporal de primeras materias".

³⁴ JD, LVP, 30-11-1927, "Protección a la industria nacional".

Ferrocarril de Huelva a Ayamonte³⁵.

- Escrito de la LVP al Consejo de Economía Nacional, impugnando ciertas propuestas de inclusión, fundamentalmente relacionadas con la siderometalurgia, en la Relación de Artículos que admiten la concurrencia extranjera. "Llamando la atención sobre la conveniencia de que en los momentos actuales en que con gran acierto se vienen consagrandos cantidades elevadas para la realización, bien por el Estado o por los organismos y corporaciones que del mismo dependen, de obras de importancia manifiesta, se procure en todo trance se inviertan esas sumas en el país, contribuyendo de esta suerte a consolidar y robustecer la producción indígena"³⁶.

- Escrito de la CCB, en abril de 1929, al Ministerio de Economía Nacional, solicitando el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre protección a la industria, concretamente a la de máquinas herramientas³⁷.

El ansia de los industriales vizcaínos por mantener sus empresas al amparo de cualquier tipo de competencia, les llevaría incluso a dar un paso más y oponerse también a la modernización del utillaje industrial que pudiera perjudicarles. Así ocurrió

³⁵ JD, LVP, 29-2-1928, "Protección a la Industria Nacional". Nuevas denuncias a dicha Sociedad, por la importación de material similar al producido en España, se citan en JD, LVP, 31-3-1928, "Protección a la Industria Nacional".

³⁶ JD, LVP, 31-10-1928, "Protección a la Industria Nacional".

³⁷ MICCB, 1929, "Protección a las Industrias". Escrito de CCB, 30-4-1929, al Ministerio de Economía Nacional.

cuando, mediante escrito de la LVP al Comité Regulador de la Producción Industrial, la asociación vizcaína se opuso a la autorización solicitada por la Industrial Siderúrgica S.A. de Barcelona, para instalar maquinaria destinada a la fabricación de hierro estirado, hierro y hierro chapeado³⁸.

5.3.2. Intereses siderúrgicos e intereses metalúrgicos.

También en este período se puso de manifiesto, una vez más, el conflicto estructural que afectaba a los empresarios siderúrgicos y a los metalúrgicos. Así, por ejemplo, en reunión celebrada en agosto de 1925, a la que asistieron representantes de las principales asociaciones siderúrgicas y metalúrgicas, como el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, la Federación de Industrias Nacionales, la Liga Nacional de Productores, la Liga Guipuzcoana de Productores, la Liga Vizcaína de Productores y la Asociación de Industrias Metalúrgicas -para tratar de la Ley de Auxilios a las Industrias, y particularmente de lo referente a excepción de derechos arancelarios de importación de maquinaria-, las conclusiones a las que se llegó resultaron ampliamente contradictorias y limitadas³⁹. A pesar de esta falta de acuerdo y de la dificultad de llegar a un entendimiento entre los intereses siderúrgicos y metalúrgicos, las asociaciones vizcaínas siempre procuraron estar presentes en las asambleas o reuniones de todo tipo celebradas por los metalúrgicos, bien con la

³⁸ JD, LVP, 30-11-1927, "Comité Regulador de la Producción Industrial".

³⁹ JD, LVP, 31-8-1925, "Ley de auxilios a las industrias".

finalidad de estar informados simplemente, o, más a menudo, con la intención de procurar modificar y minimizar la acción de los intereses metalúrgicos en contra de la siderurgia. En relación con estos propósitos, la LVP nuevamente enviaría representación - en este caso Gregorio Prados Urquijo y Juan M^a Goyarrola- al Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas -denominado "Semana del Hierro"- celebrado en Barcelona, en noviembre de 1929. En relación con el Congreso, la LVP decía haber conseguido modificar muchas de las propuestas contrarias a los intereses industriales de Vizcaya⁴⁰. Posteriormente, en diciembre de 1929, Gregorio Prados Urquijo, en representación de la LVP, se trasladó a Madrid para tratar de la constitución de la Federación de Transformadores Metalúrgicos, según lo acordado en las conclusiones aprobadas en el Congreso de Barcelona⁴¹.

5.3.3. La competencia de las fábricas militares⁴².

Otro ejemplo de conflicto estructural de intereses fue el constituido por la competencia entre las fábricas dependientes directamente del sector público y las controladas por el capital privado.

⁴⁰ JD, LVP, 31-10-1929, "La Semana del Hierro y Acero en Barcelona". JD, LVP, 30-11-1929, "Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas".

⁴¹ JD, LVP, 30-12-1929, "Federación de Transformadores Metalúrgicos".

⁴² En relación con la evolución de las fábricas militares en España, puede consultarse: SUAREZ MENEDEZ, R. (1991) y VIGON, J. (1947). Por otro lado, y como ya se ha mencionado, respecto al posicionamiento de los empresarios españoles frente a la empresa pública: CABRERA, M. (1991). Asimismo, respecto a la empresa pública en España: ALBISANA, C. (1973); COMIN, F. y MARTIN ACESA, P. (1991); MARTIN ACESA, P. y COMIN, F. (1990a) (1990b) (1992b); MEDEL CAMARA, B. (1972) y VELARDE FUERTES, J. (1964).

Si durante la Dictadura la política industrial tendió a intensificar aún más la protección a la producción nacional frente a la posible competencia extranjera, contentando con ello a las asociaciones empresariales, éstas no quedaron tan satisfechas cuando entraron en juego otras variables, como la producción en fábricas dependientes del Estado. En este caso el legislador no trataría de proteger la producción industrial privada española, sino que -en opinión de los empresarios- la dejaría a merced de la competencia de un sector público que, claramente, jugaba con ventaja. En este aspecto, además, fueron sobretudo las fábricas militares las que más dieron que hablar, a raíz de la competencia que suscitaron. Posiblemente el hecho más llamativo fue puesto de manifiesto en 1928, con las propuestas presentadas por la fábrica nacional de Trubia para la producción de material móvil y diversos elementos para los ferrocarriles del Estado. Ante esta pretensión, la LVP inició gestiones, materializadas en el envío de escritos al Gobierno, notificando su desacuerdo con la competencia de las fábricas militares dedicadas a producciones tradicionalmente propias de la industria civil privada.

Los argumentos expuestos por la LVP se basaban, una vez más, en la desigualdad existente entre las fábricas nacionales militares, libres de ciertas cargas como el pago de impuestos, la remuneración debida al capital, o la amortización del establecimiento. Además, aparte de lo económico, se aludía a que razones estratégicas también recomendaban mantener el equilibrio entre la industria militar y la privada, procurando que aquélla

no se desviase demasiado de su función última, es decir, de la producción de armamento. Las palabras de la LVP al respecto eran duras: "lo que no se concibe es que el Estado, lejos de estimular esta iniciativa privada, la entorpezca y dificulte, suscitándole una competencia desigual y dañosa en extremo"⁴³.

Estos y otros planteamientos semejantes fueron, en cierta medida, tomados en consideración por el Gobierno que a finales de 1928 invitaba, mediante la Dirección Superior Técnica de la Industria Militar Oficial, a la LVP y a otras asociaciones, como la Liga Guipuzcoana de Productores o la Unión Metalúrgica, a que concurriesen en representación de la siderurgia a una reunión en el Ministerio de Guerra, con el fin de analizar la forma en que la industria militar y la civil pudieran colaborar conjuntamente⁴⁴.

De cualquier manera, no fue solamente la industria militar la que, en su afán por diversificar sus actividades y pretender abarcar también la producción civil, provocó el encono de los empresarios siderúrgicos. También cuando el sector público pretendía tutelar otro tipo de fábricas surgieron nuevos problemas. Así por ejemplo, la LVP mostró por escrito su malestar, al Comité Regulador de la Producción Industrial, respecto a la petición formulada por la Confederación

⁴³ JD, LVP, 31-1-1928, "Competencia de las fábricas militares a la industria privada". Asimismo: VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.II).

⁴⁴ JD, LVP, 29-9-1928, 31-10-1928, "Competencia de las industrias militares". También en esta línea de intentar coordinar la producción de las fábricas militares y civiles, ya se había establecido, por RD de 17 de noviembre de 1926, la "Dirección Técnica de la Industria Militar Oficial".

Hidrográfica del Ebro para instalar en Morata de Jalón una fábrica destinada a la producción de cemento, de 60.000 toneladas de capacidad. La Liga Vizcaína justificaba su actitud de oposición por la crisis que venía sufriendo la fabricación de cementos, debido a la desproporción entre capacidad productiva y consumo. Se justificaba, también, por la inconveniencia de que una entidad oficial, sustentada por el Estado, entablase competencia con la industria privada⁴⁵.

5.3.4. Construcción Naval.

Resulta evidente que, en un período de tanta protección a la industria nacional como el que constituyó la década de los veinte, también se viese incrementado el fomento de la construcción naval. En este sentido de impulso a la actividad industrial actuó el RD de 11 de febrero de 1924, que -manteniendo el espíritu de la Ley de 1909, cuya vigencia prorrogaba- aprobaba nuevas primas a la construcción naval, teniendo en cuenta además las modificaciones dispuestas por el Arancel de 1922 en los derechos arancelarios para los materiales y maquinaria destinada a la construcción naval⁴⁶.

La política industrial favorable a la protección del sector naval se consolidó aún más mediante el RDL de 21 de agosto de 1925, que incrementaba las primas a la Navegación y a la

⁴⁵ JD, I.V.P., 30-9-1927, "Comité Regulador de la Producción Industrial".

⁴⁶ JD, I.V.P., 28-2-1924, "Primas a la construcción naval".

Construcción Naval. En medios empresariales vizcaínos, estas normas fueron acogidas con lógica satisfacción, al coincidir, sustancialmente, con sus aspiraciones de fomento del sector, y al llevarlo a cabo mediante el aumento de las primas a la construcción y a la navegación, y no mediante la reducción de derechos arancelarios a los buques o a las partes integrantes de éstos⁴⁷. Y es que, por lo general, las entidades empresariales vizcaínas, se manifestaban claramente a favor de un incremento de las primas a la construcción naval, pero sin que tal protección directa implicase reducción de derechos arancelarios⁴⁸. Este agrado se incrementaría aún más con la publicación, en la Gaceta del 19 de abril de 1927, de otro RD que volvía a favorecer a la industria nacional, mediante el reparto de nuevas primas a la construcción naval⁴⁹.

No obstante, la percepción de primas por parte de los constructores navales, en ocasiones, tendría como contrapartida - poco deseada por ellos- que se procediera a una reducción de derechos arancelarios para la introducción de material naval. Igualmente, otros aspectos -aunque de menor trascendencia aparente- no dejaron de provocar la oposición de los directivos y empresarios de los astilleros vizcaínos. Fue por ejemplo el caso del artículo 65 del Reglamento provisional para la aplicación de la Ley de agosto de 1925, que exigía para el

⁴⁷ JD, LVP, 31-8-1925, "Primas a la Construcción Naval"; ELVP, caja nº 76, "Marina y Construcción Naval (1924-1932)".

⁴⁸ JD, LVP, 30-11-1929, "Protección a la construcción naval".

⁴⁹ JD, LVP, 30-4-1927, "Primas a la construcción naval".

personal técnico español empleado por los constructores nacionales la posesión del título de ingeniero naval, condición indispensable para poder acceder a las primas dispuestas a la construcción. La LVP y la CCB tramitaron a instancias de la Asociación de Ingenieros Industriales, con el fin de oponerse a tal disposición, alegando la conveniencia de que no fuese exigible que dicho personal perteneciese a una especialidad determinada, entendiéndose, por el contrario, que la libertad en la designación era la garantía más eficaz para una verdadera selección. Sin embargo, estas propuestas serían desestimadas⁵⁰.

5.4. EL ARANCEL.

5.4.1. El polémico recargo por moneda depreciada.

Todavía durante los primeros años de gobierno de Primo de Rivera continuó el tira y afloja en relación con los recargos de los derechos arancelarios que debían satisfacer las mercancías

⁵⁰ ID, LVP, 28-12-1925, "Designación del personal técnico por las empresas de construcción naval". ID, LVP, 30-4-1926, "Competencia Ingenieros Navales". Estos trámites, en defensa de la facultad de las empresas de construcción naval para valerse libremente del personal en la dirección de sus trabajos, continuaron efectuándose en varias ocasiones a lo largo de la década, por ejemplo en 1929, insistiéndose en que, en último término al menos, dicha disposición no afectase a los talleres y astilleros modestos, donde peritos mecánicos o maestros de taller, a menudo sin título, pero con práctica de muchos años, venían efectuando la dirección de las obras. Se entendía, en definitiva, que de otro modo la pequeña empresa no podría hacer frente a los sueldos de ingenieros navales. VICCB, 1929, "Personal técnico en las construcciones navales". Así mismo, todavía el 26 de noviembre de 1934, la CCB enviaría un escrito al Presidente del Consejo de Industrias, pidiendo a información pública sobre el reglamento de los técnicos que debían dirigir las industrias protegidas, oponiéndose, nuevamente, a cualquier tipo de coacción de la libertad de las industrias para elegir sus técnicos. VICCB, 1934, "Reglamento de los Técnicos que deben, obligatoriamente, dirigir las industrias protegidas". Escrito de CCB, el 26-11-1934, al Presidente del Consejo de Industrias.

procedentes de países con moneda depreciada. Se trataba de un problema heredado de otro período, cuando por RO de 3 de junio de 1921 se habían establecido dichos recargos. Una vez publicado el Arancel fueron suprimidos, en opinión de la Liga Vizcaína, "por juzgar erróneamente que no eran necesarios". Más adelante, por RO de 29 de mayo de 1922, fueron nuevamente restablecidos, aunque -en palabras de la LVP- con ciertas modalidades que restaban su primitiva eficacia. En febrero de 1924, cuando una importante campaña de opinión propugnaba por su supresión, la LVP, por su parte, solicitaba, no solamente su mantenimiento, sino también su extensión a otros países cuyas monedas mostraban signos de depreciación⁵¹.

En esta ocasión, la capacidad de presión y la influencia con que pudo contar el empresariado vizcaíno no debió ser demasiada, o la conjunción de fuerzas de quienes se oponían al mantenimiento de los recargos fue superior, porque, en junio de 1924 se dispuso la supresión de los coeficientes de recargo por moneda depreciada a las mercancías procedentes de Alemania, un país que en aquellos momentos estaba soportando una de las depreciaciones monetarias más escandalosas de la historia contemporánea. Esto parecía dar parte de razón a quienes ya habían predicho, en febrero del mismo año, que la campaña a favor de la supresión estaba promocionada por agentes comerciales alemanes. La Liga Vizcaína tuvo que conformarse con enviar el telegrama de rigor al Presidente del

⁵¹ JD, LVP, 28-2-1924, "Supresión de coeficientes de recargo por moneda depreciada".

Directorio Militar, manifestando su malestar por la supresión de los coeficientes⁵².

5.4.2. Intentos frustrados de reforma arancelaria.

La posibilidad de una reforma arancelaria, o al menos de una revisión del Arancel vigente de 1922, fue otra cuestión que, lógicamente, interesó a los empresarios bilbaínos. Esta revisión llegaría a tenor de lo dispuesto en el RDL de 9 de julio de 1926. Entre sus disposiciones se encontraban las siguientes:

- Elevación de los derechos arancelarios a determinados productos agrícolas.

- Concesión de primas a la exportación de productos textiles.

- Establecimiento de restricciones para la importación de artículos comprendidos en las partidas 252 y 273 del grupo 2º de la clase 4ª del Arancel, correspondientes al hierro y acero sin manufacturar.

- Elevación de derechos de los flejes de hierro y de los artículos de aluminio en barras, planchas, hojas y de las manufacturas de aluminio.

- Establecimiento de coeficientes de aumento para ciertas partidas.

La satisfacción que provocó en Vizcaya el Decreto revisando el Arancel fue notoria, especialmente como consecuencia del

⁵² JD, LVP, 25-6-1924, "Supresión de los coeficientes de recargo por moneda depreciada a las mercancías procedentes de Alemania".

establecimiento de restricciones a la importación de hierro y acero sin manufacturar. Prueba de ello fueron los mensajes de felicitación al Gobierno y al Consejo de Economía Nacional, además de las visitas de representaciones de Vizcaya al Ministerio de Hacienda y al Jefe del Gobierno⁵³.

Una revisión arancelaria en mayor profundidad se anunció en los primeros meses de 1927. La postura de la LVP ante dicho anuncio era clara: consideraba el momento escasamente adecuado para ello, prefiriendo la prórroga del Arancel vigente. Resulta lógico pensar que la Liga Vizcaína, consciente del alto grado de protección adquirido a expensas del Arancel, sentía recelo ante cualquier revisión que alterase el statu quo vigente, tan conveniente a sus intereses. Además, no ocultó su desagrado con motivo del RDL publicado en la Gaceta el 8 de abril de 1927, que dispuso la supresión y reducción de los coeficientes establecidos para diversas partidas por el anterior RD de julio de 1926⁵⁴. Una vez más, ni aun en un período de tanta protección y expansión económica como el sustentado por la política económica de la Dictadura, las asociaciones empresariales vizcaínas estaban totalmente conformes con las decisiones adoptadas.

A pesar de la poca ilusión mostrada en Vizcaya hacia la posibilidad de modificación del Arancel, por RDL de 20 de julio de 1927, se dictaron normas para su revisión y asimismo para la

⁵³ JD, LVP, 29-7-1926, "RD Ley de 9 de julio". JD, LVP, 29-7-1926, "Visita al Ministerio de Hacienda".

⁵⁴ JD, LVP, 30-4-1927, "Revisión Arancelaria".

elevación provisional de ciertos derechos, mientras se procedía a la confección de uno nuevo⁵⁵. En relación con ello, la LVP elevó al Consejo de Economía Nacional un escrito en el que sus recelos prácticamente habían desaparecido. La LVP había comprendido que la posible reforma parecía encaminarse todavía a una mayor intensidad en la protección a la industria. En el escrito enviado por la Liga se hacía mención a los aciertos del RDL de julio de 1927, al mantener la invariabilidad de la 20 tarifa. En relación con esto, se exponían los perjuicios que había causado a la economía nacional el no haberse mantenido este criterio en las negociaciones precedentes. Asimismo se refería a los aciertos del RDL en lo referente a la tarifa convencional, "si bien es de lamentar que no se haya dado mayor amplitud a la reforma". Y, por último, una vez más, se hablaba de la "necesidad de afianzar el espíritu protector del Arancel"⁵⁶.

En diciembre de 1928 ya estaba confeccionada la revisión arancelaria por la Sección de Aranceles. La LVP opinaba que la nueva clasificación y nomenclatura dispuesta era "digna de los mayores elogios"; ahora bien, en cuanto a fijación de derechos, todavía era susceptible de mejoras y, además, no acogía totalmente las aspiraciones de algunos ramos de la producción. Una vez más, al menos de cara a la opinión pública, la LVP no se sentía totalmente identificada con las medidas adoptadas en cuanto al fomento y la protección industrial, permaneciendo

⁵⁵ JD, LVP, 30-7-1927, "Revisión Arancelaria".

⁵⁶ JD, LVP, 31-10-1927, "Revisión Arancelaria". AG, LVP, 31-1-1928, "Discurso del Presidente". También pueden consultarse: ELVP, caja nº 56, "Aranceles (1925-1927)"; ELVP, caja nº 89, "Aranceles (1927-1928)".

siempre presente -como era habitual- algún aspecto que no daba entera satisfacción a sus aspiraciones⁵⁷.

No obstante, la reforma arancelaria sería aplazada una vez más, y por tiempo indefinido, mediante RD de 7 de septiembre de 1929. La LVP que, en un principio tan reacia había sido ante la posibilidad de una reforma, consideraba ahora perjudicial este nuevo aplazamiento⁵⁸.

Otro aspecto vino a complicar aún más la cuestión arancelaria. El Comité Económico de la Sociedad de Naciones, a iniciativa del Gobierno inglés, convocó una Conferencia en Ginebra para enero de 1930, con el fin de acordar una tregua aduanera, por un plazo mínimo de 2 años. Con arreglo a esta tregua, cada una de las partes contratantes se comprometía a no aplicar a los productos de otras naciones adheridas derechos de aduanas o tasas accesorias superiores a las que estaban vigentes. En medios empresariales bilbaínos, no agradó la noticia de esta imposibilidad de alterar las tarifas arancelarias vigentes durante un período de dos años. En consonancia con este temor, se hizo referencia a la "gravedad que revestiría el que España se adhiriese a ese compromiso con lo que se vería imposibilitada a retocar sus tarifas durante un período en el que perdería su soberanía económica". Del mismo modo que en Vizcaya, también en Cataluña el Fomento del Trabajo Nacional consideraba

⁵⁷ JD, LVP, 29-12-1928, "Revisión Arancelaria". AG, LVP, 31-1-1929, "Resumen del Presidente".

⁵⁸ JD, LVP, 30-9-1929, "Aplazamiento Revisión Arancelaria".

inconveniente proceder a una tregua aduanera cuando se estaba planteando una "necesaria" revisión arancelaria en España⁵⁹.

Enfrente de estas aspiraciones de amplios sectores de empresarios españoles deseosos de conseguir un mayor grado de protección arancelaria, se encontraba la corriente de opinión - española y extranjera - que, basándose en trabajos como el del Comité de Estudios de la Sociedad de Naciones, representado en el llamado mapa de las "Murallas Arancelarias", atribuía a España un "ultraproteccionismo desusado". Ante este tipo de acusaciones, la LVP basaba su defensa, en boca de su presidente, Echevarría, fundamentándose en que, igualmente otros países venían adoptando diversas medidas en defensa de sus respectivas economías⁶⁰.

5.4.3. Tratados comerciales:

En materia de tratados comerciales, una vez más, la política defendida por la LVP podría resumirse en los siguientes puntos⁶¹:

⁵⁹ ID, LVP, 30-11-1929, "Tregua Aduanera". ID, LVP, 30-12-1929, "Tregua Aduanera". AG, LVP, 1-1-1930, "Resumen del Presidente".

⁶⁰ ID, LVP, 28-2-1929, "Banquete al Ministerio de Economía".

⁶¹ AG, LVP, 18-1-1925. ID, LVP, 28-11-1925, "Política de Tratados de Comercio". ID, LVP, 29-7-1926, "Gestiones en Madrid". AG, LVP, febrero de 1924, "Discurso del Presidente". ID, LVP, 28-2-1924, "Política de Tratados de Comercio. Denuncia del celebrado con Francia". AG, LVP, 18-3-1926, "Resumen del Presidente". Reunión de Industriales Asociados en LVP, 6 de mayo de 1926, "Tratado con Francia". ID, LVP, 30-6-1926, "Tratado con Francia". ID, LVP, 29-7-1926, "Gestiones en Madrid". ID, LVP, 31-8-1926, "Tratado con Francia". AG, LVP, 3-1-1927, "Resumen del Presidente". ID, LVP, 30-10-1926, "Tratados de Comercio". AG, LVP, 3-1-1927, "Resumen del Presidente". ID, LVP, 28-2-1927, "Tratado de Comercio con Inglaterra". ID, LVP, 29-3-1927, "Tratados". AG, LVP, 31-1-1928, "Discurso del Presidente". ID, LVP, 30-4-1927, "Tratado de Comercio con Inglaterra". AG, LVP, 31-1-1928, "Discurso del Presidente". ID, LVP, 30-4-1927, "Tratado de Comercio con Inglaterra". AG, LVP, 31-1-1928,

- Aplicación de coeficientes de recargo en los derechos arancelarios a las mercancías procedentes de países con moneda depreciada (criterio sobre todo a seguir con Francia y Alemania).
- Evitar las reducciones de derechos de la 2ª columna, tanto como concesión directa y como trato de favor.
- Necesidad de buscar una elevación de derechos en general.
- Denuncia o no ratificación de diversos tratados, como los que afectaban a Francia y Bélgica.

A pesar de las diversas gestiones, las presiones vizcaínas no pudieron evitar la supresión de los coeficientes de recargo por moneda depreciada a las mercancías procedentes de Alemania, ni pudieron tampoco lograr, de momento, la rectificación en la política de Tratados de Comercio, tal y como se hubiera podido esperar de las primeras declaraciones del Directorio

5.5. EL REAJUSTE DEL SECTOR NAVIERO.

Todavía durante la Dictadura, continuaban afectando a la ordenación del sector naviero diversos aspectos, puestos ya de manifiesto entre 1919 y 1923. Entre estas tareas atrasadas, se encontraban: la cancelación del pago de derramas a los navieros

"Discurso del Presidente". JD, LVP, 30-6-1927, "Tratados de Comercio". ELVP, caja nº 56, "Tratados Comerciales (1917-1924)". ELVP, caja nº 83, "Tratados de Comercio, 1925". ELVP, caja nº 87, "Tratados de Comercio, 1926". ELVP, caja nº 88, "Tratados de Comercio, 1927". ELVP, caja nº 98, "Tratados de Comercio, 1928". ELVP, caja nº 104, "Tratados de Comercio, 1929-1930)".

que sufrieron quebranto durante la guerra, a consecuencia de la requisa de sus buques a flete reducido; la decisión sobre el tipo de buques a los que correspondía la práctica de cabotaje; y el fomento del sector naviero, mediante la concesión de primas a la navegación y a la creación de determinadas líneas regulares.

5.5.1. La cancelación de quebrantos y derramas.

Un asunto que levantó mucha tinta durante este período fue el relativo a la cancelación de derramas a los navieros, por los servicios a flete reducido que habían sido efectuados durante la guerra. Como se ha mencionado, al finalizar el conflicto mundial, la Asociación de Navieros de Bilbao solicitó la derogación de la normativa relativa a la fijación de fletes reducidos y a la limitación del derecho de disponer libremente de los buques. Todavía entonces, cuando restaban por devengarse 49 millones de pesetas a diferentes navieras vizcaínas, y coincidiendo con la crisis naval de la posguerra, la liquidación de los quebrantos se encontró con muchas dificultades para ser ultimada. Tratando de buscar una solución al problema, los propios navieros solicitaron -como también se ha indicado anteriormente- el establecimiento de un módico canon de carácter temporal al transporte marítimo de todo tipo y bandera, y la aplicación de su producto a la cancelación de los quebrantos. Gestiones que culminaron con la publicación del llamada Decreto de Derramas, el 18 de diciembre de 1923.

En Bilbao el Decreto fue acogido con cierta satisfacción, en cuanto que parecía abrir una puerta a la solución del pago de quebrantos; pero no logró acabar con todas las incertidumbres, debido al plazo tan largo que suponía su liquidación -calculado en 15 años-, y a las posibles consecuencias negativas que podría acarrear para la navegación la creación del nuevo impuesto, aunque fuese de carácter módico. El nuevo impuesto suscitó al menos dos tipos de oposiciones, que vinieron además de otros ámbitos, diferentes de los navieros vascos. Estas vinieron, por una parte, de los mineros vizcaínos, representados en la Cámara Oficial Minera de Vizcaya, cuyo presidente, Valeriano Balzola, vería denegada su solicitud de no inclusión del mineral en el canon al tráfico marítimo⁶²; y, por otra parte, de diversas navieras extranjeras que, involuntariamente involucradas en el asunto, también se veían obligadas a sufragar el importe del nuevo canon⁶³.

El sistema de quebrantos y derramas, por último, no sería definitivamente zanjado hasta diciembre de 1929, cuando -faltando todavía por devengarse 35 millones de pesetas a los navieros acreedores- el Gobierno procedió a su cancelación mediante la

⁶² Quedaba claro cómo, lo que en este caso convenía a los empresarios navieros iba claramente en contra de sus colegas mineros. Acerca de la política y estrategia del colectivo empresarial minero en Vizcaya: VILLOTA ELEJALDE, I. (1984).

⁶³ Con la finalidad de organizar lo relativo al cobro y distribución entre los navieros del nuevo canon a la navegación, se creó, mediante la RO de 21 de diciembre de 1923, la Junta de Cancelación de Quebrantos, heredera de la anterior Comisión Liquidadora del Comité del Tráfico Marítimo.

entrega inmediata de 25 millones, quedándose a cambio con el producto de la recaudación del gravamen⁶⁴

5.5.2. La práctica de cabotaje.

En relación con la práctica de cabotaje, o, más concretamente, respecto a su reserva o no para los buques de construcción española, el Ejecutivo -como también se ha mencionado anteriormente- actuó de forma dubitativa tras la guerra mundial, estableciendo normas incluso contradictorias entre sí, que tanto restringían como posibilitaban la práctica de cabotaje a buques de construcción extranjera, aunque abanderados en España.

La normativa de la Dictadura en esta materia se estrenó pronto, cuando en virtud de la RO de 25 de septiembre de 1923 se dispuso la posibilidad de que los buques construídos en el extranjero y abanderados en España pudieran realizar navegación de cabotaje. A continuación, no obstante, mediante RO de 27 de septiembre del mismo año (Gaceta del 29), se estableció nuevamente la prohibición de esta práctica de navegación a cualquier buque de fabricación extranjera, dejando, de este modo, en suspenso la Orden dictada solamente dos días antes. Para, posteriormente,

⁶⁴ Al respecto: ELVP, caja nº 76, "Marina y Construcción Naval (1924-1932). La Memoria de la Asociación de Navieros de Bilbao, en su ejercicio de 1929-30, manifestaba sus elogios por la cancelación de los créditos procedentes de los quebrantos reconocidos a los armadores. Información, 15-1-1931, "La situación de la Marina mercante española". Memoria de la Asociación de Navieros de Bilbao, ejercicio 1929-30. Asimismo, para un análisis de la estrategia del colectivo naviero durante los años veinte, puede consultarse: VALDALISO GAGO, J.M. (1990, pp. 88-95); VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.III). Además, perdida su razón de ser, la Junta de Cancelación de Quebrantos se integraba poco tiempo después, en enero de 1930, en el recién creado Instituto de Protección a la Marina Mercante. Con ello se respondía a un nuevo intento por volver a reorganizar el sector naval..

mediante RD de 3 de noviembre de 1923, conceder un plazo de 3 años en el que, de nuevo, buques de construcción extranjera y abanderados en España pudieran realizar navegación de cabotaje⁶⁵. Más adelante, mediante RDL de 21 de agosto de 1925, se dispuso la prohibición de la práctica de cabotaje a buques de construcción extranjera, aunque estuviesen abanderados en España. De cualquier modo, no acababa ahí la labor del Legislativo en relación con la práctica de la navegación de cabotaje, puesto que, todavía, en sucesivas ocasiones, volverían a publicarse nuevas normas, bien restringiendo o bien posibilitando, bajo ciertas premisas, la práctica del cabotaje a los buques de procedencia extranjera.

Como también se ha mencionado con anterioridad, el hecho de que entre los propios navieros tampoco se estableciera un frente común, también influyó en la ausencia de una política marítima más definida y consecuente por parte del Gobierno. Lógicamente, por fuerza había de resultar difícil conciliar los intereses de los navieros que disponían de abundante tonelaje extranjero, aunque abanderado en España, con los intereses de quienes contasen preferentemente con buques construídos en los astilleros españoles. De este modo, algunas asociaciones de navieros, como la Federación de Armadores y Navieros libres de España, la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima y la Asociación de Navieros de Bilbao, que en general disponían de un importante

⁶⁵ ELVP, caja nº 76, "Marina y Construcción Naval (1924-1932)". VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol.III). Estos buques, cuyo cabotaje se posibilitaba, debían haber sido construídos entre el 17 de diciembre de 1909 y el 1 de octubre de 1923. Información, 29 de septiembre de 1923, "La navegación de cabotaje". Información, 15 de octubre de 1923, "La navegación de cabotaje".

tonelaje adquirido en el extranjero, enviaron diversos telegramas solicitando la posibilidad de cabotaje para los buques extranjeros abanderados en España. Otras asociaciones de navieros, como la Liga Marítima Española, apoyada en este caso por la Asociación de Constructores Navales, pidió, por contra, que se reservara el cabotaje para buques de construcción nacional.

5.5.3. Fomento de la Navegación.

Aun siendo importantes estas diferencias surgidas entre los propios navieros con relación a la práctica del cabotaje, en otros aspectos sí parecieron más proclives a manifestar unas aspiraciones comunes. Este fue el caso, por ejemplo, de sus peticiones solicitando mayor protección y primas y, al mismo tiempo, la creación y el mantenimiento de nuevas líneas regulares de navegación mediante subvenciones.

Ante la incapacidad de recuperación del sector naval, incluso con el aliciente que supuso la Ley de 23 de junio de 1921 en orden a la protección de la construcción naval y la navegación, se requirió del Gobierno un apoyo aún más intenso. En consonancia con ello, mediante el RD de 11 de febrero de 1924 y, posteriormente, por RDL de 21 de agosto de 1925, el Gobierno dispuso el establecimiento de nuevas primas a la navegación y a la construcción naval, a regir por un plazo de 10 años. El

espíritu de este último Decreto incidía en un incremento de las primas a la navegación, a cambio de un recargo de los derechos arancelarios vigentes para la importación de buques o parte integrante de éstos. Una vez más, se manifestaron en Bilbao diversos recelos, principalmente a consecuencia de los obstáculos impuestos, por el Decreto, a la compra de buques en el extranjero, concretamente al impedir la adquisición de aquéllos que tuvieran más de 10 años y, asimismo, por los elevados derechos arancelarios que habían de satisfacer los demás. Por otro lado, el Decreto de agosto de 1925 -como se ha dicho-, impedía la navegación de cabotaje a buques de construcción extranjera aunque estuviesen abanderados en España⁶⁶.

Por último, en relación con las líneas de navegación que interesaban a Vizcaya durante los años veinte, con el fin de promocionar su comercio exterior, destacaron, de forma semejante a lo solicitado en otras coyunturas, las insistentes peticiones en favor de una comunicación directa y regular entre el Cantábrico y Marruecos y las colonias de Africa (Fernando Poo);

⁶⁶ El propio Presidente de la CCB, Angel Jausoro, sostuvo en un discurso celebrado en el Palacio de la Diputación vizcaína ante Primo de Rivera, que, a pesar de ser plausible, se evidenciaba insuficiencia en las primas establecidas por el RD de 21 de agosto de 1925. MICCB, 1929, "Estancia del Gobierno en Bilbao". Una vez más, además, no lograron unirse los intereses de, por una parte, los navieros, partidarios de una rebaja arancelaria para la importación de buques y, por otra, los constructores navales, partidarios de un aumento de los derechos arancelarios dispuestos para su importación. En definitiva, se acababa la década; con ella se iba la Dictadura, mientras, los navieros vascos continuaban pidiendo más protección. Tras la creación del Instituto de Protección a la Marina Mercante, en diciembre de 1929, la Memoria de la Asociación de Navieros de Bilbao, en su ejercicio 1929-30, reconocía los esfuerzos de dicho Instituto para modernizar la flota española. Entre tales esfuerzos se hacía referencia a las partidas destinadas al fomento de la Marina en el presupuesto nacional o los proyectos para desarrollo del crédito marítimo, con el fin de construir buques modernos. Se destacaba la labor benéfica del régimen de primas a la navegación y a la construcción, pero se consideraba insuficiente la consignación dispuesta de 8 millones anuales. Además, si se pretendía la mejora y renovación del material viejo -sostenía la Memoria-, se precisaba incrementar aún más los auxilios otorgados por medio de préstamos a los navieros, mediante el crédito naval.

y, asimismo, con América del Sur. Para ello, se tomaban como marco de referencia las líneas que ya tenía establecidas el litoral Mediterráneo a través de Barcelona⁶⁷.

5.6. LOS PROYECTOS PARA EL PUERTO DURANTE LA DICTADURA.

La década de los veinte fue rica en proyectos para el Puerto; aunque, de momento no todos llegaron a realizarse.

Entre las aspiraciones cuya puesta en práctica todavía se vería retrasada varias décadas, se encontraba la desviación de la Ría por la vega de Deusto, que más tarde se denominaría canal o corta de Deusto. La Dirección Técnica de la JOPB ultimó la elaboración de este proyecto en 1928, previendo la distribución de la vega de Deusto en dos zonas diferenciadas. Una de ellas sería la zona marítima, dedicada a servicios específicos del Puerto; la otra, la zona terrestre, tendría una finalidad básicamente comercial e industrial. Los objetivos que perseguía este proyecto consistían esencialmente en la disponibilidad de una mayor zona de muelles en la margen derecha del Puerto interior; a la vez, se favorecía la interiorización del Puerto

⁶⁷ MICCB, 1929, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, 27-12-1929, al Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Marina. MICCB, 1930, "Comunicaciones Marítimas". Además, tampoco entonces se olvidó la conveniencia de mantener relaciones regulares con los mercados hispanoamericanos, por lo que la CCB prestó su apoyo a la Cámara de Comercio de La Coruña, con el fin de oponerse al restablecimiento de la escala en Vigo en el viaje de retorno de la línea Cantábrico a Cuba y Nueva York. Había un temor latente de que al recalar los buques en Vigo, se pudiera ver disminuido el tráfico de pasaje y mercancías canalizado por el Puerto de Bilbao. MICCB, 1929, "Comercio Exterior".

y la posibilidad de penetración de buques de mayor calado al interior de la ciudad; asimismo, con ello se posibilitaba la construcción de grandes muelles comerciales, la disponibilidad de terrenos adecuados para establecimientos industriales, y la mejora del acceso por ferrocarril de vía ancha a lo largo de la margen derecha de la Ría. La ejecución del proyecto, sin embargo, se desarrolló muy lentamente, viéndose, por último, paralizada por la Guerra Civil y retrasándose su ejecución varias décadas⁶⁹.

Otro proyecto, también de cierta entidad en aquel momento, fue el del establecimiento de un gran puerto pesquero para Bilbao, sobre la base del ya existente en Santurce. Esta obra se encontraba en relación con las RROO de 20 de noviembre de 1926 y de 7 de febrero de 1928, que dispusieron el nombramiento de sendas Comisiones para estudiar la construcción y explotación de grandes puertos pesqueros, en relación con el deseo de mejora de la infraestructura de comercialización de pescado en fresco por la Península. De este modo, por RD de 17 de julio de 1928, se dispuso la división de cuatro zonas marítimas en España: la Cantábrica, la Gallega, la Atlántica Meridional y la Mediterránea. A su vez, en el litoral cantábrico se dispondrían como grandes puertos pesqueros, los de Avilés, Gijón, Pasajes, Santander y Santurce. En la promoción de este último puerto tuvo que ver también la aspiración de la JOPB de fomentar la descarga de pescado en la Ría del Nervión, con el fin de abastecer a un hinterland que alcanzaba hasta el Norte de Castilla y el Valle

del Ebro. Las obras disponían diversas mejoras y nuevas construcciones, tales como una dársena pesquera con mayores líneas de atraque, muelles y espigones más idóneos y diversos tinglados. No obstante, el proyecto del "gran puerto pesquero" tampoco se llevaría a efecto.

5.7. EL FERROCARRIL: VIEJAS ASPIRACIONES, NUEVOS PROYECTOS.

Durante la Dictadura de Primo de Rivera, en un ambiente ciertamente eufórico y de efervescencia en relación con las obras públicas, era lógico que las aspiraciones vizcaínas en orden a mejorar su infraestructura ferroviaria cobrasen nuevo impulso. De cualquier manera, a grandes rasgos, las expectativas creadas en este campo fueron proporcionales a la frustración que provocó el hecho de ver cómo, al fin y al cabo, los logros reales medidos en kilómetros de nuevas líneas o en mejora de las existentes fueron, por lo general, bastante modestos.

Las aspiraciones sentidas en Vizcaya en materia ferroviaria fueron canalizadas entonces por la denominada "Comisión especial para el estudio de los ferrocarriles del Puerto de Bilbao", también conocida como "Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao", constituida en agosto de 1924, con representación de la propia Cámara de Comercio, la Banca local, la Junta de Obras del Puerto, el Ayuntamiento de la villa, el sector siderúrgico y las compañías ferroviarias.

Concretamente, las aspiraciones de Vizcaya en materia ferroviaria durante los años veinte -que no difirieron en esencia de lo que se venía solicitando en otras épocas-, fueron las siguientes⁶⁹:

- Fomentar en todo momento el establecimiento de la entonces considerada vía normal en Vizcaya, es decir, la vía ancha.
- Favorecer las comunicaciones desde y hacia el Puerto, dentro de la propia provincia.
- Conectar el Puerto con los mercados del interior peninsular.

Estos objetivos, ya clásicos, trataron de materializarse en una serie de nuevos proyectos, solicitados insistentemente entonces por la Cámara de Comercio de Bilbao. Tales proyectos fueron:

- La construcción del ramal Vitoria-Izarra, para acortar la distancia entre Bilbao y Vitoria e impulsar la comunicación ferroviaria directa entre ambas ciudades.
- La sustitución del proyecto de la línea Vitoria-Estella, en vía estrecha, por el de vía ancha; con ello se pretendía aumentar la integración de amplias comarcas navarras y alavesas en el hinterland bilbaíno.
- La sustitución del proyecto de la línea Pamplona-Estella-Logroño, en vía estrecha, por la vía ancha; el fin perseguido era semejante al anterior, añadiendo una mayor integración de la comarca riojana.

⁶⁹ ELVP, caja nº 85, "Ferrocarriles (1925-1932)". ANIMISMO, VELARDE REVILLA, P.M. (1991, vol. III).

Durante esta década, además, el Estado llevó a cabo una amplia expansión de las obras públicas que, en lo que al sector ferroviario se refiere, se caracterizó por la puesta en marcha del denominado Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, elaborado por el Consejo Superior Ferroviario. Pues bien, el anteproyecto de dicho Plan, que sólo afectaba directamente a Vizcaya en ferrocarriles secundarios como Pedernales-Bermeo y Munguía-Bermeo, no satisfacía las aspiraciones de la provincia, que veía cómo las grandes líneas proyectadas apenas le afectaban. Por este motivo, acudió a una "magna asamblea" celebrada en la localidad riojana de Haro, el 7 de febrero de 1926, junto con representantes de las provincias de Alava, Logroño, Soria y Zaragoza, con el fin de aunar esfuerzos y recabar del Gobierno un tendido ferroviario más acorde con sus intereses.

En dicha Asamblea, las aspiraciones vizcaínas en materia ferroviaria incluyeron aspectos, si no novedosos, sí, al menos, relativamente olvidados en los últimos años. Dichas aspiraciones fueron:

- La mejora de la comunicación con Madrid. Para ello se apoyaba la construcción de la línea Haro-Madrid (en oposición al Burgos-Madrid, incluido en el anteproyecto del Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción), que pondría en explotación la zona minera de Monterrubio y la riqueza forestal de Burgos, Logroño y Soria; a la vez que posibilitaría la integración agrícola del Alto Duero y La Rioja.

- La comunicación con el Mediterráneo. Esta línea transversal, o, más concretamente el tramo Haro-Abéjar, era la alternativa de

Bilbao al proyecto Santander-Mediterráneo (Valencia). Bilbao, en última instancia, no logró su objetivo. Sin embargo, por diversos motivos, la línea Santander-Mediterráneo tampoco sería ultimada.

En ambos proyectos, el de la comunicación con Madrid y con el Mediterráneo, el Puerto de Bilbao entraba en pugna con el de Santander a la hora de captar el mayor porcentaje de tráfico mercantil y pasaje en el litoral Cantábrico.

En otro orden de consideraciones, a pesar de la movilización de Vizcaya y de otras provincias, por RD de 5 de marzo de 1926 se aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, sin ser aceptadas las peticiones de la Asamblea de Ibaro.

Por último, con la caída de la Dictadura y el inicio del Gobierno Berenguer, y tras la reorganización del Consejo Superior Ferroviario en agosto de 1930, un nuevo proyecto de comunicación ferroviaria que afectaba a Bilbao comenzaría a plantearse con cierta intensidad: la unión directa por ferrocarril entre Barcelona y Bilbao, y una vez más, en vía ancha. Nuevamente, además, se defendía este proyecto, tanto a la ofensiva, en cuanto que suponía nuevas posibilidades para la economía vizcaína; como a la defensiva, al servir como alternativa a otros proyectos de unión entre el Mediterráneo y el Cantábrico, como eran el polémico Valencia-Santander, defendido por Cantabria; y el Tarragona-Pasajes, impulsado por Guipúzcoa.

Otros aspectos de interés en lo concerniente al sector ferroviario, fueron los relativos a la mejora y modernización del servicio. En este aspecto, las aspiraciones y gestiones fueron canalizadas, tanto por la CCB, reflejando el sentir de los empresarios en ella asociados; como por las propias empresas y compañías ferroviarias en busca de un mayor beneficio empresarial. En definitiva, lo que interesaba conseguir era:

- La electrificación del tendido. En este sentido se solicitó la pronta electrificación de la principal línea de comunicación vizcaína: la Bilbao-Miranda. No obstante, aún no se lograría esta aspiración, al procederse primeramente a la electrificación del ferrocarril de la margen derecha, el Bilbao-Algorta; concretamente en 1928 y, un año después, se procedió a la electrificación de la línea Algorta-Plencia.

- La puesta en funcionamiento de la Estación de Mercancías de Bilbao en Amézola; aspiración lograda por la Compañía del Norte en 1924. Con ello se lograba una sensible mejora en relación a la modernización de las infraestructuras ferroviarias y a la ordenación del espacio en Bilbao. Además, la Compañía del Norte, adquirió el mismo año la línea Bilbao-Portugalete; aspecto este considerado positivo en cuanto que suponía una mayor integración del tráfico ferroviario con relación al Puerto.

5.8. EL TRANSPORTE POR CARRETERA⁷⁰.

Durante la década de 1920, además, comenzaba a surgir con fuerza un nuevo medio de transporte que cada vez iría ejerciendo una mayor competencia al ferrocarril. En efecto, el transporte por carretera, tanto en autobuses como en camiones, comenzaba a captar amplias cotas de mercado en el transporte de pasaje y de mercancías. Los articulistas y publicistas empresariales constataban ya esta incipiente, pero progresiva, competencia, planteando en general las siguientes conclusiones⁷¹:

- La necesidad de que el transporte por carretera contribuyera con más impuestos al mantenimiento de las carreteras.

- La conveniencia de que el servicio por carretera no discurriera paralelo y, por tanto, en competencia, a las líneas ferroviarias, sino complementario a éstas.

En estas conclusiones apuntadas puede percibirse un rictus favorable al ferrocarril en detrimento del transporte por carretera, que era considerado poco menos que un advenedizo. Una excepción a esta aparente indiferencia e incluso hostilidad hacia el transporte por carretera -precisamente, los publicistas empresariales se referían a menudo a la "competencia del transporte por carretera"- lo constituyó, no obstante, un proyecto ambicioso en materia de infraestructura de carreteras

⁷⁰ Acerca del transporte por carretera en España, puede consultarse: ERAN ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, J.M. (1988); GÓMEZ MENDOZA, A. (1985a) (1989b); JIMÉNEZ ONTIVEROS, F. (1932); RINGROSE, D. (1974) y RODRÍGUEZ SAIZ, I. (1979). En relación a Vizcaya: CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1986) (1990); TORNE HIERRO, M.A. (1993) y VELARDE REVILLA, P.M. (1991).

⁷¹ VELARDE REVILLA, P. M. (1991, vol III).

que, en 1929, estudiaba la posibilidad de unir por autopista los puertos comerciales de Barcelona y Bilbao. Este estudio, iniciado por el Consorcio del Depósito Franco de Barcelona, fue apoyado en Vizcaya por organismos y entidades como la Diputación y la Cámara de Comercio de Bilbao. No obstante, de momento, tampoco llegaría a efectuarse⁷². Se trataba de un proyecto probablemente adelantado a su tiempo. Si bien es cierto que en otros países de Europa ya se estaba generalizando la construcción de autopistas, en España, de momento, ya parecía suficiente la construcción y mejora de los firmes especiales. Pero lo que llama la atención es la forma en que todavía durante la década de los veinte, los empresarios, directivos y técnicos bilbaínos, por lo general, confiaban su futuro inmediato al ferrocarril, relegando a un segundo plano lo relacionado con otros tipos de transporte, como era el caso del transporte por carretera y de la navegación aérea, en los que, irreversiblemente, se encontraba un gran porvenir.

5.9. TRANSPORTE AEREO.

Las primeras gestiones para la construcción de un aeropuerto en Vizcaya se iniciaron hacia 1927, a raíz del RDL de 18 de julio del mismo año, que aprobó la Ley de Aeronáutica. Se constituyó

⁷² La viabilidad de la unión por autopista entre Bilbao y Barcelona, en este caso con desvío hacia Valencia, volvería a plantearse posteriormente, durante la estancia en Bilbao de José Miró, gestor general del Bloque de Gestión de Autopistas de España, en octubre de 1935. MICCB, 1935, "Autopista Bilbao-Barcelona".

entonces una "Junta Provincial para el Aeropuerto de Vizcaya", compuesta por el Sindicato de Fomento de Vizcaya, la Diputación de la provincia, la Cámara de Comercio de Bilbao y el Ayuntamiento de la villa⁷³.

Como futuros emplazamientos para el aeropuerto, se barajó la posibilidad de establecerlo en terrenos de diversos municipios, así Baracaldo, Cruces, Durango, Gatica, Lamiaco, Lujua, Musques, Punta Galea (Guecho), Somorrostro o Sondica. Finalmente, tras una difícil selección entre Punta Galea y Sondica, la Dirección General de Aeronáutica se decantaría, en marzo de 1936, por la ubicación del futuro aeropuerto en terrenos del término municipal de esta última localidad. Una vez más, no obstante, el proyecto se vería pospuesto⁷⁴.

Si bien es cierto que la Guerra Civil lo obstaculizó notoriamente, no fue este el único factor que actuó en contra de su realización. Desde que los pioneros de la navegación aérea en Vizcaya, como la "Sociedad Aéreo Popular Bilbaína", se incorporaron a la Junta Provincial para el Aeropuerto de Vizcaya, con la finalidad de impulsar su construcción, hasta el inicio de la Guerra Civil, hubieron de transcurrir todavía casi nueve años, en los que bien poco se avanzó. Por supuesto, la disminución del

⁷³ Acerca de los inicios del aeropuerto vizcaíno y de la navegación aérea en la provincia: CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1971) (1986) (1990) y VELARDE REVILLA, P.W. (1991).

⁷⁴ Las gestiones para la construcción de un aeropuerto nuevamente se reanudarían a comienzos de los años treinta, de forma semejante a como ya habían ocurrido en 1927 y 1928. MICCB, 1933, "Aeropuerto". Escrito de CCB, 21-4-1933, a la Comisión Gestora de la Diputación de Vizcaya.

gasto público que se operaría tras la caída de la Dictadura, y la propia crisis económica de comienzos de los años treinta, fueron elementos que actuaron en contra de la construcción del aeropuerto. Pero, tampoco se debe olvidar de qué forma Vizcaya no acababa de comprender aún las ventajas de todo orden y el campo de oportunidades tan amplísimo que se abrían con la navegación aérea. Si se comparan las gestiones, trámites y presiones llevados a cabo por las asociaciones empresariales vizcaínas durante los años veinte a favor de la modernización del sector ferroviario, con las efectuadas en aras de promover la navegación aérea, resultan éstas infinitamente menores, y esto, sin duda, es sintomático del relativamente escaso interés que despertaron en un principio en Vizcaya las nuevas formas de transporte. Publicistas y economistas más observadores, como Ramón de Olascoaga, ya se referían entonces al hecho de que Bilbao se estaba quedando rezagada en un ramo de comunicaciones: en los servicios aéreos. A la vez, que, haciendo alarde de una capacidad de autocrítica (si cabe la expresión) para la estructura económica vasca, sostenía que el sistema de comunicaciones con el que contaba Bilbao, "ya no sería admirable, si en él faltara la organización de los servicios aéreos"⁷⁵

⁷⁵ Información, nº341, 30 de enero de 1928, "La aviación en Bilbao", por Ramón de Olascoaga". El articulista sostenía: "Nuestra villa ha quedado rezagada en el movimiento cada día más importante y progresivo que en España, como en todo el orbe, adquieren los servicios de comunicaciones aéreas (...). No se ha preocupado para nada de ello, ni siquiera ha visto nuestro pueblo un aparato volador, desde los tiempos, ya lejanos, en que presencié los primeros vuelos como un número del programa de festejos en los días clásicos de agosto". Por ello, Olascoaga apoyaba la proposición del Ayuntamiento de sacar adelante un doble proyecto: El aeródromo para Bilbao y, al mismo tiempo, una escuela de mecánicos de aviación. Asimismo, Julio de Lazárrtegui, en relación al transporte aéreo, también afirmaba: "lenta, muy lenta va, a juzgar por las apariencias, la gestación de los planes, que es de suponer estudian las clases directoras de Vizcaya, en pro de la mejor resolución posible del establecimiento de la aviación comercial. (...). Evidente parece que Vizcaya no presta al trascendental problema de la aviación toda la atención debida". Información, nº 362, 14 de diciembre de 1928, "Bilbao y el dominio del aire", por Julio de Lazárrtegui.

5.10. ANTE LA POSIBILIDAD DE ESTABLECIMIENTO DEL PATRON ORO⁷⁶.

La LVP logró una representación en dicha Comisión, en la persona de Alfonso de Churrua, vocal de su Junta Directiva, quien expondría en la Comisión la opinión de la Liga Vizcaína al respecto. En línea generales, la postura defendida por la asociación vasca se refería a la conveniencia indiscutible de proceder a una estabilización para todos los sectores de la economía española, a la vez, reconocía las ventajas que a estos efectos ofrecería la adopción del Patrón Oro. Pero, aun admitiendo esta conveniencia de modo general, exponía una serie de objeciones específicas:

- No consideraba la ocasión la más oportuna para afrontar una reforma de tal trascendencia como la del Patrón Oro, que conllevaría una restricción del crédito y de las disponibilidades monetarias, "que son sumamente precisas en las actuales circunstancias en que se está llevando a efecto un vastísimo plan de reconstrucción económica nacional, y en que se atraviesa un período de inestabilidad manifiesta".

⁷⁶ Respecto a la política monetaria y cambiaria en España, puede consultarse: COMIN, E. y MARTIN ACESA, P. (1984), COMISION DEL PATRON ORO (1960); EGEIDAZU, E. (1979); HERNANDEZ ANDREU, J. (1981) y MARTIN ACESA, P. (1981) (1983) (1984a) (1984c) (1985a) (1985b) (1988) (1989). A finales de la década, ante los crecientes problemas surgidos para la peseta, y ante su depreciación a raíz de su masiva venta por parte de los especuladores internacionales que habían visto frustradas sus expectativas de una revaluación de la moneda española, se planteó la posibilidad de proceder a la adscripción de la peseta en el área del Patrón Oro, controlado esencialmente por el dólar y la libra esterlina. Con tal motivo, se formó una Comisión, dirigida por el economista Flores de Lemus, que había de informar al Gobierno acerca del modo y condiciones en que habría de implantarse el Patrón Oro en España.

- La implantación del Patrón Oro implicaría la fijación del tipo de conversión de moneda circulante, cuya determinación ofrecería serias dificultades, pues, si se habría de inspirar en un criterio de revalorización forzada, provocaría efectos perturbadores en la economía, como lo atestiguaban las crisis sufridas por los países que habían practicado esa política de revalorización, no obstante la adopción de medidas para atenuarlas (reducción de rentas, precios, jornales, etc), cuya implantación en España ofrecería serias dificultades.

- Se consideraba que el momento más favorable para la adopción del Patrón Oro podría llegar cuando se consolidase la paz social y se modernizase en mayor medida la economía española, siendo, entre tanto, más conveniente, impulsar y proteger la industria, nacionalizando las empresas en manos de extranjeros y mejorando la balanza comercial con la restricción de importaciones⁷⁷.

El dictamen emitido por la Comisión nombrada para la implantación del Patrón Oro, coincidiría sustancialmente con el criterio sustentado por la LVP mediante su representación en ella. El dictamen defendía, "que no era el momento oportuno para acometer radicalmente la reforma de nuestro sistema monetario y que hay que proceder con cautela y por etapas en la revalorización de la peseta aprovechando las coyunturas favorables que se presentan"⁷⁸.

⁷⁷ JD, LVP, 31-1-1929, "Patrón Oro". AG, LVP, 3-1-1930, "Resumen del Presidente".

⁷⁸ JD, LVP, 31-7-1929, "Dictamen sobre patrón oro".

6. LOS GOBIERNOS AZNAR Y BERENGUER. **EL ENFRIAMIENTO DE LA ECONOMIA.**

Entre enero de 1930 -cuando cayó la Dictadura- y abril de 1931 -cuando lo hizo la Monarquía-, se sucedió un corto, aunque muy delicado, período de tiempo en el que se asistió a una serie de cambios, caracterizados por un ritmo histórico muy veloz, que afectaron a diversos órdenes de la vida española, especialmente a lo político y a lo económico.

Desde el punto de vista político, el general Dámaso Berenguer, encargado de formar Gobierno tras la caída de la Dictadura, dimitiría en febrero de 1931. Durante el cortísimo Gobierno de su sucesor, el almirante Aznar, se convocarían elecciones para el 12 de abril, en las que acabarían triunfando los partidos republicanos.

Desde el punto de vista económico, que aquí nos ocupa, la caída de la Dictadura también daría lugar a una coyuntura diferente. El Gobierno Berenguer, o más concretamente su ministro

de Hacienda Argüelles, llevaría a cabo una política deflacionista, proclive al enfriamiento de la economía y a ralentizar los efectos de la anterior política tan expansionista de la Dictadura, donde el apartado de obras públicas había sido uno de los motores del desarrollo económico. Este nuevo rumbo dado a la política económica no fue caprichoso, sino que respondía a nuevas circunstancias para la economía española, al haberse agotado ya el efecto de crecimiento artificial provocado por la participación tan intensa del sector público. A ello, sin embargo, se añadían además los efectos nocivos provocados por la crisis económica internacional, que ya venía golpeando desde los años 1929-30 a nivel internacional, con lo que se agravaba la situación económica al coincidir la ralentización del gasto público con la crisis y la caída de las expectativas privadas. Por ello se comprende el malestar de los empresarios ante la restricción gubernamental del grifo de las obras públicas, en un momento de crisis en que la acción anticíclica del Estado se hacía tan necesaria. En consonancia con esto, se sucedieron los escritos al Gobierno de entidades como la CCB y la LVP haciéndose eco de la crisis de trabajo en Vizcaya y pidiendo soluciones. Ya entonces comenzó a achacarse como una de las causas de la crisis el efecto de la nueva política restrictiva, sobre todo en materia de obras públicas. Además, en ambientes empresariales nortños se llegaba a afirmar que al Gobierno "parece como si no le preocupase más que la crisis de los obreros del campo"¹.

¹ Información, 29-I-1931, "La crisis industrial en Vizcaya, por Leontino".

6.1. POLÍTICA INDUSTRIAL: EL FIN DE LAS OBRAS PÚBLICAS.

Como posibles soluciones a la crisis económica, que ya se dejaba notar, en diversos círculos empresariales comenzó a destacarse la necesidad de fomentar nuevamente los trabajos de obras públicas, y especialmente la concesión de facilidades a las compañías de ferrocarriles para reanudar la renovación del material fijo y móvil. No en balde, este material había supuesto una de las bases del desarrollo vizcaíno en los últimos años, y para atender a su producción se habían establecido mejoras considerables de maquinaria y hornos especiales, cuya utilidad ahora se veía en entredicho. Según el Centro Industrial de Vizcaya, la mayor parte del tonelaje de acero moldeado y fundido en los últimos años lo constituían piezas destinadas a material móvil y fijo para ferrocarriles y piezas para maquinaria de construcción y conservación de carreteras.

Un ejemplo de la postura empresarial de aquel momento lo puede constituir la opinión del publicista Leontino, quien se refería muy gráficamente a lo que consideraba una excesiva rigidez del Ejecutivo, que en un momento como aquél, de transición política y económica, no se atrevía a desarrollar, hasta conseguir el refrendo de las Cámaras Legislativas, diversos planes de obras públicas con carácter de urgencia. A tal fin, decía: "El general Berenguer, demasiado sensible a los aspavientos de las falsas vírgenes políticas, quiere esperar la autorización parlamentaria, con una pudibundez que nadie ha de agradecerle, y menos que nadie

los hogares sin pan"². También la CCB, por su parte, en representación de la mayor parte del empresariado vizcaíno, consideraba necesario el incremento del gasto público para poder superar los efectos de la crisis. Por este motivo, en noviembre de 1930, envió un escrito al Ministerio de Fomento, pidiendo que en los nuevos presupuestos se establecieran las partidas necesarias para la intensificación de las Obras Públicas³. En el mismo orden de cosas, una vez aprobados los presupuestos para 1931, resultaba evidente que la cobertura de las atenciones del Estado (nueva creación de la Caja Ferroviaria, posibilidad de Confederaciones Hidrográficas, nuevas plantillas de funcionarios, etc.) habría de efectuarse mediante nuevas emisiones de Deuda. La CCB, aun siendo consciente de que así se incrementaría de nuevo el déficit, sostenía: "es preciso, sea como sea, evitar la paralización de los trabajos públicos para que no tenga que cerrarse las grandes fábricas y despedir obreros que formarían una masa importante de desocupados, con graves peligros para el orden social y trastornos incontestables en la marcha económica y financiera de la nación"⁴.

Como se verá más adelante, los empresarios bilbaínos durante la primera mitad de los años treinta frecuentemente clamaron a favor de las obras públicas, pero estas peticiones no fueron efectuadas de forma sistemática, sino que, a menudo, su impulso

² Información, 29-I-1931, "La crisis industrial en Vizcaya", por Leontino.

³ MICCB, 1930, "Crisis de Trabajo". Escrito de CCB, el 12-11-1930, al Ministerio de Fomento.

⁴ Información, 15-I-1931, "Los presupuestos".

se solicitó bajo ciertas condiciones y tras haber sido analizadas con detalle. Al margen de la necesidad o no de proceder a un incremento de las obras públicas y de qué forma, durante este período, otras cuestiones también preocuparon al empresariado de manera especial. Así, por ejemplo, la presentación del proyecto de RDL sobre Admisiones Temporales motivó la actuación de la CCB, preocupada por que el proyecto favoreciese la intromisión más o menos indiscriminada de producción extranjera.

En Bilbao se pusieron una serie de objeciones al proyecto, canalizadas en un doble sentido. Por un lado, en cuanto a su objetivo, considerándose interesante clarificar si su finalidad era el fomento de la reexportación o exportación española de materias primas importadas y elaboradas. Por otro lado, en cuanto al procedimiento a seguir en su discusión, considerándose que la concesión de admisiones temporales debía ser votada en Cortes, siendo oídos organismos como el Consejo Superior de Economía, la Junta de Protección a las Industrias, o la Sección de Defensa de la Producción. Además -en opinión de las asociaciones vizcaínas-, el plazo para las admisiones temporales debía ser de 6 meses como máximo⁵.

Este afán por defender la producción industrial, se puso de manifiesto igualmente en otro tipo de gestiones. Así, por ejemplo, cuando la CCB solicitó que CAMPSA emplease suministros de la industria siderometalúrgica nacional en la instalación de la Refinería de Petróleos que proyectaba establecer en la zona

⁵ VICCB, 1930, "Admisiones temporales". Escrito de CCB, el 24-7-1930, al CSCE.

franca de Barcelona⁶. O asimismo ocurrió cuando la CCB envió diversos informes al CSCC, oponiéndose a la concesión de rebajas arancelarias por debajo de la 2ª columna⁷; o en las peticiones de la CCB al Ministerio de Economía, pidiéndole actuar con prudencia respecto a la exención arancelaria acordada por RD de 8 de noviembre de 1930⁸.

⁶ MICCB, 1930, "Protección a las Industrias". Escrito de CCB, el 7-4-1930, al Ministerio de Hacienda.

⁷ MICCB, 1930, "Tratados de Comercio". Informe de CCB, el 23-9-1930, a requerimiento del CSCC.

⁸ MICCB, 1930, "Protección a las Industrias". Escrito de CCB, el 30-12-1930, al Ministro de Economía.

7. LA II REPUBLICA: TEMORES PARA EL CAPITAL.

Tras la caída de la Dictadura -que acabaría arrastrando a la propia Monarquía-, y después del corto período de vigencia de los Gobiernos bisagra de Berenguer y Aznar, se consolidaba definitivamente una nueva coyuntura para la economía española. Desde el punto de vista económico, o más concretamente aún, desde una perspectiva meramente empresarial, el período que se abría entonces no iba a ser especialmente favorable. Por un lado, a nivel internacional, la crisis económica se encontraba en su momento álgido, y esto, por fuerza, algo hubo de afectar a la economía española, a pesar de su escaso grado de integración en la economía internacional. Por otro lado, a nivel interno, una serie de aspectos se conjugaron para provocar una drástica caída de las expectativas de inversión. Entre estos aspectos se encontraban: la incertidumbre y el recelo provocado en medios empresariales por el nuevo régimen; la reducción drástica del gasto y las obras públicas con la consiguiente política deflacionista y el enfriamiento de la economía; el aumento de la

inestabilidad social, o la propia inestabilidad política. Eran razones suficientes para crear un ambiente poco apropiado para la inversión¹.

7.1 INCERTIDUMBRE Y ACTITUD EMPRESARIAL ANTE EL NUEVO REGIMEN².

Tras la dimisión del Gabinete Berenguer se extendió un momento de incertidumbre, breve pero intensa, hasta la formación del nuevo Gobierno monárquico con la presidencia del capitán general de la armada, Juan B. Aznar, que fue acogido con satisfacción en general por la opinión empresarial³. Posteriormente, tras el triunfo de los partidos favorables a un gobierno republicano, en las elecciones de abril de 1931 y tras la proclamación de la República, "sin que felizmente se registraran disturbios ni desórdenes"⁴, el CSCC envió una nota al Presidente del Gobierno Provisional, donde exponía la postura a priori de las Cámaras de Comercio españolas ante el nuevo Ejecutivo. Primeramente, en el escrito se constataba de qué forma las Cámaras de Comercio, al

¹ Respecto a los efectos de la crisis de 1929 para España y a la economía española en general a comienzos de los años treinta: ANES ALVAREZ, R. (1980); GARCIA DELGADO, J.L. (1980); HERNANDEZ ANDREU, J. (1976) (1978) (1979) (1980) (1983) (1986) y PALAFOX, J. (1976) (1980a) (1980b) (1981) (1991). Para Vizcaya: GONZALEZ PORTILLA, M. (1990) y MIRALLES, R. (1988a) (1988b).

² Respecto al posicionamiento y la estrategia empresarial-patronal en relación al nuevo régimen, pueden consultarse: CARRERA CALVO-SOTELLO, M. (1976) (1978) (1979) (1981) (1981-82) (1983); CARRERA, M. y REY, F. del (1993); CHEYNE, J.G. (1967); GOMEZ CASTASEDA, J. (1981) y RAMIREZ JIMENEZ, M. (1969).

³ Información, 28-2-1931, "El nuevo Gobierno". En el nuevo Gobierno, el vocal de la CCR, José Félix de Lequerica, permanecería como subsecretario de Economía.

⁴ Información, 29-4-1931, "Ante el nuevo régimen".

ser por naturaleza corporaciones oficiales se hallaban "siempre políticamente al lado del Poder constituido". Por tanto, las posibles diferencias entre las Cámaras y los Gobiernos, o entre ellas mismas, se referían necesariamente a cuestiones de política económica, pero no de política como tal. En otro orden de cosas, el CSCC agradecía al Gobierno la rapidez y escasez de problemas con que se hubo instaurado el nuevo régimen. Y como conclusión, afirmaba que las Cámaras de Comercio no necesitaban ofrecer su concurso a los poderes públicos, al tener éstos obligación de consultarlas en asuntos de materia económica⁵.

También en relación al nuevo Gobierno, la revista de la CCB, Información, sostenía: "Información, editada bajo los auspicios de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (...), no puede tener otra norma política que la de acatar respetuosamente a los Poderes constituidos". La CCB recordaba además el escrito del CSCC al Gobierno, en el que llamaba la atención a éste sobre la obligación y conveniencia de oír a las Cámaras de Comercio en materias de política económica⁶.

Si bien, la implantación del régimen republicano y la incertidumbre política y económica que pareció acompañarle, provocaron recelos en diversos ambientes empresariales, la aprobación de la Constitución por las Cortes -el 10 de diciembre

⁵ Información, 29-4-1931, "El Consejo Superior de Cámaras de Comercio ante el nuevo Régimen". Nota del CSCC al Presidente del Gobierno Provisional de la República, el 23-4-1931.

⁶ Información, 29-4-1931, "Ante el nuevo régimen".

de 1931- y la elección de Niceto Alcalá Zamora como Presidente de la República, fueron mejor recibidos en círculos empresariales vizcaínos. Al menos, en palabras de la revista "Información", provocaron la desaparición de "uno de los motivos de incertidumbre que espesaba el ambiente y paralizaba fecundas actividades y toda iniciativa de empresas útiles". Por ello, se confiaba en que también cesaran "la depresión y el marasmo en que ha estado sumida nuestra economía colectiva durante los últimos meses"⁷.

Sin embargo, poco tiempo después, la CCB comenzaría a manifestar una serie de temores ante lo que consideraba "tendencia socializante" de la nueva Constitución política. Por este mismo motivo, no tomaba por demasiado aventurado el suponer que en la reorganización económica se introducirían medidas en contra del régimen capitalista⁸. En el aspecto político, además, la CCB distinguía entre dos tendencias, una de ellas, favorable a la república burguesa, y la otra, a una república socializadora. Era prematuro todavía predecir cuál de las dos lograría imponerse, y de ahí la posición de expectativa en que se mantenía el capital⁹. Además, otro aspecto que molestaba a las asociaciones empresariales bilbaínas, era lo que consideraban excesiva intervención del Estado, especialmente la que se ponía

⁷ Información, 14-12-1931, "Crónica financiera. Constitución aprobada y presidente elegido".

⁸ Información, 29-1-1932, "Un organismo regulador de la economía nacional".

⁹ Información, 29-2-1932, "Crónica económico financiera".

de manifiesto en la actuación del Consejo Ordenador de la Economía Nacional¹⁰.

A pesar de los recelos de diverso tipo suscitados por el nuevo régimen, las asociaciones empresariales vizcaínas también realizaron gestiones con los distintos gobiernos republicanos, en orden a introducir representantes en los diversos organismos consultivos o influyentes en materia de política económica. De este modo, cuando en julio de 1931 se dispuso la reorganización del Consejo de Economía Nacional, la CCB solicitó representación. O asimismo. hizo lo propio en la Junta de Aranceles y Valoraciones, organismo en el que ya tuvo representación con anterioridad. Con este fin, elevó escrito al Ministerio de Economía Nacional, refiriéndose al modo en que otras Cámaras de Comercio como las de Madrid y Barcelona contaban con representación. En este sentido, además, la CCB se sentía especialmente molesta con lo que consideraba excesiva representación que se había otorgado a Cataluña¹¹.

7.2. EL TEMOR A UNA ECONOMIA DIRIGIDA.

El nuevo Gobierno republicano, buscando por un lado una reorganización efectiva de diversos organismos de la Administración pública y, por otro, tratando de desligarse lo más

¹⁰ Información, 14-5-1932, "Cámara de Comercio".

¹¹ Información, 29-7-1931, "Reorganización del Consejo de Economía Nacional".

posible de organismos que pudieran relacionarse con el período dictatorial anterior, procedió a una remodelación de diversos ministerios. Según lo dispuesto en Gaceta del 17 de diciembre de 1931, el Ministerio de Economía Nacional pasaría a denominarse Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y el de Fomento se denominaría, a partir de entonces, Ministerio de Obras Públicas. La CCB se manifestó contraria al cambio de nombre del Ministerio de Economía Nacional. Este recelo no se derivaba de algo tan aparentemente banal como un cambio en la nomenclatura; en el fondo lo que temía la CCB era que tras ello se encontrase la posibilidad de una concepción ministerial de economía dirigida o planificada, ampliamente intervenida por el Estado, que era considerada susceptible de inspirar preocupaciones y temores al desarrollo de la iniciativa privada¹².

Los temores de las asociaciones empresariales con relación a una concepción de economía dirigida o planificada y a la excesiva intervención estatal, aumentaron cuando, mediante Decreto de 23 de abril de 1932, se dispuso la creación del Consejo Ordenador de la Economía Nacional, cuya finalidad era determinar las posibilidades de los productos nacionales en los mercados interiores y exteriores y, al mismo tiempo, la articulación de un plan de racionalización de la economía nacional¹³. Los recelos de la CCB también eran compartidos por la Unión Económica Nacional que, mediante escrito de su presidente, Ramón Bergé, al propio Consejo Ordenador de Economía Nacional, protestaba

¹² Información, 29-1-1932, "Un organismo regulador de la economía nacional".

¹³ Información, 29-4-1932, "El Consejo Ordenador de la Economía Nacional".

respecto a la forma dada a la creación de dicho Consejo, considerándolo "un paso de estatificación que agrava la crisis española, añade una alarma más a las fuerzas productoras y engendra una perturbación dañosa a los intereses nacionales"¹⁴.

Dos años después, en junio de 1934, en relación con el estudio del proyecto de Ley de Organización del Consejo Ordenador de la Economía Nacional, se darían de nuevo las condiciones para que la CCB emitiese un informe en relación a dicho Consejo. En el informe, la Cámara se manifestaba conforme con la idea de organizar un Consejo o Junta encargada de coordinar las iniciativas económicas, siempre que se oyera a los productores. Pero, se manifestaba en desacuerdo totalmente con la idea de incrementar la política intervencionista del Estado, "entrando derechamente por el camino de la llamada economía dirigida"¹⁵.

7.3. LA INESTABILIDAD SOCIAL.

Además de la crisis económica que afectaba a nivel internacional; de la reducción drástica de los planes de obras públicas; y de las incertidumbres, cuando no temores, que suscitaba el nuevo Ejecutivo en amplios círculos empresariales; otro factor más vino a influir en la creación de un ambiente poco

¹⁴ Información, 30-5-1932, "El Consejo Ordenador de la Economía Nacional".

¹⁵ MICCB, 1934, "Reorganización del Consejo Ordenador de la Economía Nacional". Informe de CCB, el 14-6-1934, al Presidente de la Comisión especial para el estudio del Proyecto de Ley de Organización del Consejo Ordenador de la Economía Nacional.

dado a la inversión y al desenvolvimiento de los negocios. Este nuevo elemento fue el aumento de la inestabilidad social y laboral, con sus secuelas de jornadas laborales perdidas, huelgas y manifestaciones.

Las causas por las que reaparecía este fenómeno en las relaciones laborales españolas fueron, por un lado, el fin de un régimen político claramente represivo, como había sido la Dictadura y, por otro lado, las expectativas que, con mayor o menor motivo, había creado, por definición, el nuevo sistema republicano, del que, en ocasiones, se esperaba que provocase un cambio drástico y repentino en ámbitos como el político, el económico, el social o el laboral. En tales circunstancias, no resulta extraño que se hiciese uso de situaciones extremas en los conflictos laborales, recurriendo frecuentemente a la huelga.

En opinión de la CCB, las jornadas perdidas no siempre venían respondiendo a legítimos deseos de mejoras económicas o de reivindicaciones sociales, sino que a menudo intervenían en las huelgas elementos que sólo buscaban "promover perturbaciones y sabotear el capital", provocando "trastornos y quebrantos a la economía nacional, en momentos en que además el capital se muestra refractario a toda Empresa nueva"¹⁶. De acuerdo con

¹⁶ Información, 14-7-1931, "Huelgas". Asimismo -y siempre en opinión de la CCB-, la finalidad de las huelgas era "la de perturbar el orden público y hacer sentir los efectos de una revolución latente que está al acecho de toda ocasión propicia para manifestarse recontando sus fuerzas y tanteando el terreno (...). Y semejante estado de cosas no puede ser, en manera alguna, alentador de nuevas iniciativas de negocios industriales. Habrá que esperar a que pase este sarrafián revolucionario, si realmente no es más que sarrafián". Información, 14-1-1932, "Crónica económico-financiera".

estos planteamientos, la CCB vino pidiendo de forma reiterada el mantenimiento del orden público, como un elemento más que lograrse sacar de su atonía a la inversión privada. Las asociaciones empresariales vizcaínas sostenían que, si cualquier intento de impulsar la iniciativa y la inversión privada quería tener éxito, debería necesariamente hacerse acompañar, como factor ineludible, del logro de la paz social¹⁷.

Además de la ausencia de paz social, otras circunstancias, como el paro forzoso o la disminución de capitales y rentas de numerosas familias de clase media, eran motivos que los publicistas empresariales consideraban más que suficiente para provocar "la desmoralización del ahorro; la imposibilidad de formar la nueva capitalización indispensable al desenvolvimiento progresivo de la colectividad, y un lamentable descenso del nivel de vida". Aunque no se pretendía que tal estado de cosas desapareciera pronto, sí cabía esperar una atenuación de ellas mediante aportaciones del Estado¹⁸.

¹⁷ Información, 29-1-1932, "Cámara de Comercio". Información, 29-7-1932, "Ante la repetición de los atentados sociales". VICCB, 1934, "Paro Forzoso". Escrito de CCB, el 9-2-1934, al Presidente de la Comisión Permanente de Trabajo de las Cortes". En tales circunstancias, la CCB también elevó un escrito al Ministerio de Trabajo, en junio de 1933, oponiéndose a los nombramientos en los jurados mixtos de "miembros notoriamente conocidos por sus actuaciones políticas". VICCB, 1933, "Jurados mixtos". Escrito de CCB, el 16-6-1933, al M de Trabajo. También en este orden de cosas, la CCB sostenía que los "desmesurados avances sociales en España", como el intento de implantar la jornada semanal de 40 horas, retrotraían al capital extranjero y español, y no incentivaban la inversión. VICCB, 1933, "Semana de cuarenta horas". Escrito de CCB, el 13-1-1933, al CSCC. Lógicamente, de acuerdo con su trayectoria, en los sucesos de octubre de 1934, la CCB y la LVP se alinearían en contra del movimiento revolucionario. JD, LVP, 17-10-1934. VICCB, 1934, "Movimiento Revolucionario del mes de octubre".

¹⁸ Información, 29-7-1932, "La crisis en Vizcaya".

7.4. TEMORES PARA EL CAPITAL.

Las pocas expectativas y perspectivas empresariales existentes durante los gobiernos republicanos hubieron de afectar, por fuerza, a la escasa afluencia al mercado de capitales privados. Los motivos de ello fueron diversos: la crisis económica internacional; la ausencia de estabilidad en las relaciones laborales; la falta de estabilidad política; la inexistencia de una política económica viable a largo plazo; y el recelo de capitalistas y empresarios al régimen republicano, cercano, en ocasiones, a tendencias radicales y extremistas por la izquierda. Todos estos elementos se conjugaron para que el capital se mantuviera reacio, y para que las inversiones escasearan frecuentemente. Todo ello se vio reflejado además en un descenso en la constitución de nuevas sociedades y en la ampliación de capitales.

Ya incluso antes de las elecciones de abril de 1931 se planteaba la trascendencia de lo político en lo financiero, y la necesidad de una actitud firme del Gobierno para inspirar confianza al capital¹⁹. Aunque, en opinión de la CCB, las elecciones provocaron un ambiente satisfactorio en medios financieros y empresariales, esta primera impresión apenas tuvo continuidad. Solamente un mes después de proclamarse la República, la revista Información hacía referencia ya a la situación de "desbandada y escondida del dinero", a los

¹⁹ Información, 28-2-1931, "La actitud del dinero".

perjuicios derivados de las "violentas inflexiones" de valores españoles, y al aumento de la inversión española en el extranjero; factores que fueron provocando una mayor depreciación de la peseta. La CCB, consciente de la necesidad de que se recobrase la confianza del público, solicitaba "el mantenimiento firme del orden social y el respeto a los intereses legítimos"²⁰.

La revista Información, en un artículo que gráficamente titulaba "Temores del capital", reflejaba una situación poco o nada adecuada para la inversión. El órgano de expresión de la CCB afirmaba que, como consecuencia de la "incertidumbre y el temor" generado por las reformas legislativas, el capital se había alejado de la Bolsa. O, asimismo, sostenía que el capital estaba "asustado por la posibilidad de despojo, expoliación o anulación de los estímulos para la formación de ahorros capitalizados". Sin duda, el capital permanecía en actitud expectante hasta que el nuevo régimen político se definiese, y perfilase su política económica. En tales condiciones de expectativa, incertidumbre y desconfianza, cuando no temor, pudo resultar comprensible, que el dinero se mantuviese fuera de la circulación²¹.

Resulta evidente que, entre otros elementos, el factor psicológico afectó seriamente al mundo financiero. Respecto a la crisis de confianza, Información afirmaba que era "la peor de todas las crisis, porque es la de más difícil remedio". A ello

²⁰ Información, 29-5-1931, "Crónica financiera. La situación".

²¹ Información, 14-7-1931, "Temores del capital".

también contribuía el hecho de que los partidos gubernamentales no se definiesen con prontitud en cuanto a su composición política²².

Igualmente, en un escrito enviado a finales de julio de 1931, por el CSCC al Ministerio de Economía, el Consejo Superior de Cámaras, haciéndose eco de esta situación, se refería a la necesidad de definir definitivamente un plan conjunto para la economía española, que devolviese la confianza al capital, que había enfermado -se decía- "de manía persecutoria". A la vez, se hacía referencia también a la necesidad de establecer una firme autoridad²³. Asimismo, Ramón Bergé, en un discurso pronunciado en la Asamblea convocada por la FIN, en noviembre de 1931, en Madrid, concluía pidiendo esencialmente el "restablecimiento de la confianza"²⁴.

Estrechamente relacionado con la caída de las expectativas empresariales y la tasa de inversión privada se encontraba

²² Información decía al respecto: "sólo se sabe que hay una revolución que está en marcha y que tiene su órgano ejecutivo en un Gobierno heterogéneo". Información, 14-8-1931, "El problema clave". Información, 14-8-1931, "El curso del cambio".

²³ Información, 31-8-1931, "La situación económica nacional".

²⁴ Información, 30-11-1931, "Texto dactilográfico del discurso del señor Bergé en la Asamblea de entidades económicas". En consonancia con la tradicional relación entre aspectos económicos y políticos, la formación de un nuevo gobierno republicano en diciembre de 1931, provocaría una cierta subida en la Bolsa. El gabinete apenas se vio alterado, cambiando la nomenclatura de los departamentos, así el Ministerio de Economía Nacional pasó a ser Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, y el Ministerio de Fomento, ahora se llamaría Ministerio de Obras Públicas. Prieto se desplazó de Hacienda a Obras Públicas. A Hacienda llegó Carner, apresurándose a hacer declaraciones tendentes a lograr "sensación de tranquilidad absoluta" a los elementos capitalistas". La CCB sin embargo se mostraba un tanto escéptica, sobre todo por las declaraciones del nuevo ministro de Hacienda acerca de lograr el equilibrio presupuestario a cualquier trance, lo que se interpretaba como una reducción en la inversión pública y un aumento de los impuestos. Además -como se menciona en otro apartado-, la remodelación ministerial no fue bien vista en ambientes empresariales vizcaínos. Información, 30-12-1931, "La situación política y bursátil".

también otro aspecto: la problemática social y laboral que, en muchos casos, se vieron incapaces de solucionar los diversos gobiernos republicanos, de los que, a priori, esperaban las centrales sindicales un rápido e importante cambio que afectase a las estructuras sociales y a las relaciones laborales existentes. Naturalmente, este aspecto también fue muy tenido en cuenta por las entidades empresariales bilbaínas, que reclamaban el logro de la paz social²⁵.

Además de lo que en medios empresariales se denominaban "movimientos subversivos", que obstaculizaban la iniciativa empresarial, otro motivo adicional de inquietud y de retraimiento del dinero, lo vino a constituir la disolución de la Compañía de Jesús en España y la incautación de sus bienes por el Estado²⁶. A ello, vino a sumarse la confiscación de bienes motivada por la intentona golpista de Sanjurjo. La CCB se opuso a la expropiación, alegando: "con la incautación o confiscación de bienes se falta abiertamente a estos principios de justicia social y fiscal que rigen las democracias de nuestros días". Consideraba además que el criterio seguido por el Gobierno entraba "de lleno en la doctrina marxista"²⁷. O, asimismo, otro motivo de pesimismo empresarial estuvo provocado por la incautación de fincas rústicas, en el contexto de la polémica Ley

²⁵ Información, 14-8-1931, "Ante la situación económica presente". Escrito del Círculo de la Unión Mercantil, el 3-8-1931, al Presidente del Consejo de Ministros.

²⁶ Información, 29-1-1932, "Crónica económico-financiera".

²⁷ Información, 30-8-1932, "Una Ley de castigo económico excepcional".

de Reforma Agraria, tan largamente discutida en Cortes²⁸. Otro factor más, que también vino a incidir en el retraimiento de la inversión, lo constituyó la expectativa e incertidumbre generalizada hasta que se procediese a la proyectada reforma fiscal; mientras no se conociesen sus características y su alcance, el dinero permanecería aún más retraído²⁹.

En general, además, entre los motivos causantes de la no superación de la crisis, se puede hacer referencia a la incertidumbre política, los constantes rumores de crisis ministerial, las movidas sesiones parlamentarias, los propios programas de los partidos gubernamentales, la agitación social, y también las frecuentes vacilaciones del Gobierno y del Parlamento respecto a la forma definitiva de los Estatutos regionales, cuya discusión marchaba lentamente. Todo ello, determinaba la actitud expectante del capital³⁰.

Los intentos de cronistas financieros y publicistas empresariales, tendentes a crear una atmósfera idónea y una influencia positiva para la inversión, persuadiendo al capital para que acudiese al mercado, fueron considerados como un "servicio excelente" por organismos como la CCB. No obstante - decía la Cámara- "por otro lado tiran los periódicos ministeriales y los más adictos al régimen que hablan de la revolución que está en marcha". En opinión de la asociación

²⁸ Información, 14-10-1932, "La política y la Bolsa".

²⁹ Información, 29-9-1932, "El retraimiento del dinero".

³⁰ Información, 29-6-1932, "Crisis económico-financiera. El curso de los negocios".

bilbaína, "tales amenazas o predicciones revolucionarias son la verdadera rémora de los capitales en su normal circulación y en sus actividades lucrativas"³¹.

7.5. NUEVOS INTENTOS DE AGRUPACION DE LAS FUERZAS EMPRESARIALES.

En enero de 1933, asociaciones empresariales vizcaínas como la Liga Vizcaína de Productores y el Centro Industrial de Vizcaya, desarrollaron gestiones para tratar de constituir una federación de entidades económicas. Ya existían, entre otros, antecedentes como la propuesta que, en tal sentido, había hecho Pablo de Alzola al tomar posesión de la Presidencia de la LVP a comienzos de siglo³². En enero de 1934 se incrementarían aún más los intentos de coordinación para la federación de la LVP en el CIV. JG, LVP, 30-1-1934).

Más trascendencia habrían de tener entonces las gestiones para el establecimiento de una asociación que tratase de agrupar diversidad de intereses empresariales sectoriales y regionales; creándose para tal fin la denominada Unión Económica Nacional, o Unión Nacional Económica (UNE), en Madrid, en diciembre de 1931. La creación de la UNE fue bien acogida en círculos

³¹ Información, 29-11-1932, "Los factores políticos". Así mismo, sostenía la CCR: "las declaraciones en el Congreso a favor de la acción anticapitalista e independiente de las fuerzas burguesas no crean un clima propicio para el desenvolvimiento de actividades económicas y sí para la agitación social". Información, 14-10-1932, "La actitud anticapitalista del Partido Socialista Español".

³² JG, LVP, 30-1-1933. JG Ext., LVP, 27-7-1933.

empresariales vascos, que contribuyeron ampliamente a su formación. Formaban parte de la nueva entidad, asociaciones agrícolas, ganaderas, bancarias, comerciales, industriales, mineras y de transportes marítimos y terrestres, que aunando esfuerzos pretendían recoger, en aquellos momentos de crisis, el testigo del "fomento, la conservación y la defensa del patrimonio económico nacional"³³. Como ya antes había ocurrido en relación a la FIN, los puntos de afinidad entre el empresariado vizcaíno y la nueva asociación, la UNE -donde una vez más, el peso de Ramón Bergé fue notorio-, fueron muy numerosos. Por esto, la CCB apoyó las peticiones de la nueva asociación, solicitando que no se realizasen reformas sociales, económicas y financieras, sin oír previamente la opinión de elementos empresariales representativos³⁴.

7.6. POLITICA INDUSTRIAL.

La paralización de los planes de obras públicas tras la caída de la Dictadura, coincidiendo con los efectos de la crisis para la economía capitalista internacional, provocaron una amplia desazón en ámbitos empresariales. El asunto de las obras públicas se convirtió a menudo en el eje de la política económica e industrial, en medio de una opinión empresarial que se debatía

³³ Información, 30-12-1931, "Un interesante escrito de la Unión Económica Nacional".

³⁴ Información, 29-3-1932, "Un ruego atendible de la Unión Nacional Económica".

entre, por un lado, la añoranza por retornar al anterior sistema político-económico y, por otro, la incertidumbre que ofrecía el nuevo sistema.

7.6.1. El clamoreo por las Obras Públicas.

Ante la grave situación por que atravesaban todo tipo de actividades industriales y comerciales por falta de pedidos, economistas como Ramón de Olascoaga defendieron la necesidad de retomar las obras impulsadas por el sector público. Con tal fin, Olascoaga sostenía: "Pues no puede admitirse que de un trabajo intensivo para el cual se prepararon y se equipararon ampliamente nuestras industrias, se pase a la suspensión o paralización que desde hace un año se impuso y que amenaza prolongarse indefinidamente causando daños irreparables; que se resuelva el problema ferroviario que también se eterniza sin beneficio para nadie; y que, entretanto, el Gobierno procure encargos de material que nuestras fábricas pueden suministrar y les permita desenvolver sus actividades en ritmo normal sin recurrir a reducción de jornadas ni a despido de obreros³⁵. La opinión de Olascoaga era, en este caso, un reflejo de las pretensiones del empresariado bilbaíno, puesto que también las asociaciones de empresarios de Vizcaya recabaron del Gobierno insistentemente la aplicación de medidas de protección a favor de la industria, tendentes especialmente a la revisión del plan de obras públicas

³⁵ Información, 14-4-1931, "Diversificación de producciones y equilibrio entre ellas", por Ramón de Olascoaga.

y de modo más concreto al aumento de los suministros a las compañías de ferrocarriles³⁶.

En medios empresariales se tenía muy claro cuál debía ser el papel del Estado en aquellos momentos de crisis: "Dado el retraimiento de la iniciativa privada no hay otra manera de salir del atolladero, sino la de que el Estado asuma el papel de animador". Por este motivo se justificaba lo que se dio en llamar ya entonces "el clamoreo por las obras públicas". Esta postura, además, venía avalada por el hecho de que, al no haberse podido evitar la inflación con la paralización de las obras públicas, no tenía sentido suprimirlas tan drásticamente³⁷. En definitiva, para los empresarios vizcaínos, el papel primordial del Estado en aquella coyuntura consistía en ayudar y reemplazar en lo posible a la empresa privada³⁸.

Todavía en 1934, la CCB afirmaba que el paro obrero no se reduciría con la organización de seguros de desempleo, "que no tendrán nunca ni la eficacia ni la ejemplaridad que lleva consigo el salario remunerador y la seguridad en el obrero de poder emplearse en sus ocupaciones propias", sino con el fomento de las

³⁶ Información, 14-4-1931, "Un expresivo telegrama dirigido al Gobierno".

³⁷ Información, 29-7-1931, "El clamoreo por las obras públicas".

³⁸ Telegrama de CCB, el 23-5-1931, a los Ministros de Hacienda, Trabajo y Fomento. Información, 29-5-1931, "Las entidades económicas ante la agravación de la crisis industrial en Vizcaya", por Leontino. En relación con todo ello, el publicista Leontino reflejaba el sentir empresarial cuando afirmaba que "la escasez de trabajo, tanto de índole agrícola o industrial, no se puede remediar sino muy transitoriamente por vía benéfica". Existía pues conciencia de que el problema del desempleo no se solucionaría mediante medidas favorables en seguridad social a corto plazo, sino mediante la generación de rentas y de riqueza.

obras públicas que, a su vez, estimularían la iniciativa privada³⁹.

7.6.2. Construcción de material ferroviario y Siderometalurgia.

Dentro de los planes de obras públicas, uno de los aspectos que más pareció interesar en Vizcaya fue el relativo a la construcción ferroviaria y al suministro de material para este sector. Más concretamente, las solicitudes fueron dirigidas a lograr la rectificación de la política restrictiva que se venía aplicando al negocio ferroviario⁴⁰.

Sin embargo -como afirmaba la CCB mediante la revista Información-, el deseo bilbaíno de volver a retomar e impulsar con fuerza el sector ferroviario y su demanda, contó a menudo con una barrera difícil de franquear: la preferencia del ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, por el Plan de Obras Hidráulicas y no por los ferrocarriles⁴¹. A esta preponderancia dada por Prieto a la política de obras hidráulicas se refería asimismo Julio Lazúrtegui, quien, además, reflejando el sentir empresarial bilbaíno, se mostraba más conforme con otorgar una mayor atención al incremento de otras obras públicas no

³⁹ MICCB, 1934, "Presupuestos Generales del Estado". Informe de CCB, 7-2-1934, al Ministro de Hacienda.

⁴⁰ Información, 29-5-1931, "Las entidades económicas ante la agravación de la crisis industrial en Vizcaya", por Leontino. Asimismo, Telegrama de CCB, el 23-5-1931, a los Ministerios de Hacienda, Trabajo y Fomento, pidiendo medidas al respecto. Información, 29-1-1932, "Las nuevas actividades de las factorías de Vizcaya".

⁴¹ Información, 14-3-1932, "Sobre el Plan de Obras Públicas".

necesariamente hidráulicas. Lazúrtegui avalaba esta opinión afirmando que en España aún no existía una saturación, a cualquier nivel, semejante a la de otros países como Inglaterra, Alemania o Bélgica que, a pesar de ello, continuaban realizando obras públicas en sus territorios y colonias⁴². Las solicitudes de la CCB, tendentes a que no se tratase de evitar la crisis económica y el problema del desempleo exclusivamente mediante el incremento de obras hidráulicas, o mediante la construcción de edificios públicos y privados, que solamente beneficiaban al sector de la construcción, fueron reiteradas entonces. En contra de la postura -tildada de exclusivista- que pareció seguir el Gobierno en favor del sector de la construcción, la CCB defendía la necesidad de mejorar el utillaje, y el parque fijo y móvil de los ferrocarriles, con el fin de superar la crisis siderometalúrgica⁴³.

La mayor atención que, en opinión de la CCB, debía prestarse al sector ferroviario, se encontraba en estrecha conexión con el desarrollo del sector siderometalúrgico en general. Tanto la CCB, como la I.VP y el CIV, coincidían en la necesidad de un mayor reconocimiento para este tipo de industria. En consonancia con esta idea, y teniendo en mente la recuperación de las Confederaciones Hidrográficas, tras el interés mostrado hacia ellas por Prieto, solicitaban a éste que se ocupase también de

⁴² Información, 12-4-1932, "Cuál es el máximo de expansión económica a que puede España aspirar", por Julio de Lazúrtegui.

⁴³ Escrito de CCB, el 9-2-1934, al Presidente de la Comisión Permanente de Trabajo de las Cortes".

la suerte de la siderometalurgia⁴⁴.

7.6.3. Construcción naval.

También en este período se sucedieron los intentos para incrementar la construcción naval. Especialmente, ayuntamientos como el del Ferrol y diversas Cámaras de Comercio del litoral gestionaron para que el Gobierno fomentase este sector, reuniéndose con tal fin, en diciembre de 1932, en la Cámara de Comercio de Madrid. También la CCB mostró sensibilidad hacia este sector, especialmente durante 1932, con motivo de la elaboración del anteproyecto de Ley de Protección a Industrias y Comunicaciones Marítimas. Atendiendo, en parte, a estas peticiones, el 20 de diciembre de 1932, se dispuso un incremento de primas al sector naval⁴⁵. No obstante, éstas no contentaron a las empresas constructoras, especialmente afectadas por la crisis, solicitándose entonces la aprobación de un nuevo proyecto, cuyo retraso daría lugar nuevamente a gestiones de las asociaciones empresariales bilbaínas ante los diversos ejecutivos republicanos y ante los representantes a Cortes, con el fin de

⁴⁴ Información, 29-3-1932, "El Centro Industrial de Vizcaya y el grave problema de la crisis de la producción y del trabajo". Así, en febrero de 1932, "Información" defendía la defensa de la siderurgia con los siguientes argumentos: "Existe un interés nacional que entraña un deber supremo del Estado en proporcionar a nuestras factorías siderúrgicas, navales y mecánicas, elementos y condiciones que les permitan seguir marchando, aunque sólo sea en grado estrictamente necesario para no tener que cerrarse y desaparecer" Información, 29-2-1932, "La crisis industrial".

⁴⁵ Información, 29-4-1932, "La crisis en la construcción de barcos". Información, 14-6-1932, "Protección a las industrias y comunicaciones marítimas". Información, 30-12-1932, "El problema de las construcciones navales".

agilizar su tramitación⁴⁶. En estas circunstancias, fue presentado a las Cortes, en abril de 1934, un anteproyecto de Ley de Protección a las industrias y Comunicaciones Marítimas. No era lo habitual, pero la CCB calificaría de "aceptable" y "laudable" la cuantía de las primas y los créditos para la construcción naval establecidos en el anteproyecto. De todos modos, dicho anteproyecto -demasiado exhaustivo en su formulación- se encontraría con un importante obstruccionismo en las Cámaras legislativas⁴⁷.

7.6.4. Obras Públicas sí, pero con carácter selectivo.

Ahora bien, si el clamor por las obras públicas se fue haciendo cada vez más evidente, en general se tuvo mucho cuidado en matizar que dichas obras debían ser realizadas "según un plan viable, dentro de las posibilidades económicas que positivamente existen"⁴⁸. Es decir, se trataba de diferenciar entre, por un lado, lo que implícita o explícitamente se consideraba que habían tenido de desmesurado y faraónico los programas de obras públicas de la Dictadura, con lo que, por otro, debía ser un plan de ese

⁴⁶ MIOCB, 1935, "Protección a las Industrias". En otro orden de cosas, también entonces comenzaría a solicitarse apoyo a los representantes a Cortes de la Minoría Nacionalista Vasca, concretamente en la persona de José Horn.

⁴⁷ MIOCB, 1934, "Comunicaciones Marítimas". Informe de CCB, 30-4-1934, sobre el anteproyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas.

⁴⁸ Información, 14-4-1931, "Diversificación de producciones y equilibrio entre ellas", por Ramón de Olasoaga.

tipo, en el que se tuvieran en cuenta las necesidades y las disponibilidades reales del país, para evitar cualquier tipo de desequilibrios. Pero, lo que de ninguna manera se deseaba era la atonía y el olvido de las obras públicas, y menos en un momento como aquél, en el que la participación del Estado tanto se precisaba como medida anticíclica.

Especialmente, fue en los primeros momentos del nuevo régimen político cuando más se dejó sentir la sensación de renegar de los anteriores planes de obras públicas. Así, el articulista Lamberto Benito del Valle, decía en abril de 1931, refiriéndose a la Dictadura desde las páginas de "Información", que se habían "lanzado al mercado obra tras obra, sin el meditado estudio sobre su conveniencia, y sin tener en cuenta la capacidad económica e industrial nacional". El mismo articulista acertaba a definir el sentimiento de los empresarios vizcaínos de entonces, cuando decía cómo tras la caída del Gobierno de Primo de Rivera vino una reacción; pero "tan perturbadora es esa prodigalidad de la Dictadura, como la restricción exagerada de hoy". O igualmente: "es evidente que deben evitarse dispendios inútiles, pero sin suprimir ni aun reducir en demasía los créditos para obras como se ha hecho; dejando a la industria en situación difícil". "Es censurable el sistema de aceptar toda clase de obras concediendo créditos sin tasa ni medida, pero es también una gravedad cuyas consecuencias no han meditado bien los Gobiernos posteriores a la Dictadura, ese otro procedimiento de cerrar la caja a cal y

canto, suprimiendo los créditos para las obras comenzadas"⁴⁹.

Este mismo sentimiento, de proceder con acierto a la hora de impulsar las obras públicas y de llevarlas a cabo de acuerdo con las posibilidades y las necesidades del país, lo defendió a menudo la CCB, abogando por la promoción de obras públicas "dentro de las naturales limitaciones de orden financiero y administrativo"⁵⁰.

Asimismo, en los escritos presentados por los empresarios vizcaínos al Gobierno, en junio de 1931, insistían en que, si bien la liquidación acelerada de la política de obras públicas había sido una de las principales causas de la crisis económica, tal política de obras públicas, a su vez, había sido concebida y acometida en grande durante la Dictadura, sin las necesarias disponibilidades presupuestarias facilitadas por los ingresos ordinarios del Estado. Solicitaban por ello que se acompasase un plan de obras públicas, pero adecuándolo a la capacidad real de la economía española⁵¹.

La propia CCB afirmaba que el fomento de las obras públicas debía efectuarse en condiciones muy estudiadas. Era partidaria

⁴⁹ Información, 14-4-1931, "El ritmo en las obras públicas", por Lamberto Benito del Valle.

⁵⁰ Información, 29-5-1931, "Las entidades económicas ante la agravación de la crisis industrial en Vizcaya", por Leontino. Telegrama de CCB, el 23-5-1931, a los Ministros de Hacienda, Trabajo y Fomento.

⁵¹ Información, 15-6-1931, "El paro obrero. Reuniones de las entidades económicas vizcainas". Escrito presentado por las entidades económicas vizcainas, el 9-6-1931, a los Ministros de Hacienda y Fomento.

de que únicamente se conservasen los gastos necesarios, y los que se estimasen reproductivos en un estudio conjunto del problema, por parte de varios ministerios como el de Agricultura, Industria y Comercio y Trabajo. Es decir, solamente deberían desarrollarse las obras públicas indispensables y fomentadoras de la riqueza general, debiendo responder a un plan sistemático, debidamente estudiado y escalonado, que abarcase el conjunto de la economía española. De este modo no consideraba admisible, por ejemplo, confeccionar planes de obras hidráulicas tan sólo, si con ello se paralizaban los que podían beneficiar a otras actividades económicas o industriales. A tal fin, sostenía: "El problema de obras públicas en España ha pecado siempre de concebir los proyectos o parcialmente o unilateralmente, prefiriendo unas obras a otras, o en ocasiones poniéndolas en ejecución con ritmo acelerado violentando para ello el normal desarrollo de las actividades económicas y comprometiendo más caudales que los que el ahorro pudiera proporcionar, determinando no pocas veces de este modo la paralización de obras ya iniciadas, con perjuicios cuantiosos, no sólo para los adjudicatarios o contratistas, sino para el propio Estado. Urge, pues, en los gastos con destino a Obras Públicas, examinarlos con especial detenimiento por parte de los Ministerios, con una visión de conjunto, y escalonarlos luego con el ritmo preciso para que las obras hidráulicas de todas clases de que tan necesitada está España, se vayan desarrollando paralelamente a su economía y a sus producciones, sirviendo de eficaz estímulo a estas últimas"⁵².

⁵² MICCB, 1934, "Presupuestos Generales del Estado". Informe de CCB, 7-2-1934, al Ministerio de Hacienda.

De la misma opinión era Prieto, cuando afirmaba la conveniencia de no caer en el error de la Dictadura, de iniciar obras en todos los ámbitos, sin contar con presupuesto adecuado, porque -decía- "no puede repetirse la vergüenza de que una obra emprendida por el Estado y que puede quedar concluida en dos, tres o cuatro años, tarde quince o veinte"⁵³.

No obstante, aunque la opinión dominante en medios empresariales vizcaínos, pareció ser la de actuar con el carácter selectivo que se ha apuntado, a la hora de proceder al impulso de las obras públicas, no todos los articulistas y publicistas empresariales manifestaban un criterio tan escrupuloso y homogéneo. Otras opiniones, como la del articulista Damián Roda, ante la alarma provocada por los altos índices de desempleo, se mostraban más proclives al lanzamiento indiscriminado de las obras públicas de todo tipo, sin ningún clase de criba. En consonancia con esta idea, el articulista sostenía que la solución para remediar el paro no se encontraba en lo que consideraba remedios meramente circunstanciales y testimoniales, tales como la suscripción pública abierta para remediar el paro -a lo que consideraba un "remedio heroico para momentos angustiosos"- y con los que se corría el peligro de desviar la atención de las causas originarias del problema. La solución, para él, se encontraba en el Estado y las Corporaciones representativas, que debían "formular un vasto plan de obras públicas realizables, sin cuidarse de la cifra invertida. Sea cualquiera esa cifra será siempre riqueza circulante, dinámica

⁵³ Información, 14-3-1932, "Sobre el Plan de Obras Públicas".

y riqueza estricta después, en el acerbo de las realidades nacionales"⁵⁴.

Otro aspecto, en el que los diversos gobiernos republicanos recibieron muchas críticas por parte de publicistas, empresarios, directivos y técnicos vizcaínos, fue lo relativo a la necesidad de clarificar y de llevar adelante una política económica coherente y certera. En este sentido, el CIV, en escrito enviado al Ejecutivo en 1932 afirmaba: "la vida política y económica nacional se caracteriza por su poca fijeza; un día parece dominar el criterio proteccionista, y otro nos amenaza el del librecambismo; hoy nos orientamos hacia la agricultura, y mañana hacia la industria; la política hidráulica es la panacea de todos nuestros males hoy, cuando ayer mismo parecía que todo lo hecho anteriormente se derrumbaba (...). En un país en que todo está por hacer, no pueden sostenerse los radicalismos económicos"⁵⁵.

7.6.5. La estrategia empresarial para impulsar las Obras Públicas.

La presión al Gobierno, con la finalidad de impulsar

⁵⁴ Información, 30-6-1931, "Trabajo y pacificación social", por Damián Roda. Consideraba que la medida directa para solucionar la crisis era el desarrollo de las obras públicas, "el gran recurso compensador que el Estado guarda en reserva para estimular la economía nacional, librándole de su decaimiento momentáneo. En las épocas de plenitud, el capital privado se basta y se sobra para iniciar y desenvolver empresas de todo orden, aun aquellas de riesgo evidente. Es ahora, en estos momentos de desaliento (...) ahora que el trabajo falta y el capital parece replegarse medroso, cuando el Poder público debe hacer circular, (...) el poderoso estimulante de sus medios de acción directa". Información, 30-6-1931, "Trabajo y pacificación social", por Damián Roda.

⁵⁵ Información, 29-3-1932, "El Centro Industrial de Vizcaya y el grave problema de la crisis de la producción y del trabajo".

nuevamente el apartado de las obras públicas, logró a su vez que un número muy elevado de entidades empresariales vizcaínas aúnasen sus intereses con vistas a un objetivo común. Con tal fin, lo que se consideraba como las "fuerzas vivas de la provincia", celebraron a menudo una serie de reuniones en la Diputación vizcaína, especialmente durante 1931. Entre estas asociaciones y organismos agrupados coyunturalmente en torno a la Diputación, se encontraban: el Ayuntamiento de Bilbao, la Agrupación de Sociedades Anónimas del Norte de España, la Asociación de Bancos y Banqueros del Norte de España, la Asociación de Navieros de Bilbao, la Cámara de Comercio de Bilbao, la Cámara Oficial Agrícola, la Cámara Oficial Minera, la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana, el Centro Industrial de Vizcaya, el Círculo de la Unión Mercantil, la Liga Vizcaína de Productores, la Asociación de Arquitectos de Vizcaya, la Asociación de Ingenieros Industriales, la Asociación de la Prensa y la propia Diputación. Como era común, este tipo de reuniones finalizaba con el acuerdo de enviar telegramas, escritos e informes al Ejecutivo, especialmente al Presidente del Gobierno y a los Ministerios de Fomento, Economía y Hacienda -directamente implicados en los asuntos debatidos-, exponiendo lo que constituían entonces las líneas maestras del programa defendido por los empresarios españoles: la necesidad inaplazable de la reanudación de las obras públicas y el logro de una estabilidad social y laboral.

Realmente, fue muy común este recurso al telegrama y al escrito dirigido al Ejecutivo, tanto que, en ocasiones, incluso

se pudo abusar de ello, produciendo un efecto sensiblemente menor al que probablemente se hubiera derivado de un envío de escritos más selectivos. Por ejemplo, entre la larga referencia de los enviados por la CCB a los poderes públicos durante el año 1934, a fin de obtener suministros y pedidos para las fábricas, o la intensificación de obras públicas, se encontraban los siguientes:

- Telegrama de la CCB, el 14 de febrero de 1934, al Ministerio de Obras Públicas, pidiendo el incremento de obras ferroviarias y concursos para la adquisición de material fijo y móvil.

- Telegramas de la CCB, el 10 de agosto de 1934, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministerio de Obras Públicas, urgiendo la electrificación del Ferrocarril Madrid-Segovia-Avila.

- Telegramas de la CCB, el 20 de agosto de 1934, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministerio de Obras Públicas, urgiendo la resolución sobre el encargo de locomotoras.

- Telegrama de la CCB, el 1 de septiembre de 1934, al Ministerio de Trabajo, solicitando créditos para Obras Públicas y construcción de edificios públicos.

- Telegramas de la CCB, el 4 de septiembre de 1934, al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Trabajo y al Presidente de la Junta Nacional de Paro Obrero; pidiendo la transformación en vía ancha del Ferrocarril Vitoria-Estella; pero oponiéndose al proyecto del Ferrocarril Vitoria-Ochandiano-Lemona, en vía estrecha, presentado por la Diputación de Alava con el nombre de "ramal del Ferrocarril Vasco-Navarro", por considerarlo contrario a las conclusiones adoptadas en Asamblea magna en Vitoria, en marzo de 1934.

- Telegramas de la CCB, el 14 y 18 de septiembre de 1934, a

los Ministros de Trabajo y de Obras Públicas, solicitando consignaciones para proyectos de obras municipales y provinciales; manifestándose contra el proyecto del Ferrocarril Urbina-Ochandiano, al entender que la vía estrecha dificultaba la comunicación con Bilbao.

- Telegramas de la CCB, el 30 de septiembre de 1934, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministro de Obras Públicas, oponiéndose una vez más al proyecto del Ferrocarril Urbina-Ochandiano.

- Telegramas de la CCB, el 22 de diciembre de 1934, al Presidente del Consejo de Ministros y a los Ministros de Trabajo y Obras Públicas, requiriendo la resolución urgente de diversos expedientes como la adjudicación de locomotoras para compañías ferroviarias, la electrificación de líneas como la de Avila-Madrid y Segovia-Madrid, y la adjudicación de tuberías para canales.

Asimismo, durante 1935, también hubo, como en el resto de los años, una proliferación de mensajes enviados al Gobierno, en los que se resumían a grandes rasgos las aspiraciones vizcaínas y las medidas por ellas aportadas para mejorar la situación económica. Entre estos mensajes se encontraban:

- Telegramas de la CCB, el 28 de enero de 1935, al Ministerio de Obras Públicas y al Ministerio de Trabajo, solicitando para "aliviar el paro obrero y la crisis económica": la pronta electrificación de la línea Avila-Segovia-Madrid; mayores facilidades a las compañías de ferrocarril para la reposición del material fijo y móvil; aumento de la subvención a la JOPB para

desarrollar programas de obras; fomento de nuevas construcciones; aprobación del proyecto de Ley de comunicaciones marítimas (en deliberación en Cortes desde hacía varios meses) y construcción de edificios públicos. Además de la Cámara de Comercio de Bilbao, otras entidades y corporaciones como la Diputación, diversos ayuntamientos, la Cámara Minera, el Centro Industrial de Vizcaya, la Asociación de Navieros, la Patronal de la Construcción y Bolsas de Trabajo, también apoyaban estas gestiones.

- Comunicaciones de la CCB, el 29 de enero de 1935, al Presidente del Consejo de Ministros y a los Ministros de Hacienda y Justicia, pidiendo apoyo para la Comisión patronal formada por representación de la Diputación, ayuntamientos, Cámara de Comercio, Cámara Minera, Centro Industrial de Vizcaya, Navieros, Banca, Patronal de la Construcción y Oficina de Colocación Obrera.

- Comunicación de la CCB, el 30 de enero de 1935, al Presidente del Consejo de Ferrocarriles, insistiendo en la conveniencia de que las Compañías Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante y Oeste, encargasen material móvil y fijo a la industria nacional.

- Telegrama de la CCB, el 2 de febrero de 1935, al Ministerio de Obras Públicas, agradeciéndole el interés por atenuar el paro obrero en la provincia.

Al mismo tiempo que se utilizaba este medio de acción, que constituía el recurso al telegrama, tampoco se abandonaba otro aspecto -igualmente, ya clásico- de la estrategia del colectivo

empresarial, como era el concurso de la colaboración de diputados y senadores afines⁵⁶, cuya actuación, en apoyo de los intereses empresariales que básicamente representaban, se había visto interrumpida durante la Dictadura por motivos obvios de índole política.

Además del papel de la Diputación -institución que pareció en ciertos momentos servir de nexo de unión a los diversos colectivos empresariales-, también tomaron la iniciativa, los ayuntamientos de las localidades más afectadas por la crisis, como era el caso de Baracaldo, Bilbao y Sestao; en cuyos locales se celebraron frecuentes reuniones de corporaciones y asociaciones para tratar de la crisis y sus soluciones. A una de esas reuniones, presidida por Ercoreca, alcalde de Bilbao, en septiembre de 1931, asistiría un invitado de excepción: el Ministro de Hacienda, Indalecio Prieto⁵⁷.

Dentro de la estrategia desplegada para tratar de minimizar los efectos de la crisis se recurrió, asimismo, a otra posibilidad ya usada en ocasiones similares: la convocatoria y celebración de asambleas y reuniones de asociaciones empresariales en un punto concreto de la geografía española - normalmente una ciudad importante-, con la intención de captar

⁵⁶ Información, 15-6-1931, "El paro obrero. Reuniones de las entidades económicas vizcainas". Escrito presentado por las entidades económicas vizcainas, el 9-6-1931, a los Ministros de Hacienda y Fomento.

⁵⁷ Información, 14-9-1931, "La crisis del trabajo en Vizcaya".

y atraer el mayor número posible de adeptos; buscando, con ello, reafirmarse y consolidar el movimiento y, al mismo tiempo, llevar a cabo un alarde de fuerza. Este aspecto de la estrategia se materializó, por ejemplo, en octubre de 1931, cuando se celebró en Madrid una asamblea convocada por el Alcalde de Bilbao, Ercoreca. No obstante, su trascendencia, al parecer, no fue todo lo positiva que a los empresarios bilbaínos les hubiera gustado. Como causa de ello, la CCB se refería a la existencia de una concurrencia demasiado diversa. Es decir, se presentaron intereses muy dispares para poder conjugarse, resultando los logros bastante limitados. Aun así, en un aspecto, al menos, hubo práctica unanimidad: en la necesidad, una vez más, de proponer al Gobierno la ejecución inmediata de un plan de obras públicas. La CCB afirmaba con rotundidad: "No puede haber otra solución para la crisis del paro"⁵⁸.

Además, como también tenían bien aprendido las asociaciones empresariales, si se pretendía influir sobre puntos básicos de la política económica, necesariamente había que procurar una continuidad en la presión sobre el Ejecutivo, mediante una especie de guerra de desgaste, que no permitía que a la euforia que frecuentemente acompañaba a toda asamblea más o menos multitudinaria de fuerzas empresariales, le siguiera un período de cansancio o de relajamiento en el que se apagasen los esfuerzos. Con la finalidad de no conceder esta ventaja al Gobierno, se convocó una siguiente asamblea nacional, a

⁵⁸ Información, 14-10-1931, "La Asamblea de fuerzas vivas en Madrid".

celebrarse en la localidad de Valladolid⁵⁹.

Otro aspecto, también habitual, de la estrategia seguida por las asociaciones empresariales, fue el frecuente recurso a los viajes de Comisiones con objeto de entrevistarse con miembros del Gobierno, especialmente con los ministros de las carteras más comúnmente implicadas, como Hacienda y Obras Públicas. Por ejemplo, en febrero de 1932, una Comisión del CIV se entrevistó con Indalecio Prieto, mientras representantes del Consejo de la sociedad Altos Hornos de Vizcaya se entrevistaban con el Presidente del Consejo de Ministros, Manuel Azaña⁶⁰; y de nuevo, en julio de 1932, una Comisión de la sociedad Altos Hornos de Vizcaya se entrevistaría con el Presidente del Consejo de Ministros⁶¹. Posteriormente, tras la celebración de una nueva asamblea de corporaciones y entidades vizcaínas, en enero de 1935, para estudiar los motivos de la crisis y proponer soluciones al Gobierno, también se acordó el traslado a Madrid de una Comisión para entrevistarse con el Presidente del Consejo de Ministros y con los Ministros de Obras Públicas, Trabajo, Hacienda e Industria y Comercio⁶².

⁵⁹ Información, 14-10-1931, "La Asamblea de fuerzas vivas en Madrid". De forma prácticamente simultánea a la Asamblea de Madrid, se celebró otra Asamblea de entidades empresariales, en este caso en el domicilio de la FIN. Entre las conclusiones aprobadas, se encontraban, una vez más, aspectos ya habituales entre los empresarios españoles, como la necesidad de desarrollar un programa de mejoras de infraestructuras e instalaciones o, asimismo, la afirmación de que el régimen capitalista era el único viable, a la vez que se condenaba la lucha de clases y, también, el intervencionismo estatal. Información, 14-10-1931, "Otra Asamblea de entidades económicas". Al mismo tiempo, con objeto de hacer frente a la crisis, la FIN presentó un Plan al Gobierno. Información, 29-7-1932, "La crisis en Vizcaya".

⁶⁰ Información, 15-2-1932, "La crisis industrial".

⁶¹ Información, 29-7-1932, "La crisis en Vizcaya".

⁶² VICCB, 1935, "Crisis Industrial".

A comienzos de 1934, la presentación a las Cortes de un anteproyecto de Ley de Fomento a la Producción Nacional, dio ocasión de que actuase otro medio habitual de acción de la estrategia empresarial, como fue la solicitud de la CCB de la correspondiente apertura de información pública para presentar alegaciones si fuese pertinente⁶³.

7.6.6. Prieto y los empresarios bilbaínos.

Al margen de los recelos suscitados hacia Prieto por su aparente preferencia a la hora de impulsar el sector hidroeléctrico sobre el siderometalúrgico, las esperanzas que la práctica totalidad de los agentes sociales de Vizcaya tenía depositadas en él, en calidad de ministro, tanto de Obras Públicas como, posteriormente, de Hacienda, fueron especialmente intensas. Prieto, de hecho, no perdió el contacto con la ciudad y su entorno, aunque en uno de sus frecuentes viajes a Bilbao, como Ministro de Obras Públicas, con la finalidad de canalizar ayudas a la siderometalurgia vizcaína, advirtió no querer "despertar la vana ilusión de que la acción gubernativa va a transformar en unos días o en unas semanas el panorama triste que aquí se nos presenta"⁶⁴. Respecto al balance de esta visita de Prieto, la CCB afirmaba: "Los resultados, ciertamente no desdeñables, no han sido, sin embargo tan satisfactorios como lo

⁶³ MICCB, 1934, "Fomento a la Producción Nacional". Oficio de CCB, el 5-3-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁶⁴ Información, 14-5-1932, "La crisis industrial de Vizcaya".

que legítimamente se podía esperar". Y es que se advertía sobre todo la ausencia de la medida considerada más eficaz: el proporcionar pedidos a las grandes siderometalurgias, con los que mantener el trabajo de los obreros cualificados y el rendimiento de los capitales⁶⁵.

Una vez más, la labor del Ejecutivo en materia de obras públicas volvía a personalizarse, para los vizcaínos, en la figura de Prieto; sobre todo, como consecuencia lógica de estar al frente del ministerio del ramo, pero, también en una medida importante, por las relaciones tan especiales que lo unían con Bilbao. En esta ocasión fue el Gobernador civil de la provincia, Amilibia, quien gestionó ante Prieto, para tratar de lograr el reajuste de las plantillas de obreros y la vuelta a la jornada normal en las industrias vizcaínas. Sus gestiones se basaron en tres puntos principales: la construcción de buques, la mejora de las instalaciones portuarias y la mejora de la infraestructura ferroviaria en general⁶⁶.

⁶⁵ Información, 30-5-1932, "Las gestiones del Ministro señor Prieto y sus resultados". En relación con este viaje, las gestiones de Prieto fueron encaminadas en dos direcciones. Por un lado, en el aspecto financiero, logró que se aprobara en las Cortes un proyecto de Ley de préstamo del Estado a la Diputación, reintegrable en condiciones favorables, por valor de 10 millones de pesetas, destinados a la realización de obras públicas. Aunque en Vizcaya se consideraba este préstamo una concesión estimable, no atacaba de raíz al problema de la crisis. Por otro lado, la otra gestión de Prieto, también se refería a la realización de determinadas obras públicas; en concreto por parte de la JOPB, por importe de 10 millones de pesetas, que no las aportaba el Estado, pero que sí facilitaba su tramitación técnica y administrativa. La CCR concluía: "No pasa de ahí la cooperación brindada por el Gobierno". Información, 30-5-1932, "Las gestiones del Ministro señor Prieto, y sus resultados". Información, 13-8-1932, "El Plan de obras provinciales".

⁶⁶ Respecto al primer punto, la construcción naval, dada la alegación surgida por la Compañía Transmediterránea de no disponer de capitales para iniciar la construcción de dos barcos en los astilleros vizcaínos, Amilibia, con el favor de Prieto, consiguió que el Banco de Crédito Industrial concediese un crédito a la Transmediterránea. En los apartados portuario y ferroviario gestionó igualmente la aceleración de obras y la provisión de utillaje, lo que -en caso de llevarse a efecto- sin duda beneficiaría a la economía vizcaína. De momento, tras el viaje de Amilibia a Madrid, se anunciaron concursos para la renovación del utillaje portuario. Información, 14-11-1932, "La crisis industrial. Perspectivas de

7.6.7. Los logros.

Poco a poco, de forma muy dificultosa, el resultado de todas las gestiones en conjunto, fueron dando algunos frutos. De cualquier manera, la aparición de determinados síntomas favorables para la economía vizcaína no significaba la vuelta a la normalidad económica, de momento solamente constituían un alivio. En concreto, los logros de todas las presiones vizcaínas en favor del incremento de las obras públicas y de la demanda industrial fueron los siguientes:

- Mejoras en los puertos de Bermeo (por valor de 5 millones), Ondárroa (por valor de 2 millones) y otras obras portuarias de menor entidad.

- Primas a la navegación y a la construcción naval. De este modo, se publicó en la Gaceta de Madrid del 20 de diciembre de 1932, el proyecto de Ley incrementando las primas en tales conceptos.

- Construcción de dos barcos para la Compañía Trasmediterránea. Encargados por fin, tras muchas dificultades, a la Naval y Euskalduna, después de acordarse que el Banco de Crédito Industrial otorgase a la Compañía de navegación un crédito para tal fin.

- Construcción de 10 trenes para la Compañía de Ferrocarriles

del Norte, encargados a La Naval.

- Construcción de grúas para diversos puertos.

- Proyecto de construcción de varios buques para Méjico. Este último proyecto fue especialmente considerado de gran relieve para la economía vizcaína. Con tal fin, se publicó un proyecto de Ley en La Gaceta del 23 de diciembre de 1932, que autorizaba al Gobierno español a conceder a Méjico un crédito por valor de 70 millones de pesetas, destinadas al pago de los suministros y buques adquiridos en España⁶⁷.

7.6.8. Competencia estatal e Industria Militar.

La dualidad, cuando no oposición, entre la industria civil y la militar no ocasionó en este período tanta discordia -al menos por lo que a Vizcaya se refiere- como en otros momentos. No obstante, la FIN envió un escrito al Gobierno, en enero de 1932, en vísperas de la creación del Consorcio de Industrias Militares, con el fin de evitar la competencia de estas industrias y de armonizar su producción con la industria civil⁶⁸. Por Ley, publicada en La Gaceta el 7 de febrero de 1932, se crearía el

⁶⁷ Información, 30-12-1932, "Notas favorables para la industria vizcaína". En aquellos momentos, estos procedimientos eran bastante novedosos aún, pero fueron bien recibidos en medios empresariales vizcaínos. Lo original del caso radicaba en que no eran las empresas constructoras sino el propio Gobierno quien concedía al comprador el crédito del pago a plazo (5 años). El Estado, pues, asumía las cargas del pago. La CCB decía: "Será más o menos costoso o arriesgado el procedimiento seguido, pero por el momento era el único posible". Información, 30-12-1932, "El convenio hispano-mejicano sobre construcciones navales".

⁶⁸ Información, 29-1-1932, "La FIN y el consorcio de industrias militares".

Consortio de Industrias Militares. De él formarían parte: la Fábrica Nacional de Toledo, la Fábrica de Artillería de Sevilla, la Pirotecnia Militar de Sevilla, la Fábrica de Pólvora y Explosivos de Granada, la Fábrica de Pólvoras de Murcia, la Fábrica de Armas Portátiles de Oviedo y la Fábrica de Cañones de Trubia. El consorcio, con domicilio legal en Madrid, dependería del Ministerio de la Guerra.

Las asociaciones empresariales vizcaínas, de momento no enviaron escritos acerca de la creación del Consorcio de Industrias Militares, no obstante, continuaron mostrándose claramente reacias a la excesiva intromisión de los poderes públicos en asuntos internos de la economía, especialmente cuando afectaban a la empresa privada. Con tal motivo, la CCB sostenía: "El afán inmoderado que sienten diversos órganos del Poder público, por no decir todos, para extender su esfera de acción a actividades y organizaciones hasta ahora reservadas a la iniciativa privada, es una de las causas que más influyen en el encogimiento que se registra en España en toda clase de negocios.(...). El concepto de economía dirigida, tal como se expone por los órganos más autorizados del Gobierno, traerá irremisiblemente la ruina de la industria y del comercio, de sobra afectados ya por la falta de confianza, carencia de tranquilidad pública y de seguridad social. Las economías no se crean desde el Poder público, sino únicamente se fomentan o destruyen las ya existentes y creadas por la empresa privada, al compás de la política económica y social que se adopte y se practique. Sea por lo que fuera, lo cierto hoy es que la economía

española, aparte causas de índole internacional, lleva en su seno gérmenes de ruina más que de progreso, y a ello ha contribuido en no pequeña parte el Gobierno con sus proyectos y sus resoluciones, muchas de ellas acusadoras de un avance social incompatible con la situación precaria de nuestra economía, endeble y desorganizada, no preparada a ensayos y reformas que sólo podrán aclimatarse en economías potentes y en épocas de normal prosperidad⁶⁹.

7.7. SECTOR EXTERIOR.

En la primera mitad de la década de 1930, el comercio internacional aparecía notoriamente desorganizado. A los efectos propios de la crisis económica le siguió una tendencia ultraproteccionista, adoptada por la mayor parte de los gobiernos de los países occidentales, que procuraba, en el interior de cada país, obstaculizar las importaciones, entablándose a lo sumo relaciones bilaterales. Todo esto contribuyó aún más al descenso del intercambio de bienes y servicios, y con ello a agravar los efectos, ya de por sí nocivos, de la crisis.

En estas circunstancias de marasmo del comercio exterior, los exportadores vizcaínos, estrechamente vinculados, y por tanto afectados, con lo que ocurría en los mercados internacionales, multiplicaron sus trámites con el fin de minimizar en la medida de lo posible las consecuencias de la caída del intercambio. Para

⁶⁹ MICCB, 1933, "Inspección Bancaria".

ello, se interesaron especialmente por los siguientes aspectos: el logro de una mayor representación en organismos influyentes en comercio exterior; el incremento de la firma de convenios o tratados comerciales; obstaculizar una reforma arancelaria en profundidad, favoreciendo, por el contrario, el establecimiento de una de carácter parcial; y poner impedimentos, asimismo, a la política de contingentación y a la posibilidad de realizar importaciones que perjudicasen a la industria española.

7.7.1. Búsqueda de mayor representación.

Una vez más, la CCB continuó pidiendo a los nuevos gobiernos que las Cámaras de Comercio, como organismos consultivos de la Administración pública que eran, fuesen oídas en asuntos de importancia como el establecimiento de tratados de comercio, aranceles y reformas en las ordenanzas de aduana. Asimismo, solicitaba que las comisiones negociadoras para los tratados comerciales estuvieran asesoradas y en estrecho contacto con entidades económicas como las Cámaras de Comercio u organismos superiores como el CSCC o la FIN⁷⁰. En relación con estas aspiraciones, se encontraba también la necesidad, tan sentida por los empresarios vascos, de dar entrada a representación de la industria y comercio en los organismos decisorios en comercio exterior. Concretamente, la CCB abogaba por reformar la existente "Comisión Interministerial de Comercio exterior", compuesta por

⁷⁰ MICCB, 1934, "Aranceles y Aduanas". Escrito de CCB, el 31-3-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

altos funcionarios de los Ministerios y técnicos de la Administración, que actuaban "aisladamente de las actividades económicas", y posibilitar la participación de representantes de las empresas⁷¹.

7.7.2. Nuevas negociaciones comerciales.

El criterio defendido por los empresarios vizcaínos en cuanto a la firma de nuevos convenios comerciales durante los años de Gobierno republicano, puede analizarse en el dictamen emitido por la CCB, en mayo de 1935, en el marco de una información pública abierta sobre política comercial. En dicho dictamen, la CCB sostenía como puntales básicos de la política de tratados, los siguientes aspectos:

- La necesidad de concertar tratados con el mayor número de países, con la finalidad de terminar con la dependencia clásica de las exportaciones respecto al trato que les quisieran dar dos o tres naciones, habituales compradoras de productos españoles.

- La necesidad de abrir nuevos mercados y de orientar hacia ellos a los exportadores.

- La conveniencia de que los productores y exportadores asesorasen a las Comisiones Oficiales encargadas de elaborar los convenios.

- La necesidad de establecer un plazo largo -de al menos dos

⁷¹ MICCB, 1935, "Política Comercial". Dictamen de CCB, el 27-5-1935, al Consejo de Economía Nacional.

años de vigencia- para los convenios, y el mantenimiento de la estabilidad de los derechos, independientemente de los cambios arancelarios.

- La necesidad de actuar con cautela, especialmente en relación con la cláusula de nación más favorecida, considerada especialmente gravosa para el comercio exterior español⁷².

Quizá, el cambio más importante reflejado entonces en la actitud vizcaína ante la firma de tratados de comercio, sea el interés por establecer tratados con el mayor número posible de países y por ampliar sensiblemente los mercados, tratando de acabar con la tradicional dependencia respecto a los del Reino Unido, Francia o EE.UU. Este interés por entablar tratados con un número amplio de países, contrasta claramente con otros momentos, en los que la CCB con frecuencia se mostraba reacia a la firma de este tipo de convenios. Muy probablemente, la existencia de una crisis internacional y las medidas de semiautarquía económica o, a lo sumo, de establecimiento de relaciones bilaterales en el comercio exterior de los diversos países occidentales, también impulsaron a los exportadores bilbaínos a solicitar la firma de tratados comerciales, para tratar de amortiguar, con ello, los efectos de una vuelta al proteccionismo a nivel prácticamente mundial.

En relación con esta necesidad de buscar mercados exteriores en una coyuntura francamente difícil para ello -dada la

⁷² MICCB, 1935, "Política Comercial". Dictamen de CCB, el 27-5-1935, al Consejo de Economía Nacional.

proliferación de tendencias proteccionistas-, la CCB redobló sus esfuerzos en relación a la promoción de las exportaciones de productos vascos, tanto en los mercados habituales, como en otros menos sondeados. Entre estos intentos de nueva penetración y de consolidación de lo ya logrado, se encontraban:

- Alemania. La CCB gestionó frecuentemente para fomentar la exportación de mineral de hierro a Alemania. Las relaciones comerciales con este país se estipulaban en el tratado de comercio y convenio de pagos en vigor. La CCB envió una comunicación al Ministerio de Estado, en junio de 1935, defendiendo el cupo de exportación del mineral vasco a Alemania. Posteriormente, en octubre de 1935, envió una nueva comunicación, para que en el tratado con Alemania -bien a consecuencia de la fijación de cupos, por restricciones en concesión de licencias, o por medidas tomadas a consecuencia de la liquidación de créditos en compensación- no se redujese la exportación de mineral vizcaíno. Mediante otra comunicación del mismo mes y año -en este caso dirigida a la Dirección General de Comercio-, se decía respecto al Tratado con Alemania: "habrá que prevenirse contra los deseos de aumentar las importaciones en España de aquellas especialidades alemanas como maquinaria, productos farmacéuticos, colorantes, etc.". En el mismo escrito, también se insistía en otros aspectos, como en la inconveniencia de proceder a una reducción de las exportaciones de mineral vizcaíno, o de conceder a Alemania la posibilidad de señalar la nacionalidad del buque sobre el que habría de ser transportado el mineral. Por último, se refería, además, a la conveniencia de

favorecer la exportación de madera de Guinea española, cuyo mercado principal era Hamburgo⁷³.

- Chile. La CCB tramitó ante la Dirección General de Comercio para fomentar la exportación a Chile de aceite especial⁷⁴. Asimismo, expuso la necesidad de fomentar nuevamente -tras el desbloqueo de divisas con Chile- el comercio con este país hispanoamericano, especialmente en artículos de cerrajería y ferretería, alpargatas, libros, vinos de Rioja y conservas de pescado y vegetales⁷⁵.

- E.E.UU. En relación con las negociaciones comerciales con este país, la CCB elevó un escrito, en abril de 1933, a los Ministerios de Estado y de Agricultura, Industria y Comercio, defendiendo la necesidad de un mayor equilibrio de la balanza comercial de España con aquel país, y de reducir derechos aduaneros en E.E.UU. A la vez, se insistía en la conveniencia de evitar diversas trabas sanitarias y administrativas estadounidenses. Ya más concretamente, en relación a la economía vizcaína y al Puerto de Bilbao, en el escrito se ponía de manifiesto la necesidad de incrementar las exportaciones de conservas de pescado vizcaínas, que habían visto reducida su entrada en E.E.UU. -"no obstante la calidad de nuestras conservas"-

⁷³ MICCB, 1935, "Tratados de Comercio". Comunicación de CCB, el 17-6-1935, al Ministerio de Estado. Comunicación de CCB, el 15-10-1935, al Ministerio de Estado y de Industria y Comercio y al Director General de Comercio. Comunicación de CCB, el 21-10-1935, a la Dirección General de Comercio.

⁷⁴ MICCB, 1933, "Comercio Exterior".

⁷⁵ MICCB, 1935, "Tratados de Comercio". Comunicación de CCB, el 30-8-1935.

por diversas disposiciones de aquél país. Asimismo, se refería también a la necesidad de incrementar la exportación de conservas vegetales de frutos y hortalizas e, igualmente de vinos de La Rioja, aprovechando las nuevas perspectivas que se abrían a raíz de la abolición de la Ley Seca⁷⁶.

- Francia. En relación a las relaciones comerciales con el vecino país, en abril de 1933 la CCB elevó un telegrama al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, sobre las desafortunadas consecuencias que tendría dar a Francia facilidades para la exportación de cubiertas de automóvil a cambio de facilitar las exportaciones españolas de frutas⁷⁷.

- Inglaterra. En relación al mercado inglés, la CCB hacía referencia a las partidas ya clásicas, es decir, a la exportación de mineral de hierro -insistiendo en la necesidad de fomentar esta actividad- y a la importación de carbón inglés. Respecto a este último, aun sosteniendo que podría ser ventajosa para la industria y para los ferrocarriles la utilización de este carbón extranjero, afirmaba comprender "el sacrificio que todos debemos arrastrar para sostener de algún modo la industria carbonera asturiana"⁷⁸.

- Polonia. La CCB solicitó, en septiembre de 1933, mediante

⁷⁶ MICCB, 1933, "Aranceles, Aduanas y Tratados de Comercio". Escrito de CCB, 8-4-1933, al Ministerio de Estado y al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

⁷⁷ MICCB, 1933, "Aranceles, Aduanas y Tratados de Comercio". Telegrama de CCB, el 21-4-1933, al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

⁷⁸ MICCB, 1935, "Tratados de Comercio". Comunicación de CCB, el 30-8-1935.

escrito al Ministerio de Industria y Comercio, que se tratase de evitar la reducción de la importación de armas de fuego en este país del Este europeo⁷⁹.

- Turquía. La CCB gestionó para facilitar la exportación de conservas de pescado español a Turquía, en las negociaciones en curso⁸⁰.

- Yugoslavia. La CCB trató de estimular igualmente, ante la Dirección General de Comercio, el intercambio de productos con este país Adriático⁸¹.

7.7.3. Nuevos intentos frustrados de reforma arancelaria.

A comienzos de 1933, cuando se planteó un nuevo proyecto de reforma del Arancel -que regía desde 1922-, la CCB se mostraba contraria a cualquier tipo de alteración, por considerar que aquellos momentos de desorden económico y comercial internacional no eran los más adecuados para este tipo de actuaciones. El escrito enviado en febrero de 1933 al CSCC, donde se refería a la inoportunidad de la proyectada reforma arancelaria, nos permite conocer las líneas básicas de la política comercial

⁷⁹ MICCB, 1933, "Aranceles, Aduanas y Tratados de Comercio". Escrito de CCB, el 22-9-1933, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁸⁰ MICCB, 1933, "Aranceles, Aduanas y Tratados de Comercio".

⁸¹ MICCB, 1933, "Comercio Exterior".

vizcaína en aquel momento tan delicado para el comercio internacional.

La Cámara basaba sus calificativos de "imprudencia e inoportunidad" con relación a la reforma, en la desorganización del comercio exterior en los últimos años, entendiendo que tal situación no constituía un punto de referencia adecuado, ni un módulo regulador de intercambios internacionales. Además -añadía-, tal desorganización se derivaba, más que de la crisis mundial en sí, de una política comercial errónea seguida en general por todas las naciones; unas, por propia iniciativa, y otras, por aplicar medidas de represalia a las trabas adoptadas por otros países. Además de la propia crisis, por tanto, aparecían otras causas que aumentaban la desorganización del comercio internacional, esencialmente las restricciones o prohibiciones de importación, la contingentación de mercancías, los bloqueos de divisas y las medidas sanitarias o las puramente administrativas, "que persiguen finalidades comerciales inconfesables". En opinión de la CCB, la sola supresión de todas estas medidas provocaría una mejoría del comercio internacional a corto plazo⁸².

La reforma arancelaria se fue demorando, y cuando, un año después, volvió a plantearse, asociaciones bilbaínas, como la LVP

⁸² Sin embargo, llama la atención, cuanto menos, que tras efectuar esta especie de apología del librecomercio, la CCB concluyese: "Todo lo que sea apartarse del sistema de protección arancelaria para la industria española, será improcedente y hará más profunda la crisis actual". MICCB, 1933, "Aranceles, Aduanas y Tratados de Comercio". Escrito de CCB, el 8-2-1933, al CSCC. Es decir, la CCB conocedora de las ventajas que un comercio exterior liberalizado podría acarrear, deseaba su puesta en práctica en otros países, pero el pensar en la aplicación de estas medidas para la economía española resultaba más traumático.

o la CCB, nuevamente se refirieron a su inconveniencia en las circunstancias que regían la economía internacional⁸³. Una vez más, igualmente, la reforma se vería aplazada.

De nuevo, a mediados de 1935, volvería a plantearse la posibilidad de llevar a cabo una reforma del Arancel. En el marco del período de información abierta al respecto, la CCB elevó al Consejo de Economía Nacional un dictamen donde volvía a clarificar su postura. El primer aspecto de la información era el relativo a la conveniencia de proceder a una revisión y clasificación general del Arancel. Ya para entonces, la CCB no se podía valer tan claramente del argumento de la crisis internacional para oponerse a la reforma. Así lo reconocía cuando afirmaba que la industria se encontraba ya en pleno desarrollo. Además, confesaba que el Arancel vigente aportaba en ocasiones un estrecho margen protector, apareciendo desfasado también en diversas clasificaciones y nomenclaturas. Pero, aún así, tampoco entonces consideraba que el momento fuese el adecuado. El motivo aludido en esta ocasión, hacía referencia al acusado intervencionismo estatal en la economía de diversos países, y también a la permanecía aún de una acusada desorganización en el comercio internacional⁸⁴.

⁸³ ID, LVP, 22-3-1934.

⁸⁴ Al respecto, la Cámara decía: "En las actuales circunstancias, en las que el comercio exterior está sometido a múltiples trabas por todos los Gobiernos (...), no parece oportuno ni prudente acometer el estudio de la reforma arancelaria. Ciertamente que nuestro Arancel, del año 1922, va quedando un poco anticuado; que el desarrollo de la industria ha dado lugar a la producción de nuevos artículos que tienen que aforarse por partidas de rúbrica más o menos general; que por la honda transformación sufrida en todas las actividades económicas, quedan algunos artículos sin la debida protección; (...); pero estas circunstancias son de orden secundario ante la desorganización del comercio internacional (...). Todo eso hace que no se considere oportuna por ahora la revisión total del Arancel". MICCB, 1935, "Política Comercial". Dictamen de CCB, el 27-5-1935, al CEN.

A lo que no se oponía la CCB era a que se efectuasen reformas parciales que protegiesen a la industria. Así por ejemplo, solicitaba la modificación de la 1ª columna, ya que "con los derechos realmente prohibitivos que contiene, no puede utilizarse como arma flexible en las negociaciones comerciales", pero era partidaria de mantener el Arancel vigente, en vez de proceder a la confección de uno nuevo. Además, insistía en que tales reformas parciales debían realizarse oyendo previamente a los interesados, por medio de las Comisiones Arancelarias correspondientes⁸⁵. Por último, una vez más, una reforma arancelaria en profundidad se vería nuevamente aplazada.

7.7.4. Política de contingentación.

La política de contingentes en el ámbito del comercio exterior español y su regulación, se inició con la publicación de diversos decretos en noviembre y diciembre de 1933. Estas disposiciones provocaron la alarma de asociaciones como la CCB, que consideraban "muy funesta" para la economía española este tipo de política comercial. Entre los motivos aludidos por los exportadores vizcaínos para calificarla tan negativamente, se encontraba su carácter de inoportunidad, al entrar en vigencia en vísperas de celebrarse la Conferencia Económica de Londres, en la que tantas expectativas había depositadas en orden a la normalización del comercio y del sistema financiero internacional. Por otra parte, también se achacaba que la aplicación de la política de contingentes habría de provocar

⁸⁵ MICCB, 1935, "Política Comercial". Dictamen de CCB, el 27-5-1935, al CEX.

represalias comerciales de otros países⁸⁶.

En efecto, la Cámara de Comercio consideraba una serie de peligros que -en su opinión- podrían derivarse de esta política. Según la contingentación, se comprarían artículos del extranjero a aquellas naciones que adquiriesen los de procedencia española, y en la cuantía que de España se exportase a ellos. Es decir, se trataba de comprar a quien comprase a España. La CCB sostenía que esto podría acarrear perjuicios para la exportación española, como consecuencia de las represalias aludidas. Además -una vez más, se insistía-, en todo caso, a la hora de su implantación, habrían de ser consultados los organismos representativos del mundo económico, como eran las Cámaras de Comercio⁸⁷. Precisamente, los decretos de 1933, introductorios de la contingentación, establecían cómo, en toda propuesta de su implantación, debían ser tenidos en cuenta los informes de los organismos representantes de los intereses privados de la exportación y el consumo.

La oposición de la CCB a la política de contingentación, además, se basaba en que era una medida grave y que, por tanto, requería cautela. En la opinión bilbaína, los resultados prácticos de su aplicación, serían⁸⁸:

⁸⁶ MICCB, 1933, "Retornos temporales". Escrito de CCB, el 27-5-1933, al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

⁸⁷ MICCB, 1934, "Contingentes de Importación". Escrito de CCB, el 7-2-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁸⁸ MICCB, 1934, "Contingentes de Importación". Escrito de CCB, el 14-7-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

- El encarecimiento de los productos contingentados.
- La falta de incremento en el volumen de la exportación española.
- La no reducción de los derechos arancelarios para la exportación española.
- La desorganización del comercio exterior, al obligar, por ejemplo, al comerciante a comprar en países con los que no se habían mantenido relaciones, o con el que mantenía más caros sus productos.
- La existencia de diversas formalidades y requisitos problemáticos.

No acababan ahí los argumentos de la oposición vizcaína al sistema de contingentaciones. Otro aspecto que también motivó la oposición de la CCB fue el protagonismo concedido al Banco Exterior de España en el comercio contingentado, lo que se consideraba un excesivo intervencionismo estatal que corría en perjuicio de los exportadores y de la Banca privada⁸⁹.

Con el propósito de reorganizar el sistema de contingentes, por Decreto de 21 de noviembre de 1934, se dispuso la unificación de las normas que lo regían. La Cámara de Comercio, junto con otras Cámaras de España, se opuso, mediante escrito, al nuevo Decreto, "viendo con pesar que a cada nueva reglamentación, lejos

⁸⁹ A tal fin, la CCB sostenía: "El Banco Exterior de España ni puede ser un competidor de la Banca privada, ni puede regir el comercio exterior, ni debe tener otra misión que ayudar al comercio de exportación en aquello a que no alcance por sí la Banca privada (...). Se deben rechazar tales proyectos, que vendrían a convertir al Estado a través del Banco mencionado en un comerciante o banquero más". MICCB, 1934, "Contingentes de Importación". Escrito de CCB, el 14-7-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

de ver rectificadas las equivocaciones que pudieran haberse cometido en las reglamentaciones anteriores y parciales, se agrava el sistema". Una vez más, el Gobierno hizo caso omiso a las peticiones empresariales sobre este asunto, no considerando, suficientemente convincentes los argumentos aportados por la CCB y otras entidades similares⁹⁰.

Más adelante, en informe emitido por la CCB al Consejo de Economía Nacional, en mayo de 1935, la asociación bilbaína volvía a insistir en la conveniencia de suprimir el régimen de contingentaciones. Ahora bien, la Cámara reconocía que, si por necesidades imperiosas del comercio exterior su mantenimiento resultase ineludible, debería procederse de forma cautelosa, y sin que se vieran afectadas las materias primas ni la maquinaria. Y es que, especialmente eran considerados perjudiciales los contingentes que impedían la adquisición de materia prima extranjera.

De cualquier forma, la CCB abogaba por que España pidiese, mediante los Comités económicos y financieros de la Sociedad de Naciones, la condena del sistema de contingentes. Es decir, se consideraba la conveniencia de solicitar su supresión a nivel internacional, contando con la ayuda de otros países⁹¹.

⁹⁰ MICCB, 1934, "Contingentes a la importación". Escrito de CCB, el 29-11-1934, al Ministerio de Industria y Comercio. MICCB, 1934, "Contingentación de Importaciones". Informe de CCB, el 21-12-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁹¹ MICCB, 1935, "Política Comercial". Dictamen de CCB, el 27-5-1935, al Consejo de Economía Nacional.

7.7.5. La actividad importadora.

En relación a la importación, la CCB, defendiendo los intereses de sus asociados, continuó operando en orden a obstaculizar la entrada en España de diversas producciones que podrían afectar negativamente el desarrollo de las industrias españolas. Así por ejemplo, en marzo de 1934 elevó una serie de telegramas oponiéndose al Decreto de 23 de marzo de 1934, que autorizaba la importación de chatarra para su relaminación, por considerar que ello reduciría la producción siderúrgica en Vizcaya y aumentaría aún más el paro obrero⁹².

En el mismo orden de cosas, en marzo de 1934 envió un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, con relación a la bonificación concedida a los tubos de hierro fundido en el Tratado de Comercio con Francia. Los argumentos eran los mismos: se oponía a la bonificación al hierro francés, aludiendo a la existencia de fábricas dedicadas a esta actividad en Vizcaya y otras provincias, y porque tal bonificación además aumentaría en mayor medida el desempleo⁹³.

No obstante, la CCB no tuvo como objetivo sistemático el negarse a todo tipo de importaciones. Consciente como era de la necesidad de disponer para la industria de materias primas asequibles, y que a menudo se encontraban en los mercados

⁹² MICCB, 1934, "Importación de chatarra para la relaminación". Telegramas de CCB, el 28-3-1934, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministro de Industria y Comercio.

⁹³ MICCB, 1934, "Aranceles y Aduanas". Escrito de CCB, el 31-3-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

exteriores, se opuso, mediante escrito dirigido en octubre de 1934 al Ministerio de Industria y Comercio, al proyecto de Ley que pretendía el establecimiento de tasas en la expedición de licencias de importación⁹⁴.

7.8. SECTOR NAVIERO.

En lo que al sector naval se refiere, la década de los veinte había terminado con la creación del Instituto de Protección a la Marina Mercante, del que se reconocía una labor plausible en relación al fomento del sector naval en España. Pero, aun reconociendo esta labor, no cesaron entonces, ni lo harían durante la nueva década, las peticiones, canalizadas especialmente por la Asociación de Navieros de Bilbao y por la Cámara de Comercio, en favor de mayor protección y fomento para las compañías y líneas de navegación⁹⁵. La misma opinión era defendida por el publicista empresarial Julio Lazúrtegui, al referirse a la necesidad de mejorar técnicamente y aumentar de modo cuantitativo la marina mercante española. Lazúrtegui aportaba como modelo a seguir, el de la política marítima en Italia. Es decir, un modelo en el que resultaba imprescindible la protección y el apoyo del Estado y, al mismo tiempo, se debía contar en exclusiva con la capacidad de la industria nacional;

⁹⁴ MICCB, 1934, "Contingentes de Importación". Escrito de CCB, el 22-10-1934, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁹⁵ Información, 30-6-1932, "El problema de la Marina Mercante en España".

para lo cual, existían en España sociedades capacitadas como la Sociedad Española de Construcción Naval y, asimismo, Euskalduna⁹⁶.

Algunas de las aspiraciones de los navieros bilbaínos, en cuanto a la concesión de primas a la navegación, fueron atendidas en el anteproyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, discutido en las Cámaras a comienzos de 1934. En Bilbao, en general, se extendió una opinión favorable sobre el conjunto del proyecto, por lo que se deseaba una urgente aprobación de la Ley, pero, como ocurría prácticamente en todas las ocasiones semejantes, se añadía alguna observación concreta. En este caso, se sostenía la preferencia por haber articulado desde un principio bases o principios generales, que hubieran sido posteriormente desarrollados por la Subsecretaría de la Marina Civil o el correspondiente ministerio, sin tanta reglamentación exhaustiva, que provocaba que el proyecto se encontrase tan obstruido en las Cámaras⁹⁷.

7.8.1. Líneas marítimas.

El anteproyecto de 1934, además, también definía una serie de líneas regulares de navegación. En relación con este punto,

⁹⁶ Información, 14-10-1932, "Las comunicaciones transoceánicas, problema de peculiar interés en España", por Julio de Lazárrtegui. Las aspiraciones de los navieros bilbaínos a comienzos de los años treinta también pueden analizarse en: ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE BILBAO (1935) y VALDALISO, J.M. (1990, pp. 95-100).

⁹⁷ MICCB, 1934, "Comunicaciones Marítimas". Informe de CCB, 30-4-1934, sobre el anteproyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas. Entre las observaciones de los navieros bilbaínos, merece la pena destacarse -por su carácter inusual- su aceptación de la cuantía concedida en concepto de primas a la navegación.

Bilbao no disimulaba su interés por desarrollar dos futuras líneas, que constituían una vieja aspiración de la villa; una de ellas, desde Bilbao hacia los puertos del oeste del Reino Unido; y la otra, desde Bilbao a los puertos del este del Reino Unido y al continente -puertos de Bremen y Hamburgo, en Alemania; y Gdynia, en Polonia-. Estos proyectos, a su vez, para tener éxito, requerirían una amplia sincronía con los ferrocarriles que discurrían entre el Puerto de Bilbao y el Sur y Levante español. En el mismo anteproyecto, también se hacía referencia a las comunicaciones marítimas con Guinea Española. En relación con este servicio, a realizarse mediante la línea Mediterráneo-Cádiz-Guinea, en Bilbao se solicitaba la adición de otra vieja aspiración: la línea Cantábrico-Cádiz-Guinea⁹⁸.

Además de las líneas mencionadas en el informe emitido por la CCB en abril de 1934, en relación al anteproyecto de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, se buscó también la posibilidad de establecer otras líneas regulares, cuya puesta en marcha resultase beneficiosa para el tráfico portuario de Bilbao y para la economía vizcaína en general. De este modo, ya en abril de 1932 se había iniciado un servicio diario de exportación de patata temprana por el Puerto de Bilbao con destino a los puertos ingleses de Cardiff, Liverpool y Londres. Dicho servicio que

⁹⁸ MICCB, 1934, "Comunicaciones Marítimas". Informe de CCB, 30-4-1934, sobre el anteproyecto de Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas. Informe de CCB, 11-12-1934, al Director General de Comercio y Política Arancelaria. En concreto, se realizaron gestiones para que la Compañía Transatlántica estableciese el servicio de 6 expediciones anuales entre Bilbao-Santander-La Coruña-Cádiz-Las Palmas-Tenerife-Rio de Oro (facultativa) -Monrovia-San Carlos (facultativa)- Santa Isabel-Kogo y retorno. Ya que según contrato publicado en Gaceta del 12 de diciembre de 1931, dicha compañía se comprometió a ello y aún no lo había establecido, con lo que había necesidad de embarcarse en Barcelona o en Cádiz. MICCB, 1935, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, 4-11-1935, al Ministerio de Industria y Comercio.

hasta ahora venía realizándose por vía terrestre francesa recibió el apoyo de la Compañía de Ferrocarril del Norte, que dispuso el transporte rápido y diario de las producciones de patatas de los cosecheros de Levante y Cataluña hasta Bilbao. Se trataba por tanto de un servicio combinado ferroviario y marítimo, que se encontraba en relación asimismo, con un proyecto más ambicioso, que Bilbao nunca parecía resignado a olvidar: el intento de convertir su Puerto -por su excelente situación, y sus enlaces ferroviarios con el interior- en el gran centro de la exportación frutera española⁹⁹.

Todavía en relación con el fomento de las comunicaciones marítimas, la CCB, aun considerando necesaria una reorganización en su régimen, insistía en que debía evitarse, en lo posible, la intervención del Estado, "dejando a la Empresa (privada) todo lo que se refiera a la dirección y administración de las líneas"¹⁰⁰.

⁹⁹ Información, 14-5-1932, "La exportación de patata temprana a Inglaterra por el Puerto de Bilbao", por Leontino. Asimismo, se gestionó entonces para que el carboneo de buques de la Compañía Transatlántica continuase efectuándose en Bilbao y no se trasladase a Gijón. MICEB, 1935, "Carboneo de buques de la Compañía Transatlántica". Telegrama de CCB, 28-2-1935, al Presidente del Consejo de Ministros.

¹⁰⁰ MICEB, 1933, "Comunicaciones Marítimas". Observaciones de CCB, 27-2-1933, en información pública abierta por la Comisión de Marina sobre el proyecto de Ley de Bases para las comunicaciones transoceánicas.

7.9. EL PUERTO.

Durante los primeros años treinta, y a pesar de la evidente relajación de la política expansiva de obras públicas, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao continuó con su labor de dotar al Puerto de unas instalaciones y servicios cada vez más adecuados a las condiciones de la moderna navegación. En esta labor, por lo general, la JOPB, como en otras épocas, contó con el apoyo de la CCB, lo cual, no deja de reflejar con bastante intensidad el convencimiento, entre empresarios y directivos, de que el Puerto seguía constituyendo el eje sobre el que se desarrollaba la actividad económica de la provincia y, en función del cual, se diseñaba la infraestructura de comunicaciones.

Entre los proyectos y realizaciones que en concreto se continuaron gestionando, se encontraba uno ya planteado en la década anterior: la realización práctica del gran puerto pesquero en Santurce. Con tal fin, se incrementaron los trámites de los alcaldes de la margen izquierda del Nervión, del Ayuntamiento de Bilbao y de la Diputación, para lograr la inclusión de este puerto entre los de urgente construcción. Por fin, la Gaceta del 14 de enero de 1932, publicó la autorización para la ejecución de las obras, pero éstas en general acabaron por defraudar las amplias expectativas despertadas.

Otros proyectos -algunos, aparentemente menos ambiciosos-

también se fueron estudiando y tramitando. Así, por ejemplo: la ampliación del muelle de Arriaga, la prolongación del muelle de Abando, el proyecto del canal de Deusto (una vez más), o el plan de habilitación de la Vega de San Mamés. Ya en ejecución, se encontraban el muelle longitudinal de Zorroza, los almacenes generales de Uribitarte, la prolongación del rompeolas y el ferrocarril al Puerto Exterior¹⁰¹.

Pero quizá, en relación a la modernización del Puerto, lo que más llame la atención en este período fue la puesta en marcha de un nuevo depósito franco, que vino a complementar al ya establecido desde 1920 en el muelle Victoria Eugenia, en el puerto exterior. Precisamente, en el verano de 1931 se autorizó el funcionamiento del nuevo depósito franco, en los locales de los Almacenes de Uribitarte, en el puerto interior, es decir en el corazón de Bilbao. En opinión de la CCB, esto suponía un "paso decisivo hacia la interiorización del Puerto", y para su enlace con el interior, permitiendo una mejor captación de la actividad del valle del Ebro y de Castilla, canalizándola hacia el Puerto de Bilbao para su comercialización exterior¹⁰².

7.9.1. Unificación de Tarifas.

Un aspecto que volvió a salir a la luz durante estos años, fue lo relativo a las tarifas portuarias, y a las posibilidades que

¹⁰¹ Información, 14-7-1931, "La Memoria y proyectos de la JOPB". Información, 29-5-1931, "La instalación en Santurce de un puerto pesquero".

¹⁰² Información, 15-9-1931, "Los Almacenes Generales de Uribitarte convertidos en Depósito Franco".

permitía su manejo flexible a la hora de captar mayores cotas de tráfico. De acuerdo con esto, la CCB se mostraba claramente favorable a una reducción de las tarifas del Puerto¹⁰³ y a su equiparación con las de otros puertos competidores, como Pasajes, por considerar que "la situación de privilegio que actualmente goza Pasajes, es inadmisibile e ilegal". Estas gestiones tuvieron como resultado un logro relativo, puesto que, si bien no se rebajaron las tarifas, mediante Decreto de 2 de septiembre de 1933 -dictado, una vez más por Prieto como Ministro de Obras Públicas- se logró la unificación de tarifas con el Puerto de Pasajes, estableciéndose para el puerto guipuzcoano un incremento de tarifas e igualándole con las que regían para el de Bilbao. Como era de esperar, Pasajes -y con él los intereses económicos guipuzcoanos- no se resignó a la elevación de sus tarifas, trasladándose una comisión guipuzcoana a Madrid en solicitud del aplazamiento o derogación del Decreto; mientras, en el otro extremo, la CCB -y con ella los intereses bilbaínos- pedía su cumplimiento. En el contexto de esta pugna tan peculiar, entre las representaciones vizcaínas y las guipuzcoanas, además del desplazamiento de comisiones ante el Ejecutivo, se recurrió una vez más a la guerra de comunicados y telegramas, con destino, en este caso, al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Obras Públicas y al Subsecretario de Obras Públicas. En esta ocasión, las presiones guipuzcoanas fueron más eficaces que las vizcaínas, a juzgar por la decisión del nuevo Ministro de Obras Públicas, Guerra del Río, quien declaró en suspenso el Decreto

103 MICOB, 1933, "Régimen y servicios del Puerto".

dictado por su antecesor¹⁰⁴.

7.10. LOS FERROCARRILES.

A comienzos de los años 30, mientras resultaban cada vez más evidentes las dificultades financieras del sector ferroviario para mantenerse sin la ayuda del Estado, la CCB se mostraba a favor de un mayor apoyo estatal a las compañías de ferrocarriles. Como justificación a esta pretensión se aportaban las siguientes premisas:

- El carácter de servicio público del sector ferroviario.
- La importancia del servicio ferroviario como auxiliar de los demás sectores económicos.
- La importancia del sector por sí mismo, en consonancia con el capital fijo de que disponía y la mano de obra ocupada.

Además de estos motivos, la propia "vida lánguida" que arrastraban las compañías, era considerada razón suficiente para que el sector público interviniera resueltamente en la solución del "problema ferroviario"¹⁰⁵.

¹⁰⁴ MICCB, 1933, "Unificación de tarifas con el Puerto de Pasajes". La polémica continuaría durante 1934, prolongándose las gestiones de entidades vizcainas como la Cámara de Comercio, la Junta de Obras del Puerto o la Asociación de Consignatarios, para lograr de la Dirección General de Puertos, que Pasajes presentase tarifas unificadas respecto a las de Bilbao y otros puertos del Cantábrico. MICCB, 1934, "Equiparación de tarifas en los puertos del Cantábrico".

¹⁰⁵ Información, 30-9-1931, "El problema ferroviario español". No en balde la CCB afirmaba que este problema constituía "el rompecabezas de los Gobiernos que se suceden desde ha tiempo". Información, 14-12-1931. Como organismo encargado de canalizar las aspiraciones de la provincia en materia ferroviaria, en marzo de 1933 se creaba la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, compuesta por representación del Estado, de la Junta de

De cualquier modo, la CCB no se limitaba a pedir sin más la ayuda estatal al sector ferroviario, sino que aportaba lo que en su opinión podría ser la solución del problema, basándose en cuatro aspectos¹⁰⁶:

- La coordinación de los transportes ferroviarios y los de carretera. Para ello, insistía en la necesidad de terminar con la competencia "en ocasiones anárquica" surgida entre ambos tipos de transporte, "en muchos casos sin ventaja manifiesta de nadie".

- El incremento del rendimiento económico del sector ferroviario. Para ello, y dada la crisis del sector y el déficit de las Compañías, la CCB abogaba más que por una subvención del Estado -que habría de ser sufragada por todos los contribuyentes-, por una elevación progresiva de las tarifas.

- La supresión de cargas sociales de las Compañías. Se consideraba al déficit como una consecuencia, por un lado, de una reducción del tráfico, debida a su vez a la crisis económica y a la competencia del transporte por carretera; y, por otro lado, de las cargas sociales a las Compañías; por lo que urgía revisar la legislación social en el sector ferroviario.

- La modificación del régimen de las Compañías. La CCB no se mostraba favorable a una nacionalización de líneas y compañías,

Obras el Puerto y de las Compañías ferroviarias. Esta Comisión, sería ya suprimida en enero de 1935, por lo que la CCB solicitó su restablecimiento, contando con la posibilidad de modificar su composición y dar entrada a representación de los usuarios. Según el criterio de la CCB, la Comisión era necesaria para coordinar las nueve estaciones terminales (seis de ellas de viajeros) existentes en Bilbao y, asimismo, para gestionar la unificación de tarifas desde el Puerto y sus comunicaciones. MICCB, 1935, "Comisión de Enlaces Ferroviarios". Comunicado de CCB, 5-1-1935, al Ministerio de Obras Públicas. Comunicado de CCB, 7-1-1935, al Ministerio de Obras Públicas.

¹⁰⁶ MICCB, 1934, "Comunicaciones Ferroviarias". Escrito de CCB, 6-2-1934, al Ministerio de Obras Públicas.

aludiendo que, aunque la mayor parte de las Compañías se encuadraba en el Estatuto Ferroviario, se debía dejar mayor libertad y no ejercer cortapisas ni excesivo control, que no fuese "velar por un servicio adecuado". Y es que, si bien la CCB solicitaba mayor apoyo del Estado a las Compañías, se situaba en contra del proyecto de Ley de Ordenación Ferroviaria y de la nacionalización de los ferrocarriles por el Estado; manifestándose, por el contrario, favorable a una "indispensable autonomía de la empresa compatible con una prudente intervención del Estado".

También en relación con el sector ferroviario, otra cuestión que motivó la inquietud de las entidades económicas vizcaínas fue el Proyecto de ley del Ministerio de Obras Públicas, de agosto de 1932, relativo a la futura explotación de los ferrocarriles en consorcio con el Estado, y a la incompatibilidad del cargo de consejero de las Compañías ferroviarias con el de Bancos y entidades suministradoras de materiales a los ferrocarriles. En Bilbao, donde los bancos de la villa disponían de abundantes títulos ferroviarios en valores en cartera y en depósitos de clientes, se consideraba conveniente tener en los Consejos de las Compañías una representación proporcionada a las acciones y votos de que disponían. Por este motivo, la posibilidad de que se establecieran este tipo de incompatibilidades dio lugar a una viva oposición¹⁰⁷. La Ley, por último, se publicó en la Gaceta del 10 de septiembre de 1932, la especificación de "entidades

¹⁰⁷ Información, 30-8-1932, "El proyecto de Ley sobre administración de las Empresas ferroviarias". Información, 30-8-1932, "El Estado y los ferrocarriles". Información, 14-9-1932, "La incompatibilidad en los Consejos Ferroviarios".

bancarias" fue suprimida, estableciéndose la incompatibilidad en el desempeño de más de tres Consejos de Administración de cualquier naturaleza.

7.10.1. Líneas ferroviarias.

En lo que respecta a la solicitud de proyecto y construcción de nuevas líneas ferroviarias durante estos primeros años treinta, especialmente considerado de interés para Vizcaya fue el Ferrocarril de Bermeo, incluido en el Plan formulado por el Consejo Superior de Ferrocarriles. Este proyecto, apoyado por las diversas asociaciones económicas vizcaínas, además de la mejora que suponía para la infraestructura de comunicaciones de la provincia, singularmente de la costa, se enmarcaba en el ambiente proclive a las obras públicas que amortiguasen la crisis económica. No obstante, el proyecto, que no favorecía al Puerto de Bilbao directamente, sino -como se ha mencionado- especialmente a la Vizcaya litoral, fue pronto abandonado, y ya no sería retomado y llevado a la práctica hasta después de la Guerra Civil¹⁰⁸.

Tanto por lo que suponían de mejora directa o indirecta de la red ferroviaria que afectaba a la provincia, o por lo que suponían como medio de amortiguar el desempleo y la crisis, otros proyectos ferroviarios que interesaron entonces a Vizcaya fueron:

- El intento por lograr la centralización de los servicios de

¹⁰⁸ Información, 29-3-1932, "El Ferrocarril de Bermeo".

viajeros en Bilbao en una sola estación.

- La urgente construcción de la Estación de Abando, como terminal de la línea del Norte en Bilbao. La construcción de esta estación, ya iniciada en 1933, se vio paralizada dos años después¹⁰⁹.

- El intento por proceder a la unificación del sistema de tracción de las líneas Miranda-Bilbao y Bilbao-Portugalete-Santurce, de vía ancha, y los de vía estrecha de las Compañías de los Ferrocarriles Vascongados y de Santander a Bilbao¹¹⁰.

- El apoyo de la CCB a la construcción del Ferrocarril Madrid-Burgos y a la línea Areta-Trespaderne¹¹¹. Asimismo, junto con la JOPB, la Cámara prestó su apoyo a la construcción del ramal de prolongación del ferrocarril al muelle de Zorroza¹¹².

- Las solicitudes de electrificación del Ferrocarril Madrid-Segovia-Avila¹¹³.

- Solicitud de transformación en vía ancha del Ferrocarril Vitoria-Estella¹¹⁴.

En contra de lo que en ocasiones pudiera parecer, la CCB no

¹⁰⁹ Escrito de CCB, 28-6-1933, al Ministerio de Obras Públicas. MICCB, 1935, "Comunicaciones Ferroviarias". Escrito de CCB, 5-1-1935, al Ministerio de Obras Públicas.

¹¹⁰ MICCB, 1933, "Comisión de Enlaces Ferroviarios".

¹¹¹ MICCB, 1935, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹¹² MICCB, 1935, "Ramal de prolongación del ferrocarril al muelle de Zorroza".

¹¹³ Telegrama de CCB, el 10-8-1934, al Presidente del Consejo de Ministros y al Ministerio de Obras Públicas. Telegrama de CCB, el 22-12-1934, al Presidente del Consejo de Ministros y a los Ministros de Trabajo y Obras Públicas.

¹¹⁴ Telegrama de CCB, el 4-9-1934, al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Trabajo y al Presidente de la Junta Nacional de Paro Obrero.

apoyaba de forma arbitraria o indiscriminada la creación de nuevas vías férreas. El apoyo a éstas aparecía condicionado al grado de beneficio que podría acarrear a la economía vizcaína, o al menos al tráfico del Puerto y a los intereses representados por la propia Cámara. Por ello, la CCB y otras asociaciones de empresarios no siempre prestaron su apoyo a este tipo de proyectos. En ocasiones, incluso se opusieron fuertemente a ellos, como ocurrió con el proyecto de ferrocarril de vía estrecha Vitoria (Urbina)-Ochandiano y su prolongación hasta Lemona, al entender que la vía estrecha dificultaba la comunicación con Bilbao¹¹⁵.

7.10.2. La competencia del transporte por carretera.

En relación con el transporte por ferrocarril, además, cada vez se fue poniendo más de manifiesto la entrada en escena de un nuevo factor que también contribuiría a crear nuevas dificultades a este sector, ya harto maltrecho. Si durante los años veinte, había comenzado a desarrollarse decididamente en España el transporte por carretera, ahora, transcurrida casi una década, se iba haciendo cada vez más evidente que el avance de este nuevo medio de locomoción resultaba irreversible y que, al mismo

¹¹⁵ Este proyecto, fue presentado a nombre de la Diputación de Alava, con el nombre de "ramal del Ferrocarril Vasco-Navarro". La CCB lo consideraba contrario a las conclusiones adoptadas en la "Asamblea magna" celebrada en Vitoria, en marzo de 1934. Al haberse acordado entonces, entre los parlamentarios y los representantes de las Diputaciones Vasco-Navarras y de las asociaciones empresariales allí presentes, la estrategia de la vía ancha o "normal". Telegrama de CCB, el 4-9-1934, al Presidente del Consejo de Ministros, al Ministro de Trabajo y al Presidente de la Junta Nacional de Paro Obrero. Telegramas de CCB, el 14-9-1934 y 18-9-1934, a los Ministros de Trabajo y de Obras Públicas. Telegrama de CCB, el 30-9-1934, al Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Obras Públicas.

tiempo, su expansión se realizaba, en muchas ocasiones, a costa del tráfico ferroviario.

Este fue, sin duda, un tema que preocupaba especialmente en Vizcaya, donde tradicionalmente existía una estrecha relación inversora con el sector ferroviario. Ahora, no obstante, algo había cambiado. Si durante los años veinte, por lo general el transporte por carretera había sido considerado como una especie de advenedizo en el sector del transporte terrestre, susceptible además de ejercer una importante competencia a lo que se consideraba el medio de transporte terrestre por excelencia, esto es, al ferrocarril, ahora, a comienzos de los treinta, cuando organismos como la CCB elaboraban cualquier tipo de informe o dossier relativo al transporte, se ponía de manifiesto una menor ligereza y una menor falta de equidad en cuanto al trato del que era objeto el transporte por carretera. Si bien es cierto que todavía se demostraba una sensibilidad claramente favorable al transporte ferroviario, al menos, también se procuraba analizar el problema desde el punto de vista de la empresa de transporte terrestre. Así por ejemplo, la revista Información, en un artículo publicado en abril de 1931, trataba de situarse en las diferentes posturas de las tres partes en cuestión: la compañía ferroviaria, la empresa de transporte por carretera y el usuario¹¹⁶.

Desde el punto de vista del usuario, lo deseable sería la libertad absoluta en los servicios. Desde el punto de vista de

¹¹⁶ Información, 29-4-1931, "Los transportes por carretera y los ferrocarriles".

las Compañías de Ferrocarriles, no quedaba duda del perjuicio derivado del transporte por carretera. Además, el ferrocarril partía de unas condiciones de inferioridad, consecuencia de los grandes gastos de infraestructuras a los que debía hacer frente, precisando, por ello, el auxilio del Estado. Por este motivo, se defendía que el tráfico por autobús debería emplearse solamente para el servicio de enlace, sin discurrir de forma paralela al trazado ferroviario. Al mismo tiempo, se solicitaba una igualdad de trato fiscal, haciendo extensivos al tráfico por carretera los impuestos que gravaban el servicio de ferrocarriles.

Desde el punto de vista de las Empresas concesionarias de transporte por carretera, la CCB opinaba: "los concesionarios no son responsables de haber perfeccionado sus servicios y adquirido derechos a la concesión en un período dictatorial". La Cámara, además, se mostraba a favor del régimen de concesiones, pero no en cuanto a la reglamentación vigente. Afirmaba también que el canon impuesto para la conservación de carreteras resultaba insuficiente y que, en general, las empresas concesionarias debían contribuir con mayores esfuerzos económicos.

8. EL FRANQUISMO: VOLVER A EMPEZAR, DE LA AUTARQUIA A LA INTEGRACION EN EUROPA.

Tras la Guerra Civil, que para Vizcaya terminó ya en 1937, volverían a cambiar una vez más -aunque en esta ocasión de forma mucho más drástica- las condiciones políticas, económicas y laborales, que caracterizaban la vida española en todos sus órdenes. Tras la victoria del general Franco -en un golpe de estado que se prolongaría durante tres años, contra el poder establecido en las urnas-, se sentaron las bases del nuevo régimen, de carácter autoritario y represivo, que se prolongaría, con diversas transformaciones, hasta 1975.

8.1. LAS ASOCIACIONES EMPRESARIALES VIZCAÍNAS DURANTE EL FRANQUISMO¹.

Ya desde los comienzos del Franquismo, a tenor de lo dispuesto por la Ley de Unidad Sindical, de 26 de enero de 1940, desaparecieron o fueron incorporadas al sindicalismo vertical, las diversas asociaciones empresariales. Esta situación resultó especialmente dificultosa para asociaciones como la clásica Liga Vizcaína de Productores y el Centro Industrial de Vizcaya, que perdurarían lánguidamente y, por supuesto, sin llevar a cabo actividades características de grupo de presión, sino más propias de consultoría y asesoría. Esta situación de hibernación de la LVP y del CIV, y su pérdida de influencia en el mundo económico y empresarial, se mantuvo, hasta que -a partir de la vuelta a la libertad de sindicación y asociación dispuesta, ya durante la Transición política, por la Ley 19/1977, de 1 de abril-, se creó la Confederación General de Empresarios de Vizcaya (CGEV). Para, posteriormente, en 1982, constituirse el Centro Empresarial de Vizcaya (CEV); o, en 1984, el Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya (CIMV).

Por lo que respecta a la evolución que siguió entonces la Cámara de Comercio de Bilbao, también, de forma semejante a lo ocurrido con otras asociaciones empresariales, su influencia y

¹ En relación a las vicisitudes de las Cámaras de Comercio españolas durante el franquismo: DIEZ CANO, S. (1992). Así mismo, acerca de las diversas organizaciones patronales españolas entonces: CABRERA, M. y REY, F. del (1993). Una vez más, es Cataluña la región que cuenta con mayor número de estudios al respecto, así: MOLINERO, C. (1987); MOLINERO, C. e YSAS, P. (1989) (1990a) (1990b) (1991) y TORRELLA NIUBO, F. (1975).

capacidad de presión y contestación se vieron ampliamente reducidos, especialmente en los primeros momentos de la posguerra, por motivos políticos y represivos evidentes². No obstante, su carácter de organismo oficial de acción pública y consultivo de la Administración no desapareció con las diversas leyes de unidad sindical que afectaron a otras asociaciones de empresarios y también de trabajadores, convirtiéndose, por tanto, en prácticamente el único cauce por el que el mundo empresarial vizcaíno pudo encaminar sus pretensiones y sugerencias -y frecuentemente sólo a través de la intermediación del CSCC- a un Ejecutivo, que aparecía más alejado e inasequible que nunca.

Durante los primeros años de la posguerra, las principales actividades de la CCB, se centraron en el desarrollo de una ingente labor de divulgación y orientación legislativa, actuando a modo de asesoría para solucionar y aconsejar a sus asociados en cuestiones de formularios, permisos, requisitos, etc. Esta inusitada casi especialización de la Cámara en este tipo de cuestiones respondía esencialmente a dos condicionantes. Por un lado, como ya se ha mencionado, el ambiente de la posguerra no era proclive a ningún tipo de alegrías ni conatos por tratar de modificar o contrariar la política económica desarrollada por el Ejecutivo, con lo que la CCB perdió una gran parte de su razón de ser, dedicándose a otras actividades menos arriesgadas, como eran las labores de asesoramiento a sus asociados. Por otro lado,

² Durante la postguerra, la CCB colaboró con los pocos organismos y asociaciones que, como ella, habían perdurado. Así, por ejemplo, lo hizo con el CSCC, o con la JOPB, o con diversas comisiones más recientemente constituidas, como la Comisión de la Incorporación Industrial y Mercantil.

la exhaustiva y complicada reglamentación de todo tipo, motivó que los propios asociados recurriesen constantemente a la Cámara con el fin de buscar asesoramiento sobre los innumerables requisitos que debían cumplir a la hora de, por ejemplo, iniciar un pequeño negocio, adquirir moneda extranjera o comprar maquinaria en el exterior.

Por fortuna, a pesar de su carácter aparentemente monolítico, el régimen fue pausadamente flexibilizándose -aunque siempre por detrás de lo que las circunstancias internas y externas demandaban-, y esto iría posibilitando, conforme avanzaban las décadas, una menor imposibilidad de contestación, por parte de las Cámaras de Comercio, a las bases de la política económica³.

De este modo, la situación de partida tan gris que arrastraba la CCB durante los primeros años de posguerra, comenzaría paulatinamente a cambiar, tendiendo poco a poco a volver a convertirse en un vehículo idóneo de canalizar las aspiraciones de la provincia en materia económica, y volviendo, aunque sin prisas, a cuestionarse, incluso, algunos aspectos de la política económica. Lógicamente, no se puede fijar una fecha que señale

³ En este sentido, en 1967, el presidente de la CCB, Isidoro Delehaux, sostenía que la Ley Orgánica del Estado señalaba una orientación tendente a una mayor base representativa, para lo cual resultaba imprescindible también que la Administración actualizase el sistema electoral de las Cámaras de Comercio, otorgándoles un carácter más representativo. MICCB, 1967, "Informes". Texto transcrito de la rueda de prensa dada por el Presidente de CCB, Isidoro Delehaux, el 5-1-1967, en la CCB. Así mismo, a partir de mediados de los sesenta, al compás de nuevos tiempos que llegaban entonces para la vida política, social y económica española, la CCB comenzaría a colaborar con la COPEF (Conferencia Permanente de Cámaras de Comercio Industria y Navegación del Suroeste de Francia y Norte y Este de España), constituida en Lérida, en 1965. En consonancia con todo ello, ya desde los años cincuenta, la CCB venía colaborando con nuevos organismos como la Comisión Nacional de Productividad Industrial, creada en 1953; o con la Comisión Regional de Productividad Industrial de Vizcaya, constituida en Bilbao un año después.

con certeza el inicio de esta nueva tendencia en la actitud de la Cámara y que separe la actuación de una Cámara sumisa, más o menos a la fuerza, de otra menos conformista. Este punto de inflexión podría rastrearse especialmente durante los años cincuenta, pero ocurre que en relación con algunos aspectos de políticas económicas especiales, como con el tributario o la política fiscal, ya incluso durante la década anterior la Cámara elevó escritos relativamente duros para su tiempo, mientras que, para otros sectores, la Cámara esperaría incluso hasta los años sesenta o más tarde para empezar a cuestionar la actuación del Gobierno.

De lo que no hay duda, es de que el papel de la Cámara en diversos órdenes volvería a revitalizarse con intensidad desde los últimos años cincuenta, al compás del Plan de Estabilización, y después, ya durante los sesenta, con los Planes de Desarrollo. En consonancia con esto, la CCB, que ya tradicionalmente había venido potenciando la celebración de certámenes de trabajo (desde comienzos del siglo) y exposiciones y ferias de muestras (desde 1932), retomó con fuerza la promoción de estas actividades, logrando para la Feria de Muestras de Bilbao la categoría Internacional en 1967. Asimismo, la primera Feria Técnica de la Máquina Herramienta de Bilbao, pionera de su género en España, se celebraría en 1961. En este orden de cosas, la Cámara realizó también una amplia labor de apoyo y propaganda para la participación en otras ferias y exposiciones españolas y extranjeras; colaboró en la Delegación Regional de Comercio de

Bilbao; desarrolló un servicio de desgravación fiscal a la Exportación -desde mayo de 1961-; o elaboró informes periódicos, a partir de agosto de 1959, encargados por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio, en relación con los impactos que sobre la economía de Vizcaya iban produciendo las medidas adoptadas por el Gobierno en relación con la estabilización económica. Progresivamente, pues, la institución bilbaína volvía a recobrar su tradicional vitalidad.

8.2. POLITICA INDUSTRIAL.

Durante los primeros años de la posguerra, la producción industrial española tuvo que hacer frente a una serie de adversidades de distinta índole, como fueron el desabastecimiento de materias primas y de todo tipo de suministros; la escasez de energía eléctrica y de carbón; las dificultades y deficiencias sentidas en el transporte; el incremento de la competencia del Estado a la iniciativa privada, materializada con la creación del INI; o un creciente intervencionismo y regulación estatal en todos los aspectos de la vida económica⁴.

⁴ En relación con la política económica y la evolución de la economía española durante las diferentes etapas del Franquismo, pueden consultarse: CARRERAS, A. (1989b) (1990); FLENTES QUINTANA, E. (1984) (1986) (1988); GAMIR, L. (1980); GARCIA DELGADO, J.L. (1975a) (1986) (1987) (1988) (1989) (1990) (1992); GONZALEZ, M.J. (1979); MARAVALL, F. (1976) (1987); MARAVALL, F. y PEREZ PRIM, J.M. (1975); ROS HOMBRABELLA, J. (1977) (1979) y ROS HOMBRABELLA, J. y otros (1978). Para Vizcaya, pueden consultarse: CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1968-69) (1970), CHERRUCA, A. de (1951); GARCIA CRESPO, M.; VELASCO, R. y MENDIZABAL, A. (1981); GONZALEZ PORTILLA, M. (1989) (1990); GONZALEZ PORTILLA, M. y GARMENDIA, J.M. (1988b); LEQUERICA, J.F. (1956); LORENZO ESPINOSA, J.M. (1988a) (1988b) (1989) y MENDIZABAL, A. y SERRANO, F. (1988).

8.2.1. Desabastecimiento y restricción de suministros.

La falta de abastecimientos en sus instalaciones fue uno de los problemas que más preocuparon a los industriales vizcaínos a partir de la Guerra Civil. Bien como consecuencia del conflicto mundial que siguió a la guerra española, bien como resultado directo del aislacionismo internacional a que estuvo sometida la vida política y económica española a causa de su régimen político; lo cierto es que la falta de utillaje, maquinaria, combustible, energía y materias primas, se hizo evidente, provocando un estrangulamiento gravísimo del lado de la oferta. En ocasiones, la falta de inputs y materias primas sería suplida con productos sustitutivos o sucedáneos de peor calidad producidos en el propio país. De cualquier manera, y como cabía esperar, las peticiones y solicitudes de los empresarios vizcaínos, reclamando mayor cantidad y calidad en el suministro de todos los elementos que escaseaban, fueron numerosísimas en estos primeros años de autarquía. Por motivos políticos evidentes, los medios empleados por los industriales no fueron prácticamente nada radicales, reduciéndose en la mayoría de los casos al envío de escritos, donde se exponía la situación tan alarmante de la industria, pero sin anunciar medidas de presión en orden a modificar la situación. Así por ejemplo:

- A finales de 1941, con motivo de la resolución del Sindicato Nacional del Metal -dictada a instancias de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Comercio- que suspendía los

suministros de estaño a los almacenistas de metales, la CCB elevó un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, pidiendo el mantenimiento de los suministros⁵.

- En agosto de 1944, en relación con las circunstancias difíciles por las que atravesaba el sector yutero de la provincia, la CCB envió un escrito al subsecretario de la Presidencia del Gobierno, en apoyo a una intervención oficial en la distribución del esparto como primera materia básica⁶.

- A comienzos de 1948, la CCB elevó un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, haciéndose eco de las quejas de los almacenistas de metales asociados a la Cámara, y solicitando del Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar (COMEIM) la concesión de determinados cupos de aluminio, níquel, fósforo de cobre y ferroaleaciones importadas, para que fueran repartidas por los almacenistas importadores del ramo⁷.

- En agosto de 1948, la CCB elevó escrito al Ingeniero Jefe de Industria, en solicitud de la concesión de un cupo de gasolina a los comerciantes de Vizcaya, para poder alimentar los aparatos

⁵ MICCB, 1941, "Estaño". Escrito de CCB, el 15-11-1941, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁶ MICCB, 1944, "Distribución del esparto". Escrito de CCB, el 16-8-1944, al subsecretario de la Presidencia del Gobierno.

⁷ Además, la CCB pedía que se mantuviese lo dispuesto en el Decreto del 13 de diciembre de 1945, suprimiendo el COMEIM y transfiriendo sus facultades al INI, y que, en consecuencia, la actividad comercial de este organismo se desarrollase siempre a través de los almacenistas de metales. El problema todavía perduraría a comienzos de los cincuenta. MICCB, 1948, "Comercio y distribución de metales". Escrito de CCB, el 1-3-1948, al Ministerio de Industria y Comercio. MICCB, 1951, "Comercio y distribución de metales".

de alumbrado supletorio en oficinas y establecimientos mercantiles⁸.

- En febrero de 1950, la CCB elevó escrito al Ministerio de Hacienda, al coincidir la elevación del precio de la gasolina para consumo industrial con la entrada en vigor de nuevas restricciones de energía eléctrica, lo que, a su vez, obligaba a un mayor consumo de gasolina para grupos generadores. Se pretendía -mediante un descenso del precio- que no resultaran perjudicados los usuarios de gasolina para uso industrial".

8.2.2. Restricciones de energía eléctrica.

En relación con los desabastecimientos, un aspecto especialmente grave lo constituyeron las restricciones en el suministro de energía eléctrica, que afectarían sensiblemente a la planta industrial vizcaína, especialmente a la siderometalúrgica.

La causa de esta irregularidad en el suministro de energía eléctrica fue la escasez de agua en los embalses de Iberduero, como consecuencia de la "pertinaz sequía". Los reiterados estiajes de los últimos años acentuaron el desequilibrio entre producción y consumo de energía, viéndose agravada su magnitud.

⁸ MICCB, "Restricciones en el suministro de energía eléctrica en Vizcaya". Escrito de CCB, el 30-8-1948, al Ingeniero Jefe de Industria.

⁹ MICCB, 1950, "Elevación del precio de la gasolina para usos industriales". Escrito de CCB, el 9-2-1950, al Ministerio de Hacienda.

además, por el carácter deficitario de los saltos y por la ineficaz infraestructura de la red de embalses disponibles en España, sin que, por otro lado, las centrales térmicas pudieran tampoco aumentar su producción al estar desprovistas de carbón. La solución, se esperaba llegase cuando se pusieran en producción los saltos en construcción, que ya se estaban demorando varios años¹⁰.

Las restricciones de energía eléctrica se iniciaron el 16 de agosto de 1943, afectando a cada industria diversos días a la semana, aunque fueron desapareciendo en octubre del mismo año. Ya en 1944 las restricciones se adelantaron a la primavera (a partir del 20 de marzo) y, ante la agravación del estiaje, el 23 de junio se redujo nuevamente la oferta de energía y; aún se redujo más, a partir del 28 de julio, del 7 de agosto y del 18 del mismo mes, quedando por último reducida, solamente a día y medio, la jornada semanal en muchas industrias vizcaínas. Así fue durante septiembre y gran parte de octubre de 1944¹¹.

Las restricciones habrían de alcanzar todavía un punto más bajo en octubre de 1945, cuando provocaron durante más tiempo la

¹⁰ MICCB, 1945, "Restricciones de energía eléctrica". Escrito de CCB, el 27-1-1945, en unión del Centro Industrial de Vizcaya, Cámara Oficial Minera de Vizcaya y Liga Vizcaína de Productores, al Ministerio de Industria y Comercio.

¹¹ Especialmente grave resultó este segundo semestre de 1944, cuando las restricciones provocaron -en palabras de la CCB- "el paro total de la industria vizcaína, salvo aquellas instalaciones de desagüe de minas, de altos hornos, etc., que excepcionalmente se vienen sosteniendo para evitar en lo posible daños irreparables". Los informes de la CCB al respecto eran francamente alarmantes: "la situación actual de la industria de Vizcaya, es ya de todo punto insostenible, con todo el alcance y con todo el trágico sentido que quiera darse a esta palabra". MICCB, 1945, "Restricciones de energía eléctrica". Escrito de CCB, el 27-1-1945, en unión de CIV, COMV y LVP, al Ministerio de Hacienda.

paralización total de la planta industrial vizcaína. Posteriormente, ya a comienzos de 1946, se trabajarían dos o tres días por semana¹². Sin embargo, las restricciones, con mayor o menor intensidad se prolongarían hasta mediados de los años cincuenta.

Tales reducciones de jornada ayudan a comprender la paralización de la industria, con todas las pérdidas que esto supuso, y además, con los perjuicios derivados a otras actividades que indirectamente también se veían afectadas. En estas circunstancias, y siempre con el objetivo de procurar evitar daños a la industria vizcaína, la CCB admitía la necesaria regularización de la energía y su restricción en ciertas épocas del año; pero, sostenía, que en dicha regulación había de atenderse a la importancia de la industria. De este modo, según el baremo establecido por la Cámara, la siderurgia, debido a su carácter básico, de la cual dependían otras industrias derivadas y de transformación, habría de gozar de trato de preferencia en el suministro de energía¹³.

Al mismo tiempo, con el fin de amortiguar los perjuicios causados a las empresas y al personal obrero por las restricciones, el Ejecutivo fue estableciendo paulatinamente una normativa específica. Así, mediante DL de 3 de agosto de 1945,

¹² MICCB, 1946, "Repercusión de las restricciones de energía eléctrica en la industria vizcaína". Escrito de CCB, el 21-2-1946, al Ministerio de Hacienda. MICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 22-2-1946, a solicitud del Consejo de Economía Nacional.

¹³ MICCB, 1945, "Restricciones de energía eléctrica". Escrito de CCB, el 27-1-1945, en unión del Centro Industrial de Vizcaya, Cámara Oficial Minera de Vizcaya y Liga Vizcaína de Productores; al Ministerio de Industria y Comercio.

se dispuso un subsidio al personal obrero afectado por el paro derivado de la escasez de energía; posteriormente, en 1946, se creó la "Caja de Compensación de Paro Obrero por Escasez de Energía Eléctrica" (PODFE), que nuevamente establecía el subsidio del desempleo¹⁴.

A consecuencia de la severidad y frecuencia de las restricciones, la CCB y otros organismos efectuaron numerosas gestiones, tratando de paliar las consecuencias tan graves que la falta de este tipo de energía venía ocasionando en la planta industrial de Vizcaya desde la primera mitad de los años cuarenta hasta mediados de los cincuenta. Además, dada la amplitud del problema, tanto asociaciones empresariales como corporaciones de la provincia acordaron, con unanimidad de criterios, en 1944, el envío de una Comisión a Madrid, que, presidida por el Gobernador Civil de la provincia, se entrevistase con el Ministro de Industria y Comercio y con el Ministro de Trabajo. Además, la Cámara de Comercio de Bilbao, por separado, o en unión de otras

¹⁴ MICCB, 1948, "Restricciones en el suministro de energía eléctrica en Vizcaya". En el BOE de 15 de diciembre de 1948 se publicó el D.L. que amplió a nuevas empresas el derecho a los beneficios del subsidio de este tipo de paro. Nuevamente, por D.L. de 25 de septiembre de 1953, se dispundría el restablecimiento del Subsidio de Paro Obrero por Escasez de Energía Eléctrica (PODFE). MICCB, 1953, "Restricciones de energía eléctrica". MICCB, 1954, "Restricciones Eléctricas". MICCB, 1947, "Restricciones en el suministro de energía eléctrica en Vizcaya". Todavía en relación con las restricciones de energía, surgió otro problema. En septiembre de 1953 fue restablecido el PODFE, al que se acogieron diversos industriales bilbaínos. A raíz de ello, la Inspección Conjunta de Trabajo y de Hacienda levantó las correspondientes actas, basándose en la inexistencia de las circunstancias de paro total y efectivo, tal y como, a juicio de la citada Inspección, lo exigía lo dispuesto en el D.L. de 1953, que creó dicho subsidio. Se requería pues a los citados industriales la devolución de las cantidades recibidas de la PODFE, con propuesta de sanción por cobro indebido o por exceso en la cantidad solicitada. La CCB, a petición de los afectados, gestionó, a través de una Comisión, cerca del Subsecretario de Hacienda, del Subsecretario de Trabajo y de la Delegación de Hacienda de Vizcaya, tratando de evitar las posibles acciones de la Inspección. Con tal motivo, también enviarán un escrito, en septiembre de 1955, al Director de la Sección de la PODFE. MICCB, 1955, "Restricciones de Energía Eléctrica". Escrito de CCB, el 21-9-1955, a la Dirección de la Sección del Subsidio de Paro Obrero por Escasez de Energía Eléctrica.

asociaciones como la Liga Vizcaína de Productores, la Cámara Oficial Minera de Vizcaya o el Centro Industrial de Vizcaya, envió a los poderes públicos una serie de escritos. Así por ejemplo:

- En enero de 1945, las mencionadas asociaciones enviaron un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, exponiendo la grave situación que atravesaba la industria vizcaína a causa de las restricciones, lo que agravaba aún más las dificultades ya originadas por la penuria en el suministro de materias primas¹⁵.

-En febrero de 1946, la CCB envió un escrito al Ministerio de Hacienda, apoyando los trámites de la Cámara Oficial de Industria de Barcelona, solicitando la reducción de impuestos y contribuciones a las industrias afectadas por restricciones de energía eléctrica. Lo que se solicitaba entonces era una política fiscal más benigna, mediante una desgravación tributaria de carácter temporal. Además, se añadía, la adopción de tales medidas ya tenía precedentes incluso recientes, como la moratoria fiscal concedida a los productores de naranja afectados por las heladas¹⁶.

- En marzo de 1949, la CCB envió un telegrama al Director General de Industria y al Subsecretario de Industria. En él, con tono patético, se decía: "Habiéndose registrado algún alivio en

¹⁵ Escrito de CCB, CIV, COMV y LVP el 27-1-1945, al Ministerio de Industria y Comercio.

¹⁶ VICCB, 1946, "Repercusión de las restricciones de energía eléctrica en la industria vizcaína". Escrito de CCB, el 21-2-1946, al Ministro de Hacienda.

la zona Norte por pasadas lluvias le suplico encarecidamente autorice trabajar algunos días en esta provincia, con preferencia a toda otra utilización, ya que habiendo soportado largos períodos de completa paralización se hace del todo insostenible situación de no pocas Empresas"¹⁷.

Pero no era la irregularidad y la restricción en el suministro de energía eléctrica el único mal que afectaba a las plantas industriales durante la posguerra. Además de esto, la escasez e irregularidad en el suministro de carbón y diversas materias primas, y la paralización de los transportes, constituían otros elementos muy negativos que obstaculizaban la vuelta a la normalidad en la producción industrial¹⁸. Especialmente grave, pues, también resultó la escasez de carbón. Su empleo, bien para usos industriales, bien con fines de tracción o bien domésticos, tradicionalmente se había visto afectado por la insuficiencia de la producción -en cantidad y en calidad- de las cuencas hulleras españolas, a lo que se añadían las dificultades para su transporte. Además, si bien el estiaje afectó a los embalses durante la posguerra, tampoco el transporte y la extracción minera estuvieron exentos de problemas, al verse afectados por temporales y nevadas. A agravar esta situación contribuía además -según reconocía la CCB en un informe elaborado en junio de 1942-, el hecho de que todavía el déficit de carbón no podía ser

¹⁷ MICCB, 1949, "Restricciones en el suministro de energía eléctrica". Telegrama de CCB, el 14-3-1949, al Director general de Industria y al Subsecretario de Industria.

¹⁸ MICCB, 1945, "Informes". Informe de CCB, el 15-2-1945, a solicitud del Consejo Superior de Cámaras de Comercio. Informe de CCB, el 4-6-1945, a solicitud del CSCC.

reemplazado por energía eléctrica más que en una pequeña proporción¹⁹.

Ante estas circunstancias, y tratando de evitar que la siderurgia vizcaína se encontrase desprovista del suministro de carbón, la CCB volvió a utilizar el argumento que defendía el carácter primario y básico del sector siderúrgico y la necesidad de proceder con prioridad igualmente a la hora de ser abastecido de carbón²⁰.

8.2.3. Aumento de la competencia del Estado: el Instituto Nacional de Industria²¹.

La creación del Instituto Nacional de Industria (INI), en septiembre de 1941, marcaría claramente el afán del nuevo régimen por intervenir directamente en un sector tan básico como el industrial. Esta pretensión acabaría chocando con los intereses de los empresarios y de la gran industria privada española, celosa de las ventajas adquiridas tras varias décadas de protección y apoyo estatal. Al empresariado le costaba resignarse a ver cómo el Estado se extralimitaba en sus atribuciones en el campo económico, y ejercía una inusitada competencia al sector

¹⁹ MICCB, 1942, "Informes". Informe de CCB, el 11-6-1942, a solicitud del CSCC.

²⁰ MICCB, 1945, "Restricciones de energía eléctrica". Escrito de CCB, el 27-1-1945, en unión del Centro Industrial de Vizcaya, Cámara Oficial Minera de Vizcaya y Liga Vizcaína de Productores; al Ministerio de Industria y Comercio. MICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 22-2-1946, a solicitud del Consejo de Economía Nacional.

²¹ Sobre el INI, véase: MARTÍN ACESA, P. y COMÍN, F. (1989a) (1989b) (1989c) (1990c) (1990d) (1991) (1992a) (1992c).

privado. Es decir, la oposición estructural entre sector público y privado que -como se ha visto-, hasta entonces incidía esencialmente en las fábricas militares en su afán por dedicarse a ciertas producciones civiles, ahora comenzaba a afectar a infinidad de sectores, mediante una diversificación mucho más amplia y una participación más intensa del sector público. A esto debe añadirse además que, evidentemente, aquellos momentos de posguerra y de rigidez del régimen, no eran los más adecuados para llevar a cabo amplias campañas o presiones como a las que, en otro tiempo, nos tenían acostumbrados los colectivos empresariales.

Uno de los sectores industriales que más intensamente habría de soportar la creciente competencia del sector público, lo constituyó la industria naval. La Ley de 7 de mayo de 1942, que encargaba al INI el fomento de construcciones mercantes, originó ya ciertos recelos en círculos de navieros y constructores, conscientes del perjuicio que les habría de ocasionar la competencia del sector público. Con tal motivo, en julio de 1942, la CCB elevó un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, en relación con la aplicación e interpretación de la Ley. La CCB consideraba negativo que "a las duras competencias que la Industria de la Navegación se ve obligada a padecer en los tiempos de crisis, venga a añadirse la de la competencia de Empresas del Estado de carácter privilegiado". También en relación con la Ley de mayo de 1942, la Cámara consideraba erróneo el planteamiento de que hubiese falta de capacidad industrial privada. Si bien, la producción de los astilleros

españoles no era suficiente para lograr una flota mercante de gran entidad, la causa de esta insuficiencia -sostenía la CCB- no había que buscarla en la incapacidad de los astilleros ni en la falta de iniciativa privada de los navieros. En España se disponía de la infraestructura adecuada para la producción de tonelaje, lo que faltaba era la ocasión de poder comprobar su capacidad máxima, al haber estado restringida esta capacidad productiva, primeramente por la falta de contratos, y posteriormente -cuando el mercado internacional de fletes se movía en condiciones más favorables y se habían mejorado las condiciones en relación con el Crédito Naval y el aumento de primas a las construcciones-, por la falta de materias primas.

El hecho de que la producción de los astilleros fuese tan sólo una pequeña parte de su capacidad se achacaba, por tanto, esencialmente a la escasez de materias primas (especialmente de acero laminado para las estructuras metálicas de los cascos) y, asimismo, a otras cuestiones consideradas secundarias, como eran las dificultades en la importación de utillaje. En estas condiciones, la principal medida gubernamental que -en opinión de la CCB- podría ser eficaz para el fomento de la construcción naval mercante, era el aumento del cupo asignado por la Delegación Oficial del Estado en los repartos de acero laminado a las industrias, ya que a la construcción naval se le suministraba un "pequeñísimo cupo", "notoriamente insuficiente para atender a sus más perentorias exigencias". Esta medida básica de suministro de acero, debía ir acompañada, además, de

aumentos similares en otros cupos como cobre, combustibles y materiales diversos.

Como conclusión, la CCB pedía que se dejasen en suspenso las misiones conferidas al INI, por la Ley de mayo de 1942, en relación con el incremento de la Marina Mercante, hasta que se comprobase que las empresas y los astilleros privados ayudados eficazmente por el Estado y en disponibilidad suficiente de materias primas, respondían o no a lo que se esperaba de ellos en la reconstrucción de la Marina Mercante²².

Una vez más, en un informe realizado en mayo de 1947, cuando ya se había consumado la participación del Instituto Nacional de Industria en el sector de la construcción naval, la CCB volvería a constatar las crecientes dificultades que afectaban a los armadores y astilleros de la empresa privada, y la preferencia con que contaban, en relación con la distribución de diversos materiales de difícil adquisición, las instalaciones del INI²³.

Otro de los sectores al que se encaminó la participación directa del Estado fue el papelero, lo que provocó las consiguientes intervenciones de los empresarios privados del sector, canalizadas una vez más por la Cámara de Comercio de Bilbao.

²² MICCB, 1942, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB 30-7-1942, al Ministerio de Industria y Comercio.

²³ MICCB, 1947, "Informes". Informe de CCB, el 30-5-1947, a solicitud de la Junta Provincial para la Ordenación Económico-Social de Vizcaya.

En noviembre de 1944, la Cámara elevó al Ministerio de Hacienda una serie de sugerencias acerca del proyecto de instalación en Burgos de una fábrica de papel moneda por la Fábrica de Moneda y Timbre. En el escrito, claramente contrario al proyecto, se exponía que la fabricación de papel por parte del Estado provocaría importantes daños en la industria papelera, mermando el trabajo a las fábricas privadas en la fabricación de billetes y títulos, y en otras producciones. La asociación bilbaína aprovechó, además, para exponer su parecer acerca de los inconvenientes genéricos inherentes a toda producción pública, especialmente en relación a los costes de producción en este tipo de empresa, considerados por lo general más elevados que los de la privada, "como consecuencia de la falta de estímulo en la obtención de beneficios y del escaso coeficiente de eficiencia del trabajo"²⁴.

En igual sentido, la CCB apoyó el celo de los empresarios de otros sectores, molestos también con la competencia del sector público, que también se extendió a la incipiente industria de frigoríficos. Así, en informe enviado en noviembre de 1948 al CSCC, la CCB consideraba que el proyecto de instalación de una Red Nacional de Frigoríficos por el INI suponía una interferencia en la industria privada que trataba entonces de desarrollarse. La Cámara, tras reconocer las ventajas de la utilización del frío industrial, opinaba que "el hecho de tratarse de una industria que ha de estar extendida por toda España, allí donde sea

²⁴ VICCB, 1944, "Instalación en Burgos de una fábrica de papel, por el Estado". Escrito de CCB, el 8-11-1944, al Ministerio de Hacienda.

indispensable dada su propia naturaleza y utilización, hace que el régimen de empresa privada, se adapte mejor a las necesidades"²⁵.

El Proyecto de Plan de Red Frigorífica Nacional siguió adelante. Abierta información pública al respecto, en julio de 1952, en el informe de la CCB se afirmaba que el Plan podía interferir la industria privada análoga que pretendía desarrollarse en España, por lo que el Estado, "lejos de suplantar a la iniciativa privada", lo que debería hacer era "fomentarla y otorgarle facilidades"²⁶.

En otros sectores también surgió el mismo problema. La competencia "desigual" que organismos oficiales, como las canteras de RENFE, venían haciendo a las empresas privadas explotadoras de diversos materiales, como tierras industriales y piedra ofita para firmes o balastro, motivó el escrito de la CCB, en agosto de 1950, a los Ministerios del Ejército, de Industria y Comercio y de Justicia, en orden a suprimir este tipo de competencia. Una vez más, la ocasión era aprovechada para arremeter contra la empresa pública. De este modo, se afirmaba:

²⁵ MICCB, 1948, "Informes". Informe de CCB, el 17-11-1948, al CSCC. En el mismo informe, la CCB se refería a otro aspecto interesante. La iniciativa del proyecto de Red Nacional de Frigoríficos había surgido con ocasión de las dificultades de la Comisión General de Abastecimientos en la importación y transporte de carne congelada que había de adquirir España según lo dispuesto en acuerdos con Argentina. Al respecto, la CCB decía: "Esta Cámara, con todo el respeto merecido a las decisiones de la Superioridad, ha de manifestar lo antieconómico de tales importaciones de carne congelada". Dado el estado de la ganadería española, en franca recuperación, se consideraba preferible la importación de piensos argentinos a la de carne congelada. MICCB, 1948, "Informes". Informe de CCB, el 17-11-1948, al CSCC.

²⁶ Informe de CCB, el 29-10-1952, al Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno. En dicho informe se hace un estudio interesante del establecimiento de las empresas frigoríficas en Vizcaya.

"Las empresas privadas, que ejercen una actividad para la que están legalmente autorizadas, arriesgan un capital, están sujetas al pago de impuestos, han de soportar fuertes nóminas y cuantiosos gastos sociales con que tienen que luchar en condiciones desiguales con organismos dependientes del propio Estado, que sin tener que pagar contribuciones y disponiendo de mano de obra barata, hacen una competencia ventajosa a estas empresas que desde hace muchos años vienen ejerciendo sus funciones"²⁷.

Las discrepancias surgidas con la competencia del sector público además del aspecto industrial, también en ocasiones se extendieron a otros aspectos de la economía. Así ocurrió con relación a la distribución y comercialización de ciertos productos, esencialmente materias primas. El asunto era más delicado aún al desarrollarse en un momento de amplia escasez de materias primas, que tanto obstaculizaba el funcionamiento de las industrias.

En relación con este aspecto, a comienzos de 1948, la CCB elevó un escrito al Ministerio de Industria y Comercio, recogiendo las quejas de los almacenistas de metales bilbaínos, en relación con las actividades comerciales ejercidas por algunos organismos oficiales, que "invadiendo funciones propias del comercio hacían a éste una competencia desigual". En este caso, las quejas se centraban en el hecho de no haber sido atendidas

²⁷ MICCB, 1950, "Competencia ilícita". Escrito de CCB, el 5-8-1950, a los Ministerios de Ejército, Industria y Comercio y Justicia.

las peticiones efectuadas por almacenistas bilbaínos al Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar (COMEIM), para lograr la concesión de determinados cupos de aluminio, níquel, fósforo de cobre y ferroaleaciones importadas. La CCB pedía que se actuase conforme a lo dispuesto por el Decreto del 13 de diciembre de 1945, que dispuso la supresión del COMEIM y la transferencia de sus facultades al INI y que, en consecuencia, la actividad comercial de este organismo se desarrollase a través de los almacenistas de metales²⁸. Todavía a comienzos de los años cincuenta, el asunto no estaba resuelto; por lo que nuevamente la CCB elevó un escrito, al Ministerio de Comercio, solicitando una vez más que la actividad comercial del COMEIM se realizara a través de los almacenistas del ramo. Se entendía que el citado Consejo interfería funciones propias del comercio, debiendo competir con desventaja los almacenistas de metales con una organización estatal que controlaba el sector. También nuevamente, la CCB aprovechaba la ocasión para oponerse verbalmente a la intervención directa del Estado, en este caso en el campo del comercio, cuando decía: "Sólo en casos excepcionales, de verdadera necesidad, se puede aceptar el principio del Estado comerciante e importador. Es ésta función social que corresponde a ciudadanos legítimamente matriculados y más si vienen ejerciendo estas funciones habitualmente"²⁹.

²⁸ MICCB, 1948, "Comercio y distribución de metales". Escrito de CCB, el 1-3-1948, al Ministerio de Industria y Comercio.

²⁹ MICCB, 1951, "Comercio y distribución de metales".

Todavía en 1965, cuando la economía española se encontraba en unas condiciones sensiblemente diferentes a las que habían estado vigentes en los primeros años de andadura del INI, la CCB escribiría al CSCC, en relación a la competencia que algunas empresas públicas o semipúblicas ejercían a la industria privada: "Las actividades del INI, en competencia con las Empresas privadas sobrepasan los límites señalados en sus Leyes funcionales y reguladoras, invadiendo terrenos que deben estar reservados siempre a las Empresas privadas". Por este motivo, la Cámara bilbaína solicitaba el cese de la competencia "que en forma desleal, viene haciendo el INI a las Empresas privadas"³⁰.

Por último, entre los escasos elogios que recibió el INI por parte de los empresarios bilbaínos, podemos disponer de algunos, francamente muy tibios, y efectuados en condiciones muy especiales, como es el caso del discurso del Presidente de la CCB, Enrique Guzmán, cuando, en la inauguración de la XVII FERIA de Muestras de Bilbao, en 1968, en presencia del ministro de Comercio, Alberto Ullastres, afirmaba: "Es evidente que el INI puede jugar un papel primordial en cuestiones tan complejas como la concentración y reestructuración de empresas, lo mismo que en otros aspectos, a semejanza de lo que viene ocurriendo en algunos países"³¹.

³⁰ MICCB, 1965, "Competencia ilícita". Escrito de CCB, el 7-4-1965, al Presidente del CSCC.

³¹ MICCB, 1968, "Feria de Muestras Internacional de Bilbao". Discurso del Presidente, Enrique Guzmán, el 14-8-1968, en la Inauguración de la XVII FERIA de Muestras de Bilbao.

8.2.4. Intervencionismo estatal.

En cierta medida relacionado con todo lo anterior, se encuentra el malestar y la incomodidad sentidos en ambientes empresariales a consecuencia de lo que con frecuencia se consideraba un extremado intervencionismo estatal dentro del mundo económico. En algunas ocasiones, incluso, las peticiones para que el Estado aminorase su control y disponer de mayor libertad y flexibilidad llevarían a cuestionar la esencia de la propia política económica impuesta durante este primer franquismo. Llama más la atención esta afirmación porque se produjo ya en una fecha tan temprana como mediados de los años cuarenta, inmersa aún en el sistema autárquico, y en unas condiciones francamente escasas que posibilitasen cualquier tipo de contestación al Gobierno.

En efecto, en octubre de 1945, la CCB envió un informe al CSCC, pidiendo que solicitase al Gobierno la puesta en práctica de una política económica de mayor libertad. En consonancia con ello, se lamentaba del excesivo intervencionismo del Estado, materializado, por ejemplo, a través de la creación de diferentes organismos paraestatales. La excesiva intervención estatal comenzaba entonces a ser abiertamente considerada contraproducente y desafortunada. En ello tuvieron mucho que ver las nuevas condiciones de la economía mundial surgidas después del fin de la Segunda Guerra Mundial. Así lo entendía la CCB al afirmar: "En los momentos presentes, terminada la guerra mundial e iniciado paulatinamente el proceso de reconstrucción hacia la

normalidad económica, es de estimar la oportunidad y conveniencia de suprimir o por lo menos de modificar no pocos organismos estatales interventores de nuestra economía, que tuvieron su plena razón de ser en los momentos de nuestra desorganización económica, durante y después de la guerra de liberación (sic) o que nacieron ante la necesidad de precaver o atenuar las consecuencias derivadas de la situación económica mundial creada a raíz de haberse desencadenado la última guerra anterior". En el mismo informe, la CCB decía: "La mayor influencia que se deja sentir del exterior sobre nuestra economía, ha de obligar a aflojar no pocos resortes y cortapisas, transitoriamente establecidos en el mercado interior, sin necesidad de una ordenación estatal que ha dado por resultado una economía excesivamente maniatada". La CCB también sostenía entonces que, si bien la escasez de cosechas y las dificultades de abastecimiento desde el exterior podían justificar la intervención del Estado, "en todo lo demás y especialmente en lo que hace referencia a la circulación y distribución de mercancías se hace preciso modificar no pocas disposiciones, atenuando sus efectos, dejando a la iniciativa privada una mayor libertad de movimientos"³².

³² VICCB, 1945, "Intervencionismo del Estado". Informe de CCB, el 16-10-1945, al CSCC. Da la impresión de que en ambientes empresariales vizcaínos no se tenía verdadera conciencia de la situación. El fin del conflicto mundial y el triunfo aliado no iba a suponer automáticamente para España una alteración de las pautas que habrían de regir las relaciones internacionales en cualquiera de los ámbitos, político o económico. Antes bien, el triunfo aliado cerraría de momento muchas puertas a una España que contaba con un gobierno demasiado semejante a los de las potencias del Eje, recién derrotadas. Pero, de momento, eso no parecían entenderlo los empresarios vizcaínos, convencidos de que el aislamiento o el intercambio internacional parecía depender más de la voluntad del propio Gobierno que de los entresijos de la política internacional.

8.2.5. Construcción naval.

De igual forma que el resto de los sectores, la situación de la industria de construcción naval durante los años cuarenta, atravesó con frecuencia por una serie de dificultades y estrangulamientos del lado de la oferta. Tales problemas se derivaban esencialmente de la escasez de energía y de materiales metálicos adecuados, lo que a su vez ponía de manifiesto la necesidad de incrementar la industria siderúrgica que abasteciera de inputs a la construcción naval³³.

En tales condiciones, las escasas posibilidades y margen de maniobra que tenían los astilleros españoles, impulsaron al Ejecutivo -como ya se ha visto- la idea de otorgar al INI amplias atribuciones en orden al incremento de la construcción naval y la marina mercante española, aprobándose con tal fin la Ley de 7 de mayo de 1942. La CCB, recogiendo el sentir de los constructores navales de la provincia, solicitó la no aplicación de la Ley, al menos hasta que se comprobase si las empresas y astilleros ayudados por el Estado y en disponibilidad de suficientes materias primas, sobre todo aceros laminados, eran capaces o no de proceder a la modernización de la Marina mercante³⁴.

³³ MICCB, 1947, "Informes". Informe de CCB, el 30-5-1947, a solicitud de la Junta Provincial para la Ordenación Económico-Social de Vizcaya", la siderurgia, a su vez -como ya se ha mencionado-, también tropezaba con una serie de rigideces como la escasez de energía eléctrica, de carbón, de chatarra o de ferroatracciones.

³⁴ MICCB, 1942, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB 30-7-1942, al Ministerio de Industria y Comercio.

Todavía en 1947, la CCB defendía que para lograr el incremento del tonelaje de la flota española, primero se precisaba aumentar considerablemente la escasa producción de productos siderometalúrgicos. Esta era la causa de que la producción en los astilleros se interrumpiese, la falta de materiales.

Por otro lado, la CCB se mostraba cautelosa respecto a las supuestas ventajas de aumentar el tonelaje de la flota mercante, máxime en unos momentos en los que también se registraban análogos intentos de incremento y desarrollo de las marinas mercantes de otros países. En relación con este planteamiento, estimaba más prudente continuar lentamente la renovación de la flota, sin necesidad de correr los riesgos de un proyecto grande de construcciones, que rebasara las posibilidades del Estado; "pues ya se ha visto en épocas anteriores, que aun con primas a la construcción y a la navegación, muchos de nuestros barcos, por la baratura de los fletes o por la escasez de los mismos, tuvieron que ser amarrados"³⁵.

Si durante los años cuarenta, en medio de una lamentable falta de materias de todo tipo, los problemas más acuciantes de la industria naval vizcaína los constituyeron fundamentalmente la falta de suministros de materiales metálicos, a mediados de los cincuenta, cuando ya parecían poco a poco superadas las escaseces de los primeros momentos de la posguerra, las aspiraciones de los astilleros comenzaban a ser de un signo diferente.

³⁵ VICEB, 1947, "Informes". Informe de CCB, el 30-5-1947, a solicitud de la Junta Provincial para la Ordenación Económico-Social de Vizcaya.

En el escrito enviado, en febrero de 1954, por la CCB al CSCC en relación con el anteproyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas, se recogían una serie de aspiraciones: Por supuesto, se deseaba un sistema de primas a la construcción naval, pero se discrepaba en cuanto a la forma en que éstas fuesen establecidas. Según el capítulo X del anteproyecto -precisamente el dedicado a primas a la construcción naval-, la concesión de primas se realizaría en función del importe total del buque. La Cámara de Comercio, recogiendo la opinión de los constructores navales vizcaínos, manifestaba su desacuerdo por este criterio, alegando que "un proyecto deficiente puede ser superado por otro más económico y que, sin embargo, conduzca a los mismos resultados de capacidad de transporte de mercancías o pasajeros". Además, se consideraba que el criterio de concesión de primas en función exclusiva del valor del buque no estimulaba la tendencia a su abaratamiento. En opinión de los constructores vizcaínos -recogida por la CCB-, la cuantía de las primas a los armadores debía ir en relación con tres elementos: velocidad, arqueo y tipo de buque; pero nunca meramente en función de su importe. Tampoco era considerada acertada la concesión de primas proporcionales al peso del buque, porque dicho criterio no estimulaba la adopción de procedimientos modernos de construcción, que "en general se traducen en importantes economías de peso del buque para las mismas condiciones de explotación"³⁶.

³⁶ MICCB, 1954, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, el 27-2-1954, al Presidente del CSCC.

Además de las primas a la construcción en función de la velocidad, arqueo y tipo de buque, otros factores considerados de indudable eficacia para el fomento de la construcción fueron los beneficios derivados del crédito naval. Por este motivo, los constructores vizcaínos solicitaban que, independientemente de las primas a percibir por los armadores, de momento sus beneficios continuaran otorgándose. Para sustentar esta petición, se afirmaba que la causa más importante de la escasez de contratos de construcción de buques era la falta de capitales por parte de los armadores, y que sin las posibilidades ofrecidas por el crédito naval, aun cuando las primas fuesen muchísimo mayores, no podría iniciarse la construcción de nuevo tonelaje³⁷.

El 12 de mayo de 1956 se aprobó la ansiada Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante. No obstante, la demora en la aprobación de sus reglamentos provocaría una serie de problemas que restaron eficacia a la disposición. Entre estas dificultades que planteaba su aplicación destacaba el del crédito naval, ya que a falta de reglamento acomodado a la nueva Ley, había que servirse del existente desde el 15 de marzo de 1940, "que carece de agilidad precisa para acoplarse a las inyecciones de la ley protectora, y sus auxilios quedan reducidos y muy por debajo de lo que se pretendía". Tal mecanismo de crédito naval se apoyaba en la hipoteca constituida sobre el buque a construir, dándose el primer plazo del préstamo -de los tres dispuestos- cuando el buque tuviera estructura hipotecable, y mientras tanto había que

³⁷ MICCB, 1954, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, el 27-2-1954, al Presidente del CSCC.

pagar a los astilleros. El constructor había de adelantar por tanto en esta primera fase cantidades muy fuertes, que llegaban al 40 por ciento del valor de la construcción. Tratando de solventar este impedimento, la CCB sugirió que mientras se constituyera la hipoteca del buque, se permitiese como aval cualquier otra garantía reconocida en la práctica mercantil, adaptando los avales a un funcionamiento de tipo bancario y lográndose, con ello, mayor flexibilidad.

Otro punto de fricción era el de las revisiones de precio justificadas por los astilleros, que -en opinión de los armadores- deberían producir la ampliación automática de los préstamos, a medida que se produjeran las revisiones. De otro modo, el armador debería efectuar fuertes pagos adicionales que disminuían el porcentaje del crédito. Por todo ello, la CCB insistía en la necesidad de fijar las condiciones en que pudiera acudir al crédito naval, adaptándolo a la Ley y haciéndolo viable³⁸.

8.2.6. Protección industrial durante la Autarquía.

Si por una parte los industriales vizcaínos comenzaron enseguida a reclamar en contra del elevado intervencionismo estatal -tanto en relación a la competencia directa del Estado mediante la creación del INI, como en contra de las rigideces que

³⁸ MICCB, 1958, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, el 20-12-1958, al Subsecretario de la Presidencia del Gobierno y al Ministerio de Hacienda.

atenazaban al comercio-, por otra parte, no tuvieron ningún rubor en continuar acudiendo al Estado para reclamar mayores grados de protección y fomento para la actividad industrial.

De todos modos, en un primer momento, correspondiente a la década de los cuarenta, llama la atención la escasez de informes elevados al Gobierno en petición de mayores dosis de protección para la industria española. El motivo es simple: primeramente la guerra mundial y, posteriormente, el aislamiento internacional ocasionaron en España escasas posibilidades de recurrir a la importación, provocándose con ello, involuntariamente, un alejamiento de la competencia exterior.

Durante la posguerra española la adquisición de una serie de elementos, como maquinaria y materias primas, en los mercados exteriores, se convirtió en una condición necesaria para la progresiva recuperación del desarrollo siderometalúrgico que interesaba a Vizcaya y, para ello, debía favorecerse la actividad importadora. De este modo, la CCB, recogiendo el sentir de sus asociados, precisaba urgentemente la importación de los siguientes elementos:

- Carbón; de Inglaterra; se justificaba esta importación como consecuencia de la escasa producción alcanzada entonces en las cuencas asturianas, palentinas y leonesas y; asimismo, no había reparos en calificar de mala la calidad del carbón español.

- Chatarra; de Francia y Portugal; debido a que su producción en España también resultaba insuficiente.

- Ferroaleaciones diversas; importadas de Suecia

especialmente, y apenas producidas en España, tales como ferrochromo, molibdeno, manganeso y silicio.

- Una ingente cantidad de productos tales como hierros y aceros laminados en caliente, acero hueco, hierro Lancashire, flejes de acero en frío para hojas de sierra y de afeitar, muelles y acero para maquinaria textil, aceros en barras, chapas, tubos, material para resistencias eléctricas, rodamientos a bolas, cuchillos para máquinas, sierras, terrajas, brocas, mandriles, hornillos de petróleo, aparatos de soldadura, motores de distintas clases, maquinarias y herramientas neumáticas, máquinas para trabajar los metales, maquinaria para fábricas de papel, turbinas, maquinaria eléctrica, aparatos e instalaciones telefónicas y de señales y grupos electrógenos.

Lo realmente peculiar entonces es que la importación de todo este material y utillaje, no sólo no estaba mal vista por los empresarios vascos, sino que eran ellos mismos quienes la solicitaban, pensando en renovar y modernizar las instalaciones en el contexto de los desabastecimientos de la posguerra. La CCB reconocía que en la toma de tales decisiones competía a los organismos sindicales y al Estado la tarea de armonizar los intereses divergentes, pero, en todo momento, debería ser oída la gama industrial afectada por la importación³⁹.

³⁹ MICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 8-2-1946, a la Jefatura Provincial del Sindicato del Metal". En relación con las importaciones, la CCB afirmaba: "en todo aquello que no dañe a la industria nacional, habrá que admitirlo y más en esta época de insuficiencia e irregularidad de la producción española". Posteriormente, en 1951, en otro informe elaborado por la CCB, se referiría también a la necesidad de una mayor disponibilidad de mineral de hierro -pues su producción también presentaba ciertos obstáculos, como la falta de mano de obra y unos jornales francamente escasos-. Otra necesidad perentoria se consideraba la mejora del utillaje en la industria siderúrgica y también en la industria transformadora. Asimismo, se consideraba muy necesario el estímulo y la colaboración del Gobierno, quien, por ejemplo, antes de proceder a la creación de industrias nuevas -en

Las escaseces y desabastecimientos tan frecuentes durante la inmediata posguerra ocasionaron también, de forma inusitada, otras solicitudes para la autorización de importar determinadas producciones. Tal fue el caso de las gestiones de la Cámara de Comercio pidiendo la autorización de importaciones en régimen de admisión temporal de hojalata en blanco y para la fabricación de envases, con objeto de realizar reexportaciones de conservas alimenticias⁴⁰. En el mismo sentido, la CCB apoyaría a la Cámara de Comercio de Huesca, en su solicitud ante la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, para la importación de benzol, como subproducto de la industria química⁴¹. No obstante, la CCB también permaneció vigilante en algunas ocasiones para evitar posibles irregularidades o competencias exteriores -dentro de las pocas que podía haber entonces-. Así, por ejemplo, se ocupó de un asunto aparentemente tan banal como los posibles perjuicios originados a determinados industriales vizcaínos por el régimen de admisión temporal de mercancías por pasajeros llegados a España con propósito de residencia. Alegando que estos viajeros aprovechaban su llegada para introducir determinados útiles de uso doméstico, como aparatos de radio, aspiradoras, etc. que hacían competencia ilícita a las mercancías españolas⁴².

referencia implícita a ENSIDESA, constituida un año antes-, debía procurar que las existentes se encontrasen en condiciones de trabajar al tope de su capacidad. VICCB, 1951, "Comercio Exterior". Informe de CCB, el 10-8-1951, solicitado por el Presidente de la Comisión Técnica de Asesoramiento de la Industria de Metales y sus manufacturas.

⁴⁰ VICCB, 1945, "Comercio Exterior".

⁴¹ VICCB, 1950, "Comercio Exterior".

⁴² VICCB, 1946, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 4-10-1946, al Ministerio de Industria y Comercio".

La actividad de la CCB oponiéndose a las importaciones que consideraba perjudiciales para la industria española continuó, por ejemplo, mediante el escrito enviado en julio de 1947, al Subsecretario de Economía Exterior y de Comercio, apoyando las aspiraciones de los fabricantes de cubertería de Vizcaya en orden a que se derogaran o limitaran las importaciones de cubertería de mesa de cualquier clase de metal⁴³. Asimismo, en diciembre de 1949, en relación con el vigente acuerdo comercial hispano-italiano, la CCB se dirigió por escrito al Director General de Comercio y Política Arancelaria, solicitando la no autorización de la importación de recambios y accesorios para automóviles⁴⁴. No obstante, como se pone de manifiesto, estas actuaciones de la Cámara encaminadas a evitar la concurrencia de una posible competencia exterior de escasa entidad, de momento constituyeron más bien una excepción y tuvieron un carácter básicamente testimonial y esporádico.

8.2.7. Protección industrial durante los años cincuenta.

No sería hasta los años cincuenta -coincidiendo con los primeros momentos de una paulatina apertura al exterior, que arrumbaba el modelo autárquico-, cuando nuevamente comenzasen a proliferar los trámites en solicitud de protección para la industria.

⁴³ MICCB, 1947, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 4-7-1947, al Subsecretario de Economía Exterior y de Comercio".

⁴⁴ MICCB, 1949, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 21-12-1949, al Director General de Comercio y Política Arancelaria.

En general, en relación con la posibilidad de que se incrementase la importación, el criterio que entonces habría de sustentar la CCB, quedaba perfilado en un escrito enviado al Ministerio de Industria y Comercio, en julio de 1950. Tal criterio defendía: dar, en todo caso, preferencia a la importación de materias primas y combustibles, sobre la de productos elaborados o semielaborados, admitiendo el producto extranjero, en concurrencia con el español, sólo en muy contados casos y en circunstancias sumamente excepcionales⁴⁵. Y de nuevo, en escrito enviado por la Cámara al Ministerio de Industria y Comercio, en diciembre de 1950, volvía a insistirse en la necesidad de defensa de la producción española, evitando importaciones de las que la industria nacional pudiera proveerse en cantidad y calidad adecuadas; alegando que la concesión de autorizaciones para importar artículos extranjeros, en competencia con los interiores, causaría en tales momentos perjuicios irreparables⁴⁶.

Desde un punto de vista más concreto, la CCB solicitó la derogación del Decreto de 17 de marzo de 1950, que había dispuesto la concesión de franquicia arancelaria a diversas importaciones de material ferroviario para la RENFE. En opinión de la Cámara, la RENFE debía estar sometida, igual que otros servicios del Estado, a las leyes protectoras de la industria nacional y sólo en casos excepcionales, de no construcción en el

⁴⁵ MICCB, 1950, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 10-7-1950, al Ministerio de Industria y Comercio".

⁴⁶ MICCB, 1950, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, 15-12-1950, al Ministerio de Industria y Comercio".

país o de reconocida urgencia, se podría acudir al suministro de las industrias extranjeras⁴⁷.

Asimismo, en julio de 1953, la CCB envió un escrito al Ministerio de Hacienda, en relación con la necesidad de reducir la importación de determinadas herramientas, recordando la necesidad de que las importaciones sólo fuesen admitidas en casos verdaderamente excepcionales y cuando no se fabricasen en España artículos del mismo género. Añadía, además, que estas consideraciones fuesen también tenidas en cuenta a la hora de firmar futuros tratados comerciales⁴⁸. En igual sentido se manifestaba el escrito enviado por la CCB, en julio de 1954, a los ministerios de Industria y Comercio, solicitando trabas para la importación de artículos y productos que se produjeran en España en calidad y cantidad suficiente para abastecer el mercado; y pidiendo, por el contrario, la introducción de aquellas materias primas consideradas indispensables y que no se produjeran en España. Una vez más se hablaba del "peligro de la competencia extranjera". De manera implícita continuaba considerándose que el Estado tenía la obligación de defender la industria, sin plantearse la posibilidad de desarrollar un sistema que favoreciera el librecombio⁴⁹.

⁴⁷ La CCB afirmaba que iba en ello la "subsistencia, continuidad y progreso de muchas industrias". MICCB, 1950, "Aranceles y Aduanas". Escrito de CCB, el 2-8-1950, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁴⁸ MICCB, 1953, "Protección a la Industria Nacional". Escrito de CCB, el 23-7-1953, al Ministerio de Hacienda.

⁴⁹ MICCB, 1954, "Protección a la Industria Nacional". Escrito de CCB, el 6-7-1954, al Ministerio de Industria y Comercio.

También en relación con el deseo de la CCB por proteger la actividad siderometalúrgica, se encuentra su escrito enviado en abril de 1953 a los ministros de Industria y Comercio, en relación con la rebaja de un 90 por ciento para los derechos arancelarios de determinados productos siderúrgicos (especialmente material ferroviario para RENFE), durante un período de 2 años, tal y como se disponía en el Decreto de 20 de febrero de 1953. En opinión de la Cámara, tal disposición dejaba prácticamente en suspenso la aplicación del Arancel vigente, que protegía una producción tan básica como la siderúrgica. Según palabras de la asociación bilbaína, las empresas siderúrgicas eran las primeras en lamentar no haber logrado incrementar su producción para atender la demanda interna, al no haber podido trabajar a pleno rendimiento por falta de materias primas. Consideraba preferible, por ello, que las divisas dedicadas a la importación de productos acabados se dedicasen a la importación de materias primas, máxime, cuando por fin se estaban normalizando las relaciones con el exterior.

En relación con todo esto, la CCB, conocedora como era de su incapacidad de entonces para detener la puesta en práctica de lo dispuesto en el Decreto de febrero de 1953, solicitaba que al menos se actuase con prudencia y sumo cuidado a la hora de proceder a la autorización de las importaciones que aquél posibilitaba, entendiendo que tales autorizaciones fuesen exclusivamente para obras concretas y bien determinadas, y

siempre sometidas al examen de los organismos radicantes en el Ministerio de Industria y Comercio⁵⁰.

Nuevamente, en julio de 1953, en su afán por proteger la actividad industrial, la CCB gestionó en relación con su objetivo de evitar, o al menos reducir, determinadas importaciones, volviendo a mostrarse favorable a conceder mayor libertad solamente en las importaciones de materias primas y no en la de productos elaborados o semielaborados. Cuando se estaba iniciando una cierta apertura al exterior, la CCB volvía a defender a ultranza un acusado proteccionismo⁵¹.

También en consonancia con esta política de protección industrial, se hizo especial hincapié en relación a la creación de industrias de nuevo cuño -sobre todo en el sector metalúrgico de transformación y químico-, industrias que, establecidas con carácter de urgencia durante el período autárquico, precisaban de una clara reglamentación arancelaria que estableciese un grado elevado de protección⁵².

⁵⁰ MICCB, 1953, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 7-4-1953, a los Ministerios de Industria y Comercio.

⁵¹ De este modo, volvía a insistir en que las importaciones "únicamente deben admitirse en casos verdaderamente excepcionales y cuando no se fabriquen en España artículos del mismo género". MICCB, 1953, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 23-7-1953, al Ministerio de Hacienda.

⁵² MICCB, 1954, "Protección a la Industria nacional". Escrito de CCB, el 10-5-1954, al Ministerio de Industria.

8.2.8. Protección industrial durante los sesenta y Polos de Desarrollo.

No obstante, las gestiones para lograr una mayor defensa de la industria comenzarían a adquirir mayor relieve en un contexto diferente, durante la década de los sesenta⁵³. La política económica autárquica mantenida durante los años cuarenta y parte de los cincuenta había tocado ya a su fin. Había dado ya de sí lo poco que pudo el modelo que pretendió basarse en el empleo casi exclusivo de recursos internos para lograr el desarrollo económico. Circunstancias de orden político internacional -como la posibilidad de apertura del mundo occidental en el contexto de la Primera Guerra Fría-, o circunstancias más puramente económicas -como el ingreso en organismos supranacionales, así el GATT o la OCDE-, fueron impulsando de forma natural la pérdida de rigideces en el ordenamiento económico, y la necesidad de una reforma de la estructura económica en profundidad. Todo ello vendría dado primeramente por el Plan De Estabilización, en 1959, y una vez desarrollado éste, por los Planes de Desarrollo, a partir de los sesenta. Tampoco debe olvidarse que esta nueva tendencia, impulsada por ministros tecnócratas como Alberto Ullastres y Navarro Rubio, imprimió nuevos aires a la política y estructura económicas españolas, en un intento por tratar de acercarlas a las del resto de las economías occidentales, desarrollándose, de este modo, una mayor apertura al exterior. En tales circunstancias, y ante el temor visceral que cualquier

⁵³ Más adelante, al hacerse referencia a la política comercial española durante el desarrollismo se analiza la actitud de los empresarios vizcaínos en relación con el aumento de las importaciones

tipo de competencia extranjera solía acarrear, las asociaciones empresariales nuevamente tendrían ocasión de mantenerse alerta.

Además de una relativa apertura al exterior, los años del desarrollismo posibilitaron también amplias oportunidades para el establecimiento de nuevas industrias en España. El 11 de octubre de 1963 se publicaba el proyecto de Ley sobre Industrias de Interés Preferente. Con esta Ley se pretendía fomentar aquellas empresas susceptibles de cubrir los objetivos económicos determinados por el Gobierno, favoreciendo la expansión de determinados sectores industriales mediante la concesión de una serie de beneficios, que se acompañaban a la declaración de "Interés Preferente". A su vez, pretendía favorecerse también a determinadas regiones, mediante la delimitación de zonas geográficas de "Preferente Localización", que daría lugar a los denominados polos de desarrollo industrial.

En relación con esta posibilidad de favorecer tanto a diversos sectores como a regiones, en un escrito enviado al Consejo Superior de Cámaras en noviembre de 1963, la CCB se manifestaba conforme con lo concerniente a la calificación de "Interés Preferente", que podrían recibir diversos sectores, entendiendo que la concesión de beneficios por sectores en vez de por empresas no entrañaría peligro de discriminación. No obstante, en lo relativo a zonas geográficas de "Preferente Localización", no se mostraba conforme. Y es que -sostenía la Cámara-, los privilegios otorgados a las zonas declaradas de preferente localización industrial podrían quebrantar la equidad, pues las

empresas incluídas en estas zonas gozarían de ventajosas condiciones respecto a otras similares establecidas en lugares que no hubieran obtenido aquella declaración y que quedarían, de este modo, al margen de la protección estatal. La CCB opinaba al respecto: "Es natural que el Estado trate de corregir el desequilibrio regional e intente borrar desigualdades y elevar el nivel de vida de las zonas subdesarrolladas, evitando los movimientos migratorios masivos, adoptando para ello las medidas que tenga a su alcance; pero estas medidas ha de cuidarse que no sobrepasen ciertos límites, de manera que vayan en perjuicio de industrias enclavadas en otras zonas que por el hecho de tener unas condiciones más favorables para un mayor desarrollo industrial, no pueden resultar perjudicadas"⁵⁴.

Además, en ambientes empresariales de Vizcaya, donde la creación de polos de desarrollo industrial apenas tuvo trascendencia directa, se respiraba cierto grado de escepticismo con relación a los posibles logros del incremento industrial inducido por el Estado en otras zonas. Por ello se afirmaba: "El Estado puede ayudar a elevarse a ciertos sectores y aconsejar centros de actividad y de riqueza, pero no podrá nunca sustituir a la naturaleza, ni a la labor desarrollada a través de muchos años de trabajo"⁵⁵. Este recelo bilbaíno -no oculto-, ante la posibilidad de nuevos establecimientos industriales en condiciones ventajosas en otras zonas de la geografía española -

⁵⁴ MICCB, 1963, "Industrias de Interés Preferente". Consideraciones de CCB, el 9-11-1963, al Presidente del CSCC.

⁵⁵ MICCB, 1963, "Industrias de Interés Preferente". Consideraciones de CCB, el 9-11-1963, al Presidente del CSCC.

considerada por la CCB como una desigualdad de trato- incitaba a los empresarios vizcaínos a referirse -a modo de ejemplo a seguir- al RD de 30 de abril de 1924, sobre protección y fomento de la industria nacional, que establecía en su art. 3º que "la protección que se otorga a una industria no habrá de darle medios para competir ventajosamente con otras preexistentes"⁵⁶.

8.3. COMERCIO EXTERIOR.

Tras la Guerra Civil, el comercio exterior español se encontró con unas condiciones muy diferentes de las que habían venido rigiendo hasta entonces. Tal y como se ha mencionado, tanto el conflicto bélico a nivel mundial que se inició durante la posguerra española, como las circunstancias del boicot internacional del que sería objeto España como consecuencia de su régimen político, dieron lugar a unas circunstancias muy delicadas para el intercambio español con otros países, que en un primer momento se vería reducido en gran medida a un tipo peculiar de relaciones bilaterales con Argentina.

En consonancia con las circunstancias entonces imperantes en el comercio exterior, la CCB se vino dedicando, durante estos años, a gestiones relacionadas con operaciones tales como:

⁵⁶ MICCB, 1963, "Industrias de Interés Preferente". Consideraciones de CCB, el 9-11-1963, al Presidente del CSCC.

compensación de importación y exportación; consultas e informes evacuados en relación a circulares e instrucciones recibidas de la Superioridad; consultas sobre operaciones de importación sin divisas ni compensación; cuentas combinadas; tramitación de solicitudes para la inscripción de importadores y exportadores en el Registro Oficial correspondiente. Operaciones realizadas por lo general a través del Consejo Superior de Cámaras y ante la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria⁵⁷.

8.3.1. Relaciones bilaterales: el comercio con Argentina.

En su labor por tratar de fomentar el comercio exterior de sus asociados, resulta lógico que la CCB dedicase una atención preferente en relación al comercio con Argentina, habida cuenta que tras la Guerra Civil fue uno de los pocos países que mantuvo relaciones comerciales con España relativamente normalizadas y constantes.

El interés bilbaíno por comerciar con Argentina se basaba especialmente en las perspectivas existentes para la exportación de productos peninsulares como conservas vegetales y de pescado.

⁵⁷ En octubre de 1939, por mandato de la Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, la CCB se hizo cargo provisionalmente de las funciones de la Junta Reguladora de Importación y Exportación de Vizcaya, al trasladarse el Ministerio de Industria y Comercio de Bilbao a Madrid. Esta situación continuó todavía a comienzos de los años cuarenta, sirviendo la CCB de enlace entre los importadores y exportadores de la provincia y la citada Dirección para la tramitación de solicitudes bajo el régimen de licencias previas para la importación y exportación. Posteriormente, en enero de 1945, la Superioridad dispuso el establecimiento en Bilbao de una Delegación Regional de Comercio. La CCB colaboró, agradeciendo que se señalase a dicha Delegación una amplia zona de jurisdicción, que abarcaba, junto a Vizcaya, las provincias limítrofes de Santander, Guipúzcoa, Álava y Navarra. MICCB, 1945, "Establecimiento en Bilbao de la Delegación Regional de Comercio".

manufacturas de hierro (artículos de ferretería y cerrajería), armas, ladrillos, losetas o adoquines, libros e impresos, y vinos; que disponían de una amplia demanda en el mercado argentino, y a la que no podían atender entonces otros países europeos inmersos en la guerra; pero su escasa producción y la escasez existente entonces en España no posibilitaban su comercialización exterior. Por ello, la CCB afirmaba que el problema de exportación de las industrias vizcaínas, era fundamentalmente de producción, máxime, cuando no faltaban medios de transporte.

Este comercio, además, se veía obstaculizado sensiblemente por dificultades de otra índole, como las surgidas en la aplicación del Convenio de Pagos Hispano-Argentino. Precisamente, una de las primeras gestiones de la Cámara para favorecer el tráfico comercial entre Bilbao y la Argentina sería realizada ante el Director General de Comercio y Política Arancelaria, en septiembre de 1940, en orden a superar estos obstáculos. En opinión de los empresarios bilbaínos, para lograr un aumento de la exportación a Argentina se precisaba modificar la aplicación del Convenio de Pagos que ya venía rigiendo varios años⁵⁸. Las deficiencias que apuntaba la CCB en la aplicación del Convenio Hispano Argentino eran:

- La obligatoriedad de tener que vender en libras, no admitiéndose otra divisa por los importadores argentinos según disposición de su Gobierno. El Convenio de Pagos y el clearing,

⁵⁸ MICCB, 1940, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 15-9-1940, al Director General de Comercio y Política Arancelaria.

establecidos con anterioridad a la Guerra Civil, impusieron las transacciones en libras, en una época en que la divisa inglesa era una moneda estable, pero sus alteraciones a la baja, sobre todo desde el comienzo de la guerra en Europa, perjudicaba a los exportadores españoles. El comprador argentino, por su parte, estaba cubierto porque su Gobierno le aseguraba el cambio de la libra a 17-18 pesos argentinos.

- El plazo tan excesivamente largo en que se efectuaban las operaciones. Desde el envío de la mercancía, hasta que se recibía del Instituto Español de Moneda Extranjera el contravalor en pesetas, transcurrían corrientemente seis u ocho meses, y en período tan prolongado de liquidación no era válido el seguro de cambio sobre oscilaciones de moneda cubierto por el IEME -que sólo abarcaba tres meses-, ni tampoco podía el exportador prever en tal período las contingencias de la libra. Todo ello pues actuaba en perjuicio del exportador.

Ante esta situación, las novedades que la CCB pretendía introducir en el Convenio de Pagos Hispano-Argentino, eran:

- La adopción de otra divisa para las ventas futuras, preferiblemente el dólar.

- La aceleración del plazo de las liquidaciones a que dieran lugar las exportaciones⁵⁹.

⁵⁹ MICCB, 1940, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 15-9-1940, al Director General de Comercio y Política Arancelaria y al IEME. Asimismo: MICCB, 1940, "Informes". Informe de CCB, el 23-12-1940. MICCB, 1941, "Comercio Exterior". La CCB todavía defendía otro medio para incrementar la exportación: la reserva para el exportador de un porcentaje de las divisas producidas por él mismo para atender a su adquisición de artículos en el exterior y su posterior comercialización en España. Este procedimiento de autocompensación que sería pronto utilizado en las operaciones de comercio exterior, sólo era utilizado entonces en Vizcaya por la casa "Enceta y Compañía".

A solicitud del Consulado Argentino en Bilbao, la CCB redactó en abril de 1943 un informe sobre las posibilidades de intercambio comercial entre España y la república sudamericana. En el informe, se señalaban como productos argentinos que pudieran interesar al País Vasco: la semilla de lino, trigo, maíz, carne congelada, conservas de carne, pastas alimenticias, harinas, productos lácteos, grasas alimenticias, cueros y pieles. En relación con los productos españoles que pudieran tener entrada en el mercado argentino se mencionaban básicamente productos siderometalúrgicos como redondos, vigas y hierros en U, chapas, flejes y ángulos. El motivo de este aumento de la demanda siderometalúrgica fue la firma de un convenio entre ambos países, el 5 de septiembre de 1942, por el que el Gobierno español se comprometería a suministrar al argentino una cantidad de hierro y acero no inferior a 30.000 toneladas anuales. Asimismo, también era considerado entonces de interés para los astilleros vizcaínos, el compromiso del Gobierno español de construcción de importante tonelaje naval para la república Argentina⁶⁰.

A raíz de la firma del Convenio Hispano-Argentino volvieron a ponerse de manifiesto diversos escollos de orden interno con que se encontraba la exportación española. Tales obstáculos eran rigideces y estrangulamientos del lado de la oferta que, como consecuencia de la falta de materias primas, limitaban el ritmo

⁶⁰ MICCB, 1943, "Comercio Exterior". Informe de CCB, 10-4-1943, al Consulado Argentino en Bilbao. La CCB, además, insistía en la conveniencia de exportar artículos de mayor valor añadido. MICCB, 1944, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 14-1-1944, al Ministerio de Industria y Comercio, donde se expone una relación de sociedades e industrias vizcaínas en condiciones de exportar a Argentina.

de la producción siderometalúrgica, imposibilitando la exportación a Argentina de los productos solicitados. Por ello, la CCB consideraba que el problema de exportación de las industrias vizcaínas se derivaba fundamentalmente de la falta de producción.

Otros problemas igualmente importantes, aunque de índole externa, los constituían las dificultades en el intercambio a consecuencia de la coyuntura bélica internacional, con sus secuelas lógicas en el transporte marítimo. De todos modos, además de los buques tramps, España mantenía dos líneas regulares de vapores con la Argentina, lo que era considerado suficiente⁶¹.

En resumen, las relaciones con Argentina, constituyeron el eje del comercio exterior para España durante los primeros años de la posguerra. Este comercio, no obstante aparecía ralentizado por una serie de motivos sobre los que la CCB frecuentemente trató de llamar la atención. Por un lado, a nivel interno, la falta de producción de la industria española, agobiada por una acuciante falta de suministros y materiales, limitó sensiblemente la oferta y con ello las posibilidades para exportar. A ello, debe añadirse la ausencia de flexibilidad y de operatividad a la hora de procederse a la tramitación de todo lo concerniente a moneda extranjera en España. Por otro lado, a nivel externo, las propias dificultades de la navegación inherentes al conflicto bélico que

⁶¹ VICCB, 1943, "Comercio Exterior". Informe de CCB, 10-4-1943, al Consulado Argentino en Bilbao.

se estaba decidiendo y la falta de un convenio de pagos adecuado con Argentina, fueron factores que obstaculizaron estas relaciones.

8.3.2. La actividad importadora durante la Autarquía.

En relación con la actividad importadora, la CCB trató especialmente de dotar de una mayor flexibilidad a todas las operaciones relativas a la adquisición de divisas, que centralizadas por el Instituto Español de Moneda extranjera, suponían a menudo un obstáculo difícil de salvar.

Así, por ejemplo, en septiembre de 1941, la CCB se dirigió por escrito al Director General de Comercio y Política Arancelaria, en relación con el plazo concedido a los beneficiarios de permisos y licencias de importación para solicitar divisas al Instituto Español de Moneda Extranjera. En este tipo de permisos, el beneficiario estaba obligado a solicitar la cesión de la divisa correspondiente al IEME dentro de los 20 días siguientes a la fecha de expedición de la licencia. Esta exigencia venía motivando diversos inconvenientes, ya que la fijación de un plazo para la obtención de las divisas imponía la necesidad de utilizarlas rápidamente. Además, al tratarse de mercancías sometidas a licencia de exportación por parte de los países de origen, la casa exportadora debía solicitar la licencia de exportar a su gobierno respectivo, tardando a menudo varios meses en conseguirla. Todo ello hacía que en ocasiones transcurriesen

hasta más de seis meses, desde el momento en que el Gobierno español concedía los permisos hasta la efectiva adquisición de las mercancías. Por estos motivos, la CCB solicitaba la desaparición del plazo de disposición de divisas, o en otro caso que los 20 días señalados se alargasen por todo el tiempo necesario en atención a las circunstancias del caso que alegase el propio interesado en cada importación⁶².

Problemas de índole diferente también afectaron a la importación española durante este período. Concretamente, a consecuencia de la guerra mundial, surgieron una serie de obstáculos tanto a la navegación como al comercio internacional, al haber adoptado los países beligerantes una serie de medidas restrictivas que obstaculizaron los movimientos de personas y mercancías. La CCB gestionó para que aquéllos que afectaban a Vizcaya se vieran subsanados en la medida de lo posible. De este modo tramitó en la Jefatura de Asuntos Económicos del Ministerio de Asuntos Exteriores en orden a la liberación de mercancías con destino a Vizcaya retenidas en puertos ingleses⁶³.

Al mismo tiempo, la necesidad de disponer en Vizcaya de un volumen considerable de materias primas importadas para su planta industrial y, a la vez, el hecho de ser una zona deficitaria en producción agrícola y densa en población consumidora, motivaron una serie de operaciones tendentes a lograr un abastecimiento

⁶² MICCB, 1941, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 19-9-1941, al Director General de Comercio y Política Arancelaria del Ministerio de Industria y Comercio.

⁶³ MICCB, 1941, "Comercio Exterior".

regular de todas estas materias. Con tal fin, además de con la propia Argentina, se trató de fomentar el intercambio con potenciales abastecedores como Chile y Brasil⁶⁴.

8.3.3. El comercio exterior al fin de la guerra mundial.

En el verano de 1945, cuando ya el fin de la guerra mundial resultaba inminente, el Consejo Superior de Cámaras de Comercio acordó estudiar con antelación algunas de las cuestiones que en materia económica habrían de plantearse al restaurarse la paz. Con tal fin, el citado Consejo solicitó a las cámaras españolas la elaboración de diversos temas de un cuestionario global. La CCB fue encargada de estudiar el tema IV del cuestionario, dedicado a dos aspectos: las medidas a adoptar para incentivar la exportación a América; y la posibilidad de dirigir los esfuerzos exportadores preferentemente a Africa o a América, o a ambos mercados de forma simultanea. La Cámara de Bilbao elevaría su informe en julio de 1945, donde, al mismo tiempo, analizaba las circunstancias en que se encontraba España frente a las condiciones cambiantes del comercio internacional.

Como se sabe, tras la Segunda Guerra Mundial se extendió una corriente de opinión que defendía a ultranza las ventajas de un comercio internacional liberalizado. Así se desprendía de los principios aceptados en la Carta del Atlántico y en la Conferencia de Bretton Woods. En la opinión reflejada en el

⁶⁴ MICCB, 1944, "Actuación de la Cámara".

informe de la CCB, España tropezaría con dificultades "derivadas no sólo de la exclusión del grupo de las Naciones Unidas, sino porque toda su economía, tanto la industrial como la agrícola, que se ha venido formando y desarrollando al amparo de una serie de disciplinas protectoras que van desde el Arancel hasta las limitaciones o prohibiciones para importar artículos del exterior, tendrá que ir amoldándose a los nuevos principios y orientaciones, lenta pero gradualmente". Por ello -en unas condiciones que pueden traernos a la mente tiempos más recientes-, se urgía la necesidad de ir adecuando la economía española a los condiciones de los mercados exteriores, especialmente en relación con los nuevos costes a que habrían de reajustarse las fabricaciones, bien por la utilización de maquinaria más perfeccionada o de diferentes materias primas, o por la competencia de los productos análogos del exterior.

En relación con las perspectivas que se abrían a las exportaciones españolas tras la pacificación europea, la CCB no se mostraba especialmente optimista. En su opinión, excepto para algunos productos esencialmente agrícolas, el volumen de las exportaciones españolas sería claramente moderado. Ello se achacaba al ritmo tan lento con que se incrementaba la producción industrial en España y, también, a la abundante producción industrial que habría de salir a la luz tras la guerra y a la necesidad de reducir los márgenes de beneficio para poder mantenerse. Probablemente, en la mente de los economistas que elaboraron este informe para la Cámara en 1945, no estaban ausentes los recuerdos de la primera postguerra mundial, cuando

realmente se había originado una crisis de superproducción para muchos sectores de la economía.

En el informe, respondiendo a uno de los objetivos de su elaboración, se hacía una mención especial a los mercados hispanoamericanos. Con el fin de captar mayores cuotas en éstos y, en general, en todos los posibles mercados, debía procederse a:

- Aumentar progresivamente la producción industrial española.
- Desarrollar un reajuste de los costes para sostener los precios a la baja, "a fin de no alejarnos mucho o lo menos posible de otras ofertas que pudieran hacerse a aquellos países".
- Concertar convenios comerciales con cláusulas especiales dentro del marco de los compromisos internacionales que se estableciesen. En este punto, el informe exponía la necesidad de que la economía española no quedase al margen de los convenios internacionales, cuya esencia ya venía expresándose en diversas conferencias económicas de carácter supranacional. Y asimismo, exponía cómo, durante la firma de la paz, todavía se habrían de reglamentar nuevos acuerdos en relación con la reorganización del comercio internacional y la distribución de materias primas.
- Elaborar estudios de mercados que tuvieran en cuenta los cambios habidos durante la guerra en aspectos como el gusto de la clientela, la calidad, las condiciones del producto y su buena presentación.

- Realizar una importante labor de propaganda de la producción española, en la que debían colaborar los propios exportadores, las Cámaras de Comercio, los Consulados y los órganos específicos del Estado encomendados a esta actividad.

- Reanudar el tráfico de las líneas regulares de navegación españolas y proceder al establecimiento de otras nuevas, especialmente con las repúblicas de Argentina, Chile y Brasil, que, además de las exportaciones españolas, podían suministrar productos indispensables para España como trigo, carnes, cuero, nitrato, algodón o café.

En relación a los mercados africanos -otro de los puntos a tratar en el informe-, existía ya una clara conciencia de las condiciones tan cambiantes de estos territorios, especialmente en lo referente a su organización política, advirtiéndose "ya cierta tendencia a independizar territorios y países que hasta ahora han vivido bajo mandato". Estos mercados, además de por su carácter mudable, también venían caracterizándose por su escaso "poder de absorción de productos europeos", consecuencia del gran atraso en el que se desenvolvían, y por una notoria falta de libertad en relación al abastecimiento de productos. Dentro de este continente, las zonas más conocidas por los españoles y susceptibles de un mayor intercambio las constituían Túnez, Argelia, parte del Protectorado Francés y Español, y costas del Atlántico, donde existían territorios españoles y establecimiento de pesquerías⁶⁵.

⁶⁵ MICCB, 1945, "Informes". Informe de CCB, el 4-7-1945, al CSEC.

También por estas fechas, y a solicitud -en este caso- de la Jefatura Provincial del Sindicato de Metal, la CCB envió un informe, en febrero de 1946, sobre la ordenación del comercio exterior en relación con una producción más específica: la siderometalúrgica. En el informe se constataba de qué forma el hecho de no disponer de suficientes productos "básicos y fundamentales" -concretamente trigo, carbón y energía eléctrica-, obligaba, por una parte, a destinar cuantiosos recursos al pago del trigo argentino y, por otra, a sostener la planta industrial y los transportes a un ritmo mucho menor que el de su capacidad real. Una vez más, estos obstáculos de orden interno eran los que -en opinión de la Cámara- impedían a los productos españoles acudir a los mercados exteriores en la coyuntura de la reconstrucción europea y del abastecimiento a otros continentes⁶⁶.

Por tanto, como se puso de manifiesto en innumerables ocasiones, las posibilidades de exportación de la economía española durante la posguerra se vieron mermadas, en lo que al aspecto interno se refiere, por los escasos excedentes generados para dedicarlos a la exportación; circunstancia lógica, por otra parte, dadas las condiciones de escasez y penuria a las que tuvo que hacer frente la economía española como objetivo prioritario. Si se pretendía exportar, previamente se imponía como cuestión "urgente e inaplazable" el restablecimiento de las mínimas condiciones de abastecimiento, y oferta de bienes y servicios

⁶⁶ MICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 8-2-1946, a la Jefatura Provincial del Sindicato del Metal".

básicos e imprescindibles en el interior del país. En opinión de la CCB, estos aspectos que primeramente había que normalizar eran los siguientes⁶⁷:

- El sector cerealista. La necesidad de mejora en este sector se consideraba especialmente urgente. De momento, además, resultaba irrenunciable la colaboración extranjera, especialmente en abonos, para, paulatinamente, ir posibilitando la reducción en la importación de cereales al promedio de períodos normales.

- El sector carbonero. Se precisaba un aumento tanto de la cantidad producida como de su calidad. Por estos motivos, la CCB no se mostraba precisamente reacia a la importación de carbón.

- El sector hidroeléctrico. Era necesario un abastecimiento regular y sin las nocivas restricciones que se venían sucediendo.

Cuando estas necesidades fuesen cubiertas -según, de forma quizá un tanto optimista, indicaba la CCB-, en un plazo de cuatro o cinco años, y con la paz social, por fuerza, existente (la Cámara se refería al "ambiente de orden y tranquilidad social en el que ahora se desarrollan las actividades económicas"), la economía española estaría ya en condiciones de poder destinar a la exportación parte de sus producciones agrícola e industrial.

En cuanto a las escasas posibilidades de exportación de producción siderúrgica, éstas, también se achacaban al reducido

⁶⁷ MICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 8-2-1946, a la Jefatura Provincial del Sindicato del Vetal".

ritmo de producción. Las tradicionales exportaciones de herramientas, artículos de ferretería, utensilios, envases, cadenas o flejes, se habían visto reducidas ahora a exportaciones de diversos hierros comerciales con destino a la Argentina y a Portugal en virtud de los vigentes convenios comerciales. La base fundamental para exportar productos metalúrgicos era el aumento de la producción siderúrgica y ésta precisaba urgentemente -como ya se ha dicho- la importación de carbón, de chatarra, de ciertas ferroaleaciones y de una ingente cantidad de materiales⁶⁸.

8.3.4. El comercio exterior durante los años cincuenta.

A comienzos de la década de 1950, la postura de los empresarios vizcaínos con relación a las posibilidades de exportación no había cambiado sensiblemente desde el fin de la guerra mundial. Así, en un informe de la CCB, emitido en agosto de 1951, y en relación a las posibilidades de exportación de distintas industrias, la asociación bilbaína volvía a defender la prioridad de lograr un aumento de la producción siderometalúrgica, "removiendo todos aquellos obstáculos que se opongan". Se trataba una vez más de asegurar "cueste lo que cueste" las materias primas, el combustible y la energía eléctrica necesaria para aumentar la producción de hierro y acero y, con ello, la disponibilidad de mayores cupos para la industria transformadora.

⁶⁸ VICCB, 1946, "Informes". Informe de CCB, el 8-2-1946, a la Jefatura Provincial del Sindicato del Metal".

En el mismo informe se hacía referencia a la posibilidad de estimular la venta de exportaciones tradicionales, como armas de fuego, artículos de ferretería, herramientas agrícolas, utensilios domésticos, cerrajería y máquinas herramientas. Asimismo, se ponía cuidado en afirmar que no podían permitirse las exportaciones de productos siderúrgicos que, a su vez, diesen lugar a una escasez o un encarecimiento en su consumo interior⁶⁹.

En lo concerniente a la importación, sin embargo, las condiciones se verían sensiblemente alteradas desde comienzos de los años cincuenta. Ante la paulatina liberalización del comercio exterior, la CCB comenzaría otra vez a oponerse claramente a importaciones potencialmente perjudiciales para los intereses siderometalúrgicos vizcaínos. De este modo -como ya se ha mencionado- no ocultó su oposición al Decreto del 20 de febrero de 1953, que dispuso una importante rebaja para los derechos arancelarios de materiales siderúrgicos para RENFE⁷⁰. O, en julio del mismo año, volvería a solicitar al Ministerio de Hacienda la reducción de la importación de productos elaborados solamente a circunstancias "sumamente excepcionales"⁷¹.

⁶⁹ MICCB, 1951, "Comercio Exterior". Informe de CCB, el 10-8-1951, solicitado por la Comisión Técnica de Asesoramiento de la Industria de Metales y sus manufacturas.

⁷⁰ MICCB, 1953, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 7-4-1953, al Ministerio de Industria y Comercio.

⁷¹ MICCB, 1953, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 23-7-1953, al Ministerio de Hacienda.

Igualmente en relación con esta política de protección industrial, también se encuentra el escrito de la CCB, elevado al Ministerio de Industria en mayo de 1954, en solicitud de mayor protección para la industria con la adecuación del premio oro a la situación vigente, y modificando y poniendo al día los derechos arancelarios. Además, para que estos derechos fuesen efectivos, la Cámara consideraba necesario acomodar el porcentaje de los derechos al valor real de las mercancías, estableciendo el sistema "ad-valorem", que permitiese contrarrestar la depreciación monetaria. Con el vigente sistema de derechos específicos, conforme aumentaba el valor de la mercancía disminuía en proporción inversa su efectividad, produciéndose una minorización de derechos y perdiendo el Arancel su acción protectora hasta llegar a ser ineficaz. Asimismo, a pesar de haber sido establecida una prima legal en el cambio del oro para el pago de derechos de Aduana, aquélla no había sido modificada desde el año 1940, no estando pues de acuerdo con su cotización real⁷².

Claramente, se estaba iniciando entonces una nueva coyuntura para el comercio exterior español, materializada por una liberalización progresiva en las transacciones comerciales, y por el reinicio de una salida -aunque tímida- al exterior. En este contexto, además, no tuvo poco que ver la firma del acuerdo económico firmado entre España y EEUU el 26 de septiembre de 1953.

⁷² MICCB, 1954, "Protección a la industria nacional". Escrito de CCB, el 10-5-1954, al Ministerio de Industria.

En consonancia con estos nuevos aires relativamente aperturistas, y en consonancia, también, con el carácter pionero de la CCB, la asociación bilbaína también comenzaría a impulsar, a mediados de los cincuenta, una serie de programas con el claro objetivo de fomentar las ventas de sus asociados en el exterior. De este modo, diversas empresas vizcaínas irían canalizando su actividad exportadora a través de las denominadas operaciones especiales. Entre ellas, se encontraban:

- Operación Especial "G" -de origen guipuzcoano-, posteriormente conocida como Operación Especial "M-1" y Operación "M-5", dedicada al fomento de la exportación de transformados metálicos.

- "Cuenta combinada nº 8.314", dedicada a la exportación del mineral de hierro. No obstante, desaparecería muy pronto, ya en 1959, tres años antes de que Vizcaya tuviera que recurrir a importar mineral de hierro.

- Operación "CP-3", para la exportación de conservas de pescado.

- Operación "M-V", establecida en noviembre de 1958 para promover la exportación de productos industriales no metálicos y manufacturados de madera.

De entre las operaciones especiales mencionadas, probablemente la que adquirió mayor relevancia fue la Operación M-1, dedicada al fomento de la exportación de transformados metálicos, y establecida en Vizcaya en 1957. Su origen se encuentra en la solicitud efectuada por la CCB al Subsecretario de Comercio en relación con el establecimiento de una Operación Especial "M-1"

en la Delegación Regional de Comercio de Vizcaya y Alava. Para ello, se sugirió, bien la conveniencia de constituir en Vizcaya una Delegación de la Operación "M-1", que ya venía operando en Guipúzcoa, o bien una Operación desgajada de aquélla. De momento, los empresarios vizcaínos se decantaron por organizarse alrededor de la Delegación Regional de Comercio en forma de una nueva Delegación de la "M-1" de Guipúzcoa (más adelante, en noviembre de 1958, se dispondría la creación de la Operación especial "M-5", específicamente vizcaína, que tendría funciones similares a su predecesora). La CCB basaba su propuesta en el gran volumen de exportaciones de transformados metálicos desarrollado en Vizcaya en los últimos años y en el número, cada vez más numeroso, de empresarios que ofertaban sus producciones en los mercados exteriores.

Si se pretendía que la Operación constituyese un éxito, tendrían que llevarse a efecto las siguientes bases⁷³:

- Una importante labor de propaganda, sobre todo en Hispanoamérica.
- Una atención preferente a la calidad en los artículos y a la presentación de los mismos.
- Una prospección y estudio de las condiciones de cada mercado que facilitasen la colocación de los productos.

Además del impulso dado al comercio exterior por este tipo de operaciones especiales, a partir de los años cincuenta la CCB

⁷³ VICCB, 1957, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 26-5-1957, al Subsecretario de Comercio.

llevaría a cabo infinidad de gestiones tendentes a la promoción de exportaciones, bien mediante labor de asesoría para lograr la adaptación de la producción a las exigencias del mercado exterior, o bien mediante la evacuación de consultas a sus asociados acerca de aspectos como la financiación, el seguro o la desgravación fiscal.

8.3.5. El comercio exterior en los años sesenta.

A solicitud de la Dirección General de Comercio Exterior, interesada en conocer la opinión de las Cámaras de Comercio en relación con la nueva lista de mercancías a incluir en el sistema de liberalización de importaciones, la CCB elevó una serie de consideraciones en octubre de 1960, que nos permiten conocer el sentir de los empresarios vizcaínos respecto a la política comercial, y más concretamente a la importación, al iniciarse la década de 1960.

La CCB comenzaba su informe afirmando que el propio Código de Liberalización de la OECE admitía en su articulado que sus normas de liberalización no eran de estricto cumplimiento. Una vez matizado este aspecto -ya de por sí revelador-, la CCB concretaba los siguientes puntos⁷⁴:

- No aceptar liberalizaciones para artículos manufacturados con materias primas de origen extranjero si éstas previamente no

⁷⁴ MICCB, 1960. "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 3-10-1960, a la Dirección General de Comercio Exterior.

habían sido liberalizadas.

- No liberalizar la importación de artículos manufacturados similares a los que también se fabricasen en España.

- Proceder con extremada prudencia al confeccionar la lista de artículos liberalizados.

- Establecer las liberalizaciones pertinentes no de forma rígida y estricta, sino con amplia flexibilidad, permitiendo modificaciones puntuales en beneficio de la producción interior.

- Otorgar las liberalizaciones dentro del normal mecanismo del vigente Arancel.

- En orden a promocionar el sector naval, la CCB prefería que se incluyeran dentro de las próximas liberalizaciones aquellos equipos navales que no se construyeran en España, tales como agujas giroscópicas, auto-timoneles, supertifones, instrumentos de control y medida, piezas para instalaciones de aire acondicionado, madera de teca y materiales diversos para la construcción naval.

Una vez más, por lo tanto, la Cámara defendía la necesidad de proceder con extremada prudencia a la hora de retirar las barreras que obstaculizaban la importación y, también una vez más, se ponía sumo cuidado en aclarar que especialmente las producciones a las que se dedicaba la industria española no podían ser objeto de ningún tipo de liberalización.

Por otro lado, en relación con la exportación, también durante los años sesenta, la CCB continuó desarrollando una amplia labor de fomento a esta actividad, aportando ayuda económica e

informativa para la asistencia a diversas ferias de muestras, exposiciones y certámenes; publicando periódicamente boletines informativos sobre mercados extranjeros; tramitando solicitudes para el Registro Oficial de Exportadores o desarrollando el Servicio de Desgravación Fiscal a la Exportación. Asimismo, como sucesora de la Operación M-5, se constituyó en 1966, bajo el patrocinio de la Cámara, la "Agrupación de Exportadores Metalúrgicos de Vizcaya" (AGEX), con la finalidad de continuar con la labor de fomento a la exportación de transformados metálicos, y de crear una mentalidad exportadora con carácter de continuidad en las empresas del ramo.

Entre los esfuerzos de la CCB por fomentar el comercio exterior, también fue adquiriendo cada vez más relevancia su gestión en aras a conseguir una desgravación fiscal que sirviese de estímulo a las exportaciones. Así lo expuso en escritos enviados en abril y en diciembre de 1960 -con la mediación del CSCC- al Ministerio de Comercio. La CCB, si bien reconocía que la estabilización de la peseta, al fijar el valor del dólar en 60 pesetas, contribuyó a estimular la exportación, también consideraba necesario aplicar la desgravación fiscal como incentivo a esta actividad⁷⁵.

El sistema de desgravación fiscal a la exportación se estableció por Decreto nº 1.439/1960, de 21 de julio. Poco tiempo después, por Orden de 20 de marzo de 1961, las Cámaras de

⁷⁵ MICCB, 1960, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 28-4-1960, por medio del CSCC al Ministerio de Comercio. MICCB, 1960, "Informes". Informe de CCB, el 15-12-1960, a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio, a través del CSCC.

Comercio de Madrid, Barcelona y Bilbao, con vistas a agilizar este sistema, dispondrían del "Servicio de desgravación fiscal a la exportación", que beneficiaba a una relación extensa de producto⁷⁶. Este servicio se fundamentaba básicamente en tres aspectos: a) trámite de los expedientes ante la Delegación de Hacienda; b) garantía de ayuda; c) devolución por adelantado del porcentaje de desgravación correspondiente al exportador (NOTA MICCB, 1961, "Comercio Exterior").

También durante la década de los sesenta, existió el convencimiento de que el aumento regular de la actividad exportadora debería forzosamente ir precedido de la reactivación de la demanda interior, tal y como ocurría en la mayor parte de la Europa Occidental, de forma que ambos mercados -interno y externo- se complementasen; resultando de otro modo muy difícil poder exportar a precios competitivos, sin el soporte imprescindible de los precios interiores. Tal era la opinión de la CCB en informes enviados, en diciembre de 1960, a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio; y en noviembre de 1961, al Consejo Superior de Cámaras⁷⁷.

⁷⁶ Los primeros productos beneficiados por esta desgravación fueron: transformados metálicos, productos químicos, pieles y sus manufacturas, artículos de caucho, sombreros, paraguas, bastones y sombrillas, textiles naturales y sintéticos y artificiales, tapices, alfombras, textiles metálicos, tejidos, cerveza, mostos, vinos y vermouths, sidra y aguardiente, calzado, conservas vegetales y de pescado, mariscos, aceites esenciales, jabones y productos de perfumería y tocador. Posteriormente, el servicio de Desgravación Fiscal a la Exportación se fue extendiendo a otros productos como cemento, mineral de hierro fosforoso, wolframio, ilmenita, manufacturas de caucho, sal, arcilla, baritas, espato-fluor, corcho, ceras, maderas, pólvora, pasta de papel, pesca de Canarias, libros, periódicos, revistas, joyería, bisutería, abonos, y un largo etcétera.

⁷⁷ MICCB, 1960, "Informes". Informe de CCB, el 15-12-1960, a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Comercio, a través del CSCC. MICCB, 1961, "Comercio Exterior". Informe de CCB, el 3-11-1961, a solicitud del CSCC.

Otra circunstancia que nos permite conocer la postura de los empresarios vizcaínos en relación con el comercio exterior, fue el anteproyecto de Ley relativo a las Admisiones Temporales y Tráfico de Perfeccionamiento, acerca del cual, la CCB emitió un informe en noviembre de 1961. En dicho informe, tras hacerse eco del interés del Gobierno por estimular el comercio exterior y dotar de mayor agilidad a la admisión de materias primas con vista a su ulterior transformación y reexportación, la Cámara hacía hincapié en la necesidad de que todo esto quedase supeditado al interés de la industria básica española: insistiendo, además, en que al amparo de esta finalidad no se filtrasen, libres de derechos aduaneros, importaciones fraudulentas⁷⁸.

También con el fin de fomentar las exportaciones de productos manufacturados, el Gobierno desarrolló, a comienzos de 1964, el estudio de un Decreto sobre el sistema "draw-back", que dispondría la devolución de derechos arancelarios a la importación de materias primas o de artículos semifabricados con destino a su elaboración o reelaboración en España y a su posterior reexportación. En medios empresariales vizcaínos no fue considerada favorablemente esta medida, de modo que, la CCB envió un escrito al CSCC, exponiendo sus alegaciones. Estas, básicamente venían a decir que dado el aumento, ya harto recargado, de las importaciones, se temía que el sistema pudiera servir aún más de incentivo a una importación desmedida de

⁷⁸ MICCB, 1961, "Comercio Exterior". Informe de CCB, el 3-11-1961, a solicitud del CSCC.

materias primas o productos semimanufacturados, en detrimento de la utilización de análogas materias o productos de origen español. Además, si se consideraba ya de por sí exagerada la liberalización y el dumping, éstos aún habrían de verse aumentados con la devolución de los derechos aduaneros. A estas alegaciones se añadía el temor a que se pudiera derivar hacia mayores importaciones en perjuicio de la actividad industrial interior, e incluso a una modificación de precios más o menos especulativos de las importaciones, pensando en la hipotética devolución de los derechos de aduanas⁷⁹.

La CCB, en su afán por incentivar la actividad exportadora, también hizo referencia en ocasiones a la labor que correspondía al Estado en el fomento de la exportación. Así, el presidente de la Cámara, Isidoro Delclaux, opinaba en 1967 que la conquista de mercados exteriores exigía importantes esfuerzos, no sólo en precios y calidades, lo cual competía a la empresa, sino igualmente en labores de publicidad, difusión y promoción comercial que, en la mayoría de los casos, rebasaba las posibilidades de cualquier empresario a nivel individual. Por este motivo, era el Estado quien debía intensificar esa promoción ya iniciada con diversos éxitos⁸⁰.

⁷⁹ MICCB, 1964, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 25-5-1964, al Presidente del CSCC.

⁸⁰ MICCB, 1967, "Informes". Texto transcrito de la rueda de prensa dada por el Presidente de CCB, Isidoro Delclaux, el 5-1-1967. Reiteradamente -por ejemplo, en septiembre de 1969-, la CCB volvería a insistir ante el Ministerio de Comercio en la necesidad de reafirmar la continuidad la política de fomento a la exportación. MICCB, 1969, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 10-9-1969, al Ministerio de Comercio.

Una vez más, en escritos enviados por la Cámara al Vicepresidente del Gobierno y al Ministro de Comercio, en abril y agosto de 1970 respectivamente, se hacía hincapié en la necesidad de impulsar la actividad exportadora. Por ello, se insistía en la necesidad de que el Ejecutivo definiese una política con carácter de continuidad, que permitiese a las empresas disponer y conocer las condiciones para desarrollar su actividad en los mercados exteriores con carácter permanente. En consonancia con este planteamiento, una premisa imprescindible resultaba establecer el equilibrio entre importaciones y exportaciones, sin necesidad de recurrir al "procedimiento fácil" de limitar o dificultar las primeras, lo que provocaba a su vez dificultades en el mercado interior de abastecimiento y, al mismo tiempo, encarecimiento de materias primas y retraso en la modernización del equipamiento industrial. Descartada esta posibilidad, para lograr una cobertura adecuada sólo restaba incrementar la exportación, adaptando un paquete de medidas que comprendiesen, por ejemplo, una cobertura de riesgos y financiación y promoción de exportaciones; es decir, unas garantías imprescindibles para que las Empresas acudieran a los mercados exteriores⁸¹.

Igualmente en estrecha vinculación con el comercio exterior, otro aspecto vino a inquietar especialmente a la Cámara de Comercio de Bilbao a finales de los sesenta, la posibilidad de

⁸¹ VICCB, 1970, Comercio Exterior. Escrito de CCB, el 30-4-1970, al Vicepresidente del Gobierno. Escrito de CCB, el 31-8-1970, al Ministerio de Comercio.

marginación de la labor de las Cámaras de Comercio en relación con la exportación. En efecto, con motivo de la publicación del D-L 16/1967, de 30 de noviembre, sobre Ordenación Comercial de los Sectores de Exportación, se suscitaron importantes controversias en las Cámaras de Comercio, contrariadas al ver cómo dicha Disposición parecía marginarlas de diversas funciones dentro de la actividad exportadora. Según la Ley, se pretendía encauzar este servicio a través del "único Organismo suficientemente capacitado y reconocido", para ello, la Organización Sindical. En tales condiciones, resulta lógico que la CCB elevase un escrito al Ministerio de Comercio, donde, tras repasar las actividades que las Cámaras venían realizando en el fomento del comercio exterior y en las relaciones mantenidas con organismos semejantes -Cámara de Comercio Internacional, Asamblea Permanente de las Cámaras de Comercio de la CEE, Cámaras de Comercio españolas en el extranjero-, se concluía haciendo mención a la contradicción que suponía desligar de este tipo de funciones a las Cámaras. El escrito de la CCB, además, se refería explícitamente al Reglamento General de las Cámaras españolas, que las definía como Organismos oficiales de acción pública y a la par consultivos de la Administración, y que les atribuía finalidades específicas directamente relacionadas con la tarea exportadora⁸².

⁸² MICCB, 1967, "Comercio Exterior". Escrito de CCB, el 26-12-1967, al Ministerio de Comercio.

8.3.6. El Arancel.

Como consecuencia lógica del nuevo rumbo dado a la política económica desde 1959, y en plena euforia estabilizadora, se elaboró un nuevo Arancel que viniese a actualizar y sustituir al vigente de 1922.

Ante la inminencia de verse publicado el nuevo Arancel, en círculos empresariales bilbaínos surgió la lógica preocupación e incertidumbre, canalizada por la CCB mediante una serie de telegramas enviados al Subsecretario de la Presidencia del Gobierno y a diversos ministerios. Las peticiones vizcaínas eran escuetas: el mantenimiento de la protección a la industria mediante el establecimiento de tarifas arancelarias⁸³.

La Ley Arancelaria 1/1960, sería aprobada el 1 de mayo; poco después, por Decreto 999/1960, de 30 de mayo, se aprobó el nuevo Arancel de Aduanas. Mientras, por Decreto 1.015/1960, de 3 de junio, se estableció el impuesto denominado, "Derecho Fiscal a la Importación".

Solamente un año después de aprobarse el nuevo Arancel, se planteó ya de forma decidida la posibilidad de establecer en él

83 MICCB, 1960, "Aduanas y Aranceles". Telegrama de CCB, el 5-5-1960, al Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, Ministros de Comercio, Industria y Trabajo, Hacienda y Ministro sin cartera, Gual Villalbi. El entonces Procurador en Cortes por las Cámaras de Comercio y Vocal del Pleno de la CCB, Isidoro Delclaux, participó en la Comisión de Comercio de las Cortes, como miembro de la Ponencia nombrada para el estudio del Pl. de Bases Arancelarias. MICCB, 1960, "Aduanas y Aranceles". Igualmente con la finalidad de asesorar al Ministerio de Comercio y de Hacienda y a la Dirección General de Aduanas en la aplicación de los nuevos Aranceles y fijación de los derechos "ad-valorem", se constituyó, en 1959, en el CSCC, la Comisión Delegada de Aranceles y Valoraciones; la CCB también consiguió representación en dicha Comisión. MICCB, 1961, "Aduanas y Aranceles".

ciertas modificaciones. El motivo era la posibilidad inmediata de la incorporación española en el GATT, lo que conllevaba la reducción de diversas partidas arancelarias consideradas excesivamente proteccionistas por los técnicos del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio. La CCB no ocultaba su preocupación ante estas pretensiones, a la vez que no consideraba lógico que apenas llevando un año de existencia, y careciéndose prácticamente de experiencia con respecto al Arancel, nuevamente debiera soportar modificaciones. Tampoco se consideraba especialmente prudente proceder a una nueva modificación en profundidad, en aquellos momentos de reajuste industrial -en virtud del Plan de Estabilización-, y del posterior inicio de reactivación económica, de la que todavía no podían preverse las consecuencias.

Por estos motivos, la CCB afirmaba claramente que en caso de que España se incorporase al GATT, y de que se accediese a la solicitada reducción de los derechos arancelarios, los efectos serían altamente perjudiciales para la industria española. En relación con este rechazo a las pretensiones del organismo internacional, la CCB, concluía: "Si el Arancel se había confeccionado con vistas a garantizar el desarrollo industrial del país, y había sido recomendado y estimulado por los órganos de Poder Público, no podía quedar relegado por la simple petición de aquellos países que, mirando a la mayor expansión de su economía, pretenden alcanzar sus aspiraciones a costa de otras

economías, prevaleciendo del ambiente liberador que en la actualidad predomina en el comercio exterior"⁸⁴.

Tenaz en su planteamiento, la CCB hizo saber personalmente a Alberto Ullastres su punto de vista al respecto, bajo el mantenimiento de los siguientes parámetros⁸⁵:

- Imposición de la completa vigencia del actual Arancel, que todavía no había tenido en la práctica virtualidad plena por las restricciones a que venía sometido desde su promulgación.

- Mantenimiento de un criterio claro de no reducción de la protección arancelaria, en relación con las conversaciones de ingreso en el GATT.

- Necesidad de acudir al asesoramiento de los colectivos empresariales comerciales e industriales en caso de procederse a cualquier modificación del Arancel, como las que se pretendían introducir por iniciativa exterior. (En la elaboración del Arancel habían intervenido representantes de la Empresa a través de diversas Comisiones de Trabajo, en caso de renovación debería actuarse por medio de la Comisión Revisora y de las Comisiones de Trabajo, es decir, debería reunir los asesoramientos con que contó en su confección).

- Necesidad de establecimiento de medidas anti-dumping, como fijación de derechos específicos mínimos para los productos en que se observase dicha práctica. Ya que el Arancel promulgado

⁸⁴ MICCB, 1961, "Aduanas y Aranceles". Escrito de CCB, el 17 de agosto de 1961, al Ministerio de Comercio. MICCB, 1961, "Comercio Exterior". Informe de CCB, el 3-11-1961, a solicitud del CSCC.

⁸⁵ MICCB, 1961, "Aduanas y Aranceles". Escrito de CCB, el 17 de agosto de 1961, al Ministerio de Comercio.

tuvo como base de estudio unas condiciones de mercado europeo, distintas a las vigentes, se mostraba insuficiente, favoreciendo la práctica del dumping en determinados renglones.

- Necesidad de establecer "una tranquilidad mínima hacia un futuro de la industria y el comercio", imprescindible para lograr la expansión de la economía española. Por ello se solicitaba: "un Arancel en vigencia que impida, frene o gradúe apetencias del exterior".

8.4. LA ESTABILIZACION Y EL DESARROLLISMO.

En 1959, la puesta en práctica del Plan de Estabilización marcaría un punto de inflexión para la política económica española que, posteriormente, fue continuado mediante las sucesivas disposiciones aprobando la puesta en práctica de los Planes de Desarrollo. Con ello, la economía española abandonaba ya más claramente las reminiscencias de las dos décadas anteriores, decantándose decididamente por la progresiva flexibilización e incluso liberalización en diversos aspectos.

Respecto al modo en que los empresarios vizcaínos, en general, y la propia CCB se posicionaron en relación a estos cambios tan trascendentales, y las posibles ventajas o inconvenientes originadas para la economía vasca a raíz de su

puesta en marcha, se puede afirmar que, en líneas generales, la CCB no manifestó excesiva pasión, ni a favor, ni en contra, manifestándose a menudo a la expectativa para calibrar posteriormente las consecuencias. De este modo, aunque la propia CCB -en un informe emitido en julio de 1961- calificó de necesarias las medidas de estabilización y restricción que se venían aplicando⁸⁶, a menudo, igualmente haría referencia a otros aspectos no tan favorables derivados de este nuevo rumbo a la política económica.

También en relación al Plan de Estabilización, el Presidente de la CCB, Isidoro Delclaux, afirmaría ocho años después de su aprobación, que había constituido un cambio acertado en relación a la política económica, en tanto que posibilitó: una gradual apertura de las fronteras, disponibilidad de utillaje industrial del exterior, adquisición de materias primas baratas y abundantes y, al mismo tiempo, contención de los precios de los artículos de consumo, que de otra forma se habrían disparado aún más al alza. Sin embargo -afirmaba-, estas medidas estabilizadoras también ocasionaron diversos problemas, esencialmente a la industria española. De este modo -proseguía-, al encontrarse esta industria claramente atrasada con respecto a otros países del entorno, se resintió con la competencia exterior, viéndose obligada a un intento de modernización acelerada, que anteriormente no había podido efectuarse porque la iniciativa

⁸⁶ MICCB, 1961, "Informes". Informe de CCB, el 3-7-1961, a requerimiento del Gobernador civil de Vizcaya.

privada no dispuso de las divisas necesarias para la importación de maquinaria y tecnología⁸⁷.

Es decir, la nueva política económica iniciada a partir de 1959 con la Estabilización, había ocasionado como factores favorables para la economía española, la posibilidad de adquirir tecnología moderna para la industria, materias primas asequibles y contención relativa de los precios de los artículos de consumo. Como contrapartida había originado algunos factores negativos que se reducían preferentemente a las dificultades surgidas para la industria española, obligada ahora a pujar con una industria europea que, por diversos motivos, era claramente más competitiva.

Pocos meses después, en agosto de 1967, el nuevo Presidente de la CCB, Juan Llasera, en relación con el cambio que supuso en la política económica la liberalización progresiva del comercio exterior, sostenía que, a pesar de la inflación provocada por la política económica liberalizadora y por la financiación del desarrollo a base de una creación artificial de medios de pago, el resultado había sido favorable para la economía española en general, teniendo su reflejo más inmediato y perceptible en un incremento del turismo con el consiguiente aumento en las reservas de divisas. No obstante, también hacía referencia a diversos aspectos negativos que habían acompañado a la Estabilización. Así, por ejemplo, sostenía que sus resultados se

⁸⁷ MICCB, 1967, "Informes". Texto transcrito de la rueda de prensa dada por el Presidente de CCB, Isidoro Delclaux, el 5-1-1967. Informe de CCB, el 25-1-1967, a solicitud del Gobernador Civil de Vizcaya.

alcanzaron con el sacrificio de otros sectores, como el de la industria pesada y la de bienes de equipo. Al mismo tiempo, se lamentaba de la "política cambiante de aceleraciones y frenazos bruscos e inesperados" que perjudicó sensiblemente las perspectivas empresariales, ocasionando una delicada incertidumbre; ya que tras haber sido realizadas arriesgadas inversiones, su futura rentabilidad a menudo resultaba problemática. Por ello, consideraba imprescindible la aplicación de medidas y estímulos para, por ejemplo, la protección a los sectores más afectados como el de electrodomésticos o la industria naval; o, asimismo, la concesión de facilidades y exenciones fiscales a las fusiones y asociaciones de empresas⁸⁸.

Durante los primeros años del Desarrollo, además, la excesiva expansión de la demanda agregada, generada tanto por el sector público como por el privado, dio lugar, a finales de 1965, a la adopción de nuevas medidas estabilizadoras que restaron velocidad, tanto al proceso de expansión, como a la presión inflacionista que le acompañó y que era necesario atajar. La CCB consideraba justificadas estas medidas, pero reconocía que provocaban pesimistas perspectivas empresariales, afectando de forma especial a las nuevas inversiones y a la actividad industrial⁸⁹.

⁸⁸ MICCB, 1967, "Feria Internacional de Muestras de Bilbao". Discurso del presidente, Juan Llasera, el 14-8-1967.

⁸⁹ MICCB, 1967, "Informes". Informe de CCB, el 25-1-1967, a solicitud del Gobernador Civil de Vizcaya.

En consonancia con lo anterior, el nuevo presidente de la CCB, Enrique Guzmán, se refirió en marzo de 1968, en presencia de López Bravo, a la necesidad de una definición clara de la política económica que, en lo posible, evitase la incertidumbre y desconfianza existente entre la clase empresarial. Esta idea - la necesidad de definir con claridad, las líneas básicas de la política económica, evitando improvisaciones y cambios bruscos-, poco a poco se iría convirtiendo en una constante en los informes y manifestaciones diversas efectuadas por los directivos y vocales de la CCB⁹⁰.

El mismo punto de vista volvió a plasmarlo el propio Enrique Guzmán, también en 1968, cuando hizo referencia a la "falta de firme orientación en la política económica general". Estas incertidumbres -continuaba el Presidente de la Cámara-, paralizaban las decisiones empresariales en orden a la inversión⁹¹. De nuevo, en 1970, volvía a preocupar en Vizcaya el tema tan complejo de la violencia con que se sucedían los ciclos económicos, y la necesidad de aplicar medidas conjuntas -entre Gobierno, empresarios y trabajadores- para atajarlo⁹².

⁹⁰ MICCB, 1968, "Informes". Discurso del Presidente de la CCB, Enrique Guzmán, en la inauguración oficial de la V Bienal Española de la Máquina Herramienta, el 4-3-1968.

⁹¹ MICCB, 1968, "Feria de Muestras Internacional de Bilbao". Discurso del Presidente, Enrique Guzmán, el 14-8-1968, en la inauguración de la XVII Feria de Muestras de Bilbao.

⁹² MICCB, 1970, "Ferias, Congresos y Exposiciones". Discurso del Presidente de CCB, Enrique Guzmán, en la inauguración de la V Feria Internacional de Muestras de Bilbao, el 1-7-1970.

Junto al problema de falta de definición a medio de plazo de la política económica, y al de la violencia con que se sucedían los ciclos en la economía española, otro aspecto igualmente preocupante para los empresarios vascos lo constituyó la creciente inflación, acerca de la cual, decía la CCB en 1972, que era el "eterno convidado de piedra" de la economía española. Como posibles soluciones para tratar de reducir en lo posible la inflación, la Cámara se refería a una serie de medidas⁹³:

- Dotar de mayor coherencia y coordinación a la política económica, tomando en consideración los principios de "integración, racionalidad económica y selectividad".

- Insistir en la necesidad de que no bastaba producir más, sino mejor, concediendo mayor atención a la calidad.

- Dar prioridad a los artículos con mayor valor añadido.

- Fomentar la investigación.

- Impulsar los sectores tecnológicamente en punta, "sin caer en excesos de chauvinismo ni de nacionalismo económico a ultranza".

Todavía en 1973, en un momento en el que la crisis iba a comenzar a hacer su aparición, aun reconociendo importantes avances en la economía española, la CCB solicitaba al Ejecutivo mayor claridad en relación a la política económica⁹⁴.

⁹³ MICCB, 1972, VII Feria Internacional de Bilbao". Discurso de Enrique Guzmán, en la inauguración de la VII Feria Internacional de Bilbao. Respecto a la actitud de la CCB ante la política fiscal y monetaria del Franquismo: VELARDE, P.M. y ALLENDE, F. (1993).

⁹⁴ MICCB, 1973, "VIII Feria Internacional de Muestras de Bilbao". Discurso de Enrique Guzmán en la inauguración de la VIII Feria Internacional de Muestras de Bilbao.

Hacia 1974 se dejaban sentir ya más claramente los síntomas de la crisis económica. Así lo reflejaba la CCB: "La incidencia de los efectos negativos ocasionados a nuestra economía en particular por los incrementos de precios del petróleo y materias primas, la escasez mundial de alimentos, la inflación, la mayor inmigración, el descenso del turismo y el enorme aumento de nuestros pagos al exterior, exige la aplicación de un conjunto de medidas correctoras de amplio alcance"⁹⁵. También en relación al encarecimiento de las materias primas y el petróleo, la CCB decía que la elevación de los precios de estos productos, así como la desaceleración económica y los crecientes déficits de las balanzas de pagos padecidos por la mayoría de los países de la OCDE en los últimos meses, afectaron también a la economía española de manera muy directa. Aunque concluía: "Afortunadamente, en este primer semestre de 1974, hemos podido soslayar parcialmente estos problemas, por lo que a la tasa de nuestro desarrollo se refiere, al seguir manteniendo un ritmo de actividad apreciable, que no difiere sensiblemente del alto porcentaje de crecimiento del producto nacional bruto, logrado en 1973"⁹⁶.

⁹⁵ MICCB, 1974, "VIII Biennal española de la Máquina Herramienta". Discurso del Presidente de la CCB, Enrique Guzmán, en la inauguración de la VIII Biennal española de la Máquina Herramienta.

⁹⁶ MICCB, 1974, IX Feria Internacional de Muestras. Discurso del Presidente de la CCB, Enrique Guzmán, en la inauguración de la IX Feria Internacional de Muestras de Bilbao, el 22-6-1974.

8.5. HACIA LA INTEGRACION EN EUROPA.

Tras la Segunda Guerra Mundial se procedió a la constitución de diversos organismos económicos de carácter supranacional. Economistas, empresarios y políticos habían acabado por comprender la necesidad de multiplicar los intercambios internacionales, huyendo de medidas proteccionistas y de intercambios bilaterales, y procurando la creación de organismos en común que regulasen los diferentes sectores. En consonancia con esta tendencia, ya iniciada en Bretton Woods, se fueron creando, entre la segunda mitad de la década de los cuarenta y finales de los años cincuenta, diversos organismos económicos como el FMI, el BIRD, el GATT, la OECE, o la CEE. España, de momento, resultó marginada de todos ellos. A finales de los cincuenta, al compás de los ritmos de cambio rápido, y de una cierta apertura y flexibilidad que se iniciaba entonces para la economía española, comenzaría a plantearse ya la posibilidad de una integración seria en las diversas instituciones y organismos de la Europa Occidental.

La postura del empresariado vasco en conjunto ante tal posibilidad puede ser analizada en el informe que la CCB envió en enero de 1959 al Ministerio de Comercio, mediante la intermediación, una vez más, del CSCC. En dicho informe se daba respuesta al cuestionario sobre la posición española ante la integración europea. La CCB reconocía que España tenía pocas posibilidades de desarrollarse al margen de las organizaciones

internacionales europeas, por lo que estaba apremiada a ingresar en la OECE y en la CE. Dado que tarde o temprano este paso era irremediable, se precisaba adoptar medidas de orden financiero y monetario que facilitasen esta incorporación, pero, siempre prestando una atención especial al proceso de reforma o de readaptación para acercar la estructura económica española a la del ámbito occidental. Además, se hacía especial referencia a la necesidad de que los pasos hacia la integración debían verse adaptados a las características peculiares de cada economía. Por este motivo, se pedía, tanto a la OECE como a la CEE, la elasticidad necesaria para amoldar las circunstancias tan desiguales existentes entre países ya industrializados y países en desarrollo industrial, "desigualdad que una liberalización indiscriminada del comercio y los pagos intraeuropeos no haría más que agravar".

En definitiva, la CCB defendía una liberalización "a la carta", ampliamente matizada y flexible, que no resultase incompatible con las premisas de una política desarrollista como la española; que se concordase igualmente con restricciones comerciales de carácter protector para la industria básica de cada país; que beneficiase a las materias primas y energía propias; y que posibilitase un ahorro de divisas, mediante una selección de los sectores interesantes para la inversión.

De cualquier manera, la Cámara reconocía que en muchos aspectos la economía española precisaba todavía una modificación en profundidad en su estructura y política económicas, por lo que

no estaba preparada para una integración con Europa. En este sentido, la CCB reconocía la imposibilidad de exigir a la OECE fórmulas de flexibilidad en la política de liberalización de comercio y en los pagos cuando, al propio tiempo, la política económica en España no se hallaba adecuadamente coordinada ni desarrollaba una política de estabilidad monetaria, crediticia, financiera o fiscal.

Por otro lado, en relación a los objetivos fijados por la Comunidad Económica Europea, como la unión económica y política, la CCB no dudaba en calificarlos de "sobradamente ambiciosos y especulativos, posiblemente irrealizables algunos de ellos". No obstante, comenzaba a mostrarse entonces una opinión por fin favorable a una política menos proteccionista, reconociéndose las ventajas que se derivarían para el desarrollo económico de aspectos como la multilateralidad en el comercio exterior; la estabilidad de los cambios; la convertibilidad de las monedas; o el libre intercambio de capitales, personas y servicios; pero, eso sí, realizándose todo ello de forma paulatina y teniendo en cuenta las características y el grado de desarrollo de cada país.

En relación a la posible recepción de ayuda internacional, la CCB sostenía que España, "que no participó del Plan Marshall, que fue el factor más operante del desarrollo industrial de gran parte de Europa, bien debiera merecer, en la hora actual, un trato de favor que borrara de algún modo el consciente abandono en que se le tuvo durante muchos años, aislada de toda ayuda y colaboración y censurada políticamente por seguir una línea

política y una trayectoria exterior que el tiempo no ha hecho otra cosa que darle cumplida razón". Se reconocía además, la imposibilidad española para convertir su divisa sin ayuda fuerte del exterior. Esta ayuda se esperaba procediera del Banco Mundial, del que formaba parte España desde julio de 1958.

Respecto a las medidas a adoptar en la economía española, para tratar de acercarla a la del ámbito occidental, la CCB aludía a las siguientes premisas:

- Solicitar una ayuda más eficaz del exterior, destinada a la reposición del equipo industrial (especialmente bienes de equipo para la industria pesada), ferrocarriles y centrales eléctricas; y para el logro de materias primas como algodón, fertilizantes, metales, petróleo y caucho.

- Resolver los desequilibrios entre costes de fabricación y precios de venta, tratando de aproximar los precios interiores a los del exterior.

- Lograr el equilibrio presupuestario, renunciando si fuera preciso a obras y servicios poco rentables.

- Adecuar el fomento del ahorro y las inversiones.

- Asimilar paulatinamente los múltiples cambios con los que se operaba en el comercio exterior, reduciéndolos al mínimo en un período transitorio y, paralelamente, proceder al fortalecimiento de la peseta (continuando a este objeto con la tendencia marcada por el Decreto de 5 de abril de 1957).

- Tecnificar y modernizar el sector agrícola. Lográndose con ello elevar el nivel de vida de los agricultores y, al mismo

tiempo, evitar el consumo de divisas en la importación de productos alimenticios⁹⁷.

Todavía en 1963, la CCB sostenía que aun no dudando de la necesidad de integrarse en la economía europea, la distancia entre la economía española "más o menos autárquica" y la de los otros países era amplísima. Por ello se hacía necesaria la aplicación de medidas drásticas en el mercado interno español, que fomentasen los consumos propios, antes de proceder a la apertura de fronteras y la confrontación con el exterior. Además, la Cámara insistía en la necesidad de que las empresas españolas realizasen esfuerzos tendentes a alcanzar las dimensiones y capacidad que les permitiese equipararse a las de la CEE, mediante una serie de concentraciones, fusiones o absorciones, o por medio de acuerdos de colaboración con otras empresas nacionales o extranjeras⁹⁸.

A la hora de conocer la opinión empresarial vizcaína respecto a la integración en la CEE, también pueden resultar útiles las opiniones del Presidente de la CCB, Juan Llasera, cuando, en agosto de 1967, afirmaba que Vizcaya, debido a la importancia de su planta industrial, era especialmente sensible a los posibles

⁹⁷ MICCB, 1959, "Informes". Informe de CCB, el 31-1-1959, al Ministerio de Comercio, por medio del CSCC. También en relación con las negociaciones de España con la CEE, la CCB, siguiendo una tradición de las asociaciones empresariales, como era la de procurar en todo momento tener cabida en los organismos influyentes en política económica, afirmaba la necesidad de conceder representación de la industria y comercio en la Comisión negociadora con la CEE. En este aspecto, algo se había logrado ya a partir de la admisión de las Cámaras de Comercio como observadoras ante la Asamblea Permanente de Cámaras de Comercio de la Comunidad. MICCB, 1967, "Feria Internacional de Muestras de Bilbao". Discurso del Presidente, Juan Llasera, el 14-8-1.967

⁹⁸ MICCB, 1963, "Informes". Informe de CCB, el 23-3-1963, al CSCC.

perjuicios que pudieran derivarse de una prematura integración en organismos supranacionales, antes de que las inversiones en curso para la modernización de las instalaciones fabriles hubieran alcanzado su plena madurez y rentabilidad⁹⁹.

Con la firma en Luxemburgo del Acuerdo Comercial Preferencial entre España y la CEE, en 1970, se daba otro paso cualitativo en el proceso de integración de la economía española en la europea. Ante la inminencia de la entrada en vigor del Acuerdo, y dada la repercusión que podría tener en la economía española, la CCB volvía entonces a llamar la atención con relación a una serie de aspectos. Tales como¹⁰⁰:

- La necesidad de acomodar la política económica en relación al panorama europeo.
- La necesidad de adecuar la tasa de inflación y a su vez evitar cualquier tipo de recesión.
- La alteración, si fuera preciso, de los grandes condicionantes estructurales del desarrollo español.
- El manejo con prudencia de los mecanismos de la política monetaria, ya que, aún no siendo excesivamente drásticas, las restricciones monetarias estaban causando graves problemas a la débil estructura financiera de muchas empresas.

⁹⁹ MICCB, 1967, "Feria Internacional de Muestras de Bilbao". Discurso del Presidente, Juan Llasera, el 14-8-1967.

¹⁰⁰ MICCB, 1970, "Ferias, Congresos y Exposiciones". Discurso del Presidente de CCB, Enrique Guzmán, en la inauguración de la V Feria Internacional de Muestras de Bilbao, el 1-7-1970.

Nuevamente, en relación con la firma del Acuerdo Preferencial, el Presidente de la CCB reconocía que se derivaban para la economía española una serie de problemas a corto y a largo plazo, pero que aun así, "no tenemos otra opción que integrarnos con Europa". En concreto, algunos de los problemas a los que hacía referencia, eran los siguientes¹⁰¹:

- La necesidad de arbitrar una fórmula a fin de que los tradicionales productos agrícolas no se vieran perjudicados.

- Las dificultades que afectarían a la producción industrial a consecuencia de sus "condiciones de desigualdad" con el resto de los países europeos.

- La complejidad en las negociaciones, porque a los obstáculos de orden extraeconómico se añadía la imposibilidad de ofrecer un desarme total del Arancel para los productos industriales españoles y, por otro lado, resultaba inimaginable pensar en que la agricultura de exportación fuese la gran sacrificada en aras de la integración en Europa.

- La inconveniencia del marco jurídico previsto en el Tratado de Roma, que disponía por ejemplo que un país europeo como España quedase en el grupo de países no europeos que tenían firmados acuerdos comerciales preferenciales con la Comunidad.

En opinión de la CCB, todos estos obstáculos habría que irlos superando con flexibilidad de criterios y sin inmovilismos, buscando para ello las fórmulas más adecuadas dispuestas en el Tratado de Roma. De este modo, "esta integración de pleno derecho

¹⁰¹ MICCB, 1972, VII Feria Internacional de Bilbao". Discurso de Enrique Guzmán, en la inauguración de la VII Feria Internacional de Bilbao.

con Europa vendrá dada por el peso mismo de las circunstancias"¹⁰².

La ampliación de la CEE en 1973, con la entrada de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido, introdujo un nuevo elemento de incertidumbre, a consecuencia de los efectos que esto podría tener para la futura integración española. La CCB, que consideraba un pleno acierto la firma del Acuerdo Comercial Preferencial en 1970, reconocía, sin embargo, que la ampliación de la Comunidad alteraba de manera profunda el equilibrio existente, perjudicando a las exportaciones agrícolas españolas y estableciendo un nuevo elemento de incertidumbre para la exportación industrial. Se reconocía además que las nuevas negociaciones iban a resultar muy laboriosas, dado el endurecimiento de la postura de la Comunidad Europea. Además la CCB sostenía que, independientemente de la fórmula jurídica idónea para concluir un nuevo acuerdo, la industria española no podía soportar en el plazo de tres o cuatro años, un desarme arancelario prácticamente total, unido a la supresión de los contingentes.

A pesar de todos estos inconvenientes, la Cámara insistía en la necesidad de llegar a una fórmula jurídica que permitiese seguir comerciando con la Comunidad y aumentar los intercambios, sin perder de vista una asociación más estrecha, que tendría que venir con el tiempo. Por ello, concluía: "Eliminar deficiencias,

¹⁰² MICCB, 1972, VII Feria Internacional de Bilbao". Discurso de Enrique Guzmán, en la inauguración de la VII Feria Internacional de Bilbao.

reducir nuestros derechos arancelarios, liberalizar progresivamente nuestra economía, acomodar nuestro sistema fiscal al existente en Europa, son otras tantas tareas que tenemos asignadas para los próximos años"¹⁰³.

8.6. EL SECTOR NAVIERO.

En relación con el fomento de la navegación comercial y de las líneas de navegación en España, por Ley del 7 de mayo de 1942, se confirieron al INI una serie de prerrogativas en orden a su participación directa en el fomento del sector naval. Como ya se ha mencionado, la CCB no depositó apenas confianza en esta disposición, considerando, por su parte, que un estímulo más eficaz sería el incremento del apoyo y pedidos del Estado a las navieras españolas de probada capacidad y experiencia.

Una vez más volvía a presentarse la oposición sector público-sector privado. Y la CCB sostenía que "en vez de reprimir la iniciativa privada" se debía aprovechar todo su potencial económico. La asociación bilbaína avalaba esta opinión refiriéndose a las propias características del sector naviero, para lo cual sostenía que por movilidad, rapidez y por la frecuencia de cambios bruscos en los tráficos y mercados, el

¹⁰³ MICCB, 1973, "VIII Feria Internacional de Muestras de Bilbao". Discurso de Enrique Guzmán en la inauguración de la VIII Feria Internacional de Muestras de Bilbao.

sector exigía una atención constante, personal y estrecha, "características difíciles de obtener en la iniciativa estatal"¹⁰⁴.

Por otro lado, la CCB no era favorable a un incremento excesivo de la flota mercante -tendencia que se venía observando en otros países-. Al contrario, estimaba más prudente proseguir paulatinamente la renovación de la flota, lo que además se mostraba acorde con las escasas posibilidades del Estado a la hora de conceder primas a la navegación y, también, con el deseo de no provocar un exceso en la oferta de tonelaje con el consiguiente amarre de los buques y la caída del tipo de flete¹⁰⁵.

La necesidad de establecer una normativa más actual, que rigiese para el sector marítimo motivó, a comienzos de 1954, la elaboración de un anteproyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas. Como era de esperar, las empresas navieras asociadas a la CCB aportaron su opinión al respecto. Y esto nos permite analizar cuál era su grado de afinidad con relación a la política naval seguida por el Gobierno a mediados de los años cincuenta.

¹⁰⁴ MICCB, 1942, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB 30-7-1942, al Ministerio de Industria y Comercio. La CCB sostenía: "No se niega con esto que el Estado debe tener un pensamiento económico y que dirija superiormente la economía del país, (...), sino lo que se pretende establecer es que el Estado no puede convertirse en productor y en empresario, menos en una actividad económica de las características de la industria naviera, principios ya recogidos en nuestro Fuero del Trabajo".

¹⁰⁵ MICCB., 1947, "Informes". Informe de CCB, el 30-5-1947, a solicitud de la Junta Provincial para la Ordenación Económico-Social de Vizcaya".

Primeramente, la CCB, canalizando las inquietudes de los navieros, resaltaba la necesidad imperiosa de una Ley de Comunicaciones Marítimas y lo acertado de la orientación del anteproyecto, "por cuanto se concreta a regular, abarcando en todos sus aspectos un problema tan complejo de por sí y tan necesitado de una pronta regulación, como es el de nuestra Marina Mercante". En segundo lugar, lo que deseaban los navieros bilbaínos era en esencia mayor financiación estatal para el sector naval, en forma de primas a la construcción y subvenciones a las líneas regulares que no resultaban económicamente rentables, pero que era necesario mantener y, al propio tiempo, la disminución de la creciente competencia extranjera mediante una protección de tipo indirecto. En tercer lugar, se pedía también que la Subsecretaría de la Marina Mercante o la Dirección General de Navegación remitiesen el anteproyecto a las Cámaras de Comercio afectadas para hacer cuantas observaciones y sugerencias sobre su contenido considerasen de interés en relación con la redacción de la definitiva Ley. Y es que, conocedora del anteproyecto, la CCB, consideraba conveniente la supresión o modificación de algunos de sus artículos concretos¹⁰⁶.

Por fin, el 12 de mayo de 1956, se dictó la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, con objeto de impulsar su construcción y modernización, concediendo -entre otras medidas protectoras- modificaciones y exenciones fiscales. Con relación

¹⁰⁶ MICCB, 1954, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, el 19-2-1954, al CSCC, en relación con el anteproyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas".

a la Ley, los navieros bilbaínos pretendían, por un lado, que su aplicación se efectuase con la mayor rapidez y eficacia posible; por otro lado, que se ampliasen las exenciones fiscales que disponía¹⁰⁷.

En opinión de los navieros bilbaínos, la finalidad perseguida por la Ley -al pretender mejorar la construcción de buques y las comunicaciones marítimas a través de medidas protectoras-, merecía aplausos. Pero, debido a la falta de normas reglamentarias era difícil llevar a la práctica su articulado. Después de transcurrido más de año y medio desde su promulgación, todavía no se habían dictado las disposiciones reglamentarias para su desarrollo y aplicación, por lo que apenas tenía efectividad. Debido a ello, la CCB solicitó, en diciembre de 1958, al Subsecretario de la Presidencia del Gobierno y al Ministerio de Hacienda, que se publicasen las oportunas normas reglamentarias para su desarrollo.

En opinión de los navieros bilbaínos, si se pretendía que la Ley no perdiera su eficacia, los aspectos considerados de vital importancia y a desarrollar con carácter de urgencia mediante su Reglamento debían ser el establecimiento de un impuesto de transporte único; la constitución de una Comisión interministerial para fijación de las líneas preferentes de tráfico; la supresión de competencias antieconómicas con el ferrocarril y la carretera; o la concesión de bonificaciones de

¹⁰⁷ MICCB, 1957, "Protección a la Marina Mercante". Escrito de CCB, el 5-11-1957, al Ministerio de Hacienda.

practicaje, primas a la navegación y diversas bonificaciones fiscales¹⁰⁸.

Así mismo, la actitud de los navieros bilbaínos en relación con la práctica de cabotaje, una vez finalizada la Guerra Civil, se recogió en un informe de la CCB, remitido en marzo de 1942, al Director General de Comunicaciones Marítimas, con motivo del proyecto de Ordenación del Cabotaje Nacional, propuesto por la Comisión Permanente del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

La CCB consideraba importante dotar de mayor eficacia y regularidad los servicios de cabotaje, tal y como ya se apuntaba en el citado proyecto, con el que, por otra parte, los intereses bilbaínos coincidían en diversos apartados, y al que consideraban beneficioso. A juicio de la Cámara, los aspectos más interesantes para mejorar el cabotaje, eran los siguientes¹⁰⁹:

- "Que todos los puertos estén atendidos". (Así el apartado 2º del proyecto establecía que "los servicios habrán de considerarse en forma que todos los puertos tengan servicio directo o combinado").

- Existencia de muelles fijos y preferencia de atraques. El primer aspecto facilitaría la carga y recepción de mercancías y su almacenamiento y transporte. El segundo, permitiría mejoras

¹⁰⁸ MICCB, 1958, "Comunicaciones Marítimas". Escrito de CCB, el 20-12-1958, al Subsecretario de la Presidencia del Gobierno y al Ministerio de Hacienda.

¹⁰⁹ MICCB, 1942, "Comunicaciones Marítimas". Comunicación de CCB, el 9-3-1942, a requerimiento de la Dirección General de Comunicaciones Marítimas, sobre el anteproyecto de ordenación del cabotaje nacional.

en la regularidad del servicio.

- Coordinación con los servicios de ferrocarril y carretera (aspiración que se apuntaba en el apartado 7º del proyecto).

- Equiparación del régimen fiscal y aduanero de los transportes marítimos y terrestres. En opinión de la CCB, el transporte marítimo se encontraba más gravado que el terrestre en el orden aduanero y fiscal, lo que suponía un "evidente obstáculo y agravio" para la navegación. En orden a evitar esta situación, solicitaba la simplificación y adecuación de trámites aduaneros y fiscales para el tráfico marítimo. De este modo - opinaba-, este medio de transporte sería preferido al terrestre por "ventajas de economía, seguridad y rapidez en el servicio".

Por otra parte, en el apartado de comunicaciones marítimas, la actividad de Vizcaya durante este período fue la siguiente:

- Gestiones para que la Compañía Trasatlántica continuase su actividad de desembarco de carga y pasaje proveniente de América por el Puerto de Bilbao¹¹⁰.

- Gestiones para que no desapareciese Bilbao como puerto de escala de importantes líneas trasatlánticas¹¹¹.

- Trámites cerca del Director General de Puertos y Señales Marítimas, en orden a que no se desviase el tráfico al Puerto de Pasajes que venía aplicando otras tarifas¹¹².

- Gestiones para mejorar el servicio entre el Cantábrico y las

¹¹⁰ MICCB, 1950, "Comunicaciones Marítimas."

¹¹¹ MICCB, 1952, "Comunicaciones Marítimas".

¹¹² MICCB, 1961, "Comunicaciones Marítimas".

Canarias¹¹³.

- Gestiones ante el Subsecretario de Marina Mercante solicitando el mantenimiento de la frecuencia semanal de la línea regular que venía funcionando entre el Cantábrico y Las Canarias¹¹⁴.

8.7. EL PUERTO.

Tras la Guerra Civil se sucedieron unos años difíciles para el Puerto, caracterizados por la obsolescencia del utillaje y la escasez de recursos con que hacer frente a las mejoras, a lo que se añadieron los problemas derivados de la escasez del suministro de energía eléctrica necesaria para instalaciones -esencialmente grúas-, y para servicios portuarios, tales como gabarraje y practicaje¹¹⁵.

Habría que esperar hasta comienzos de los años cincuenta para que el Puerto volviera a recuperar su actividad en orden a mejorar sus instalaciones. Además, resulta evidente cómo todavía durante esta década de los cincuenta se mantuvo la tendencia a la interiorización del Puerto en la ciudad, primándose sobre todo

¹¹³ MICCB, 1963, "Comunicaciones Marítimas".

¹¹⁴ MICCB, 1966, "Comunicaciones Marítimas".

¹¹⁵ MICCB, 1948 y 1949, "Comunicaciones Marítimas".

la mejora del puerto interior, es decir, el que discurre por la Ría aguas arriba de Portugalete.

De acuerdo con este planteamiento, y entre los proyectos que entonces se iniciaban, destacaron las obras del Canal de Deusto, por fin puestas en práctica. A pesar de su envergadura, no fue ésta la única tarea que se acometió en aquellos momentos en el Puerto, existiendo otros proyectos de interés. Así, también se consideraban obras de prioridad: los tinglados de los Muelles de Abando, el Muelle de Zorroza, la construcción de una zona de servicios en la Vega de San Mamés, el dique seco de Sestao y las Dársenas de Sestao, Axpe y Lamiaco. Al mismo tiempo, se pusieron de manifiesto una serie de deficiencias que impedían el desarrollo portuario, tales como la necesidad de mayor superficie de muelles acondicionada para recepción y depósito de mercancías, la falta de tinglados y almacenes, la necesidad de una mayor dotación de grúas, la conveniencia, asimismo, de una mejora del lecho, de calados más profundos, de mayor rapidez en la carga y levante de mercancías, y de accesos más óptimos por carretera y ferrocarril. Por último, otro obstáculo que atenazaba especialmente al movimiento del Puerto, fue la escasa dotación de vagones ferroviarios, para lo que se efectuaron numerosas gestiones ante RENFE, en orden a que aumentase el suministro de material móvil al Puerto¹¹⁶.

¹¹⁶ MICCB, 1950-54, 1956-57, 1962-63, "Régimen y Servicios del Puerto". Escrito de CCB, 28-2-1957, al Presidente de la JOPB. MICCB, 1962, "Informes". Informe de CCB, 10-1-1962, al Comandante Militar de la Marina de Bilbao, en relación con el Plan de Ordenación de Obras del Puerto de Bilbao. Informe de CCB, 9-10-1962, a solicitud del CSCC. Informe de CCB, 12-2-1963, solicitado por el Puerto de Bilbao.

A comienzos de los años sesenta, dada la incapacidad y escasez del calado de la Ría y del puerto interior que, de forma cada vez más evidente, provocaba problemas de maniobra y congestiones en el tráfico, se planteó ya con fuerza la necesidad de incrementar la capacidad del Puerto. Surgieron entonces los proyectos de la Junta de Obras del Puerto para favorecer el puerto exterior, ya existente, y su ampliación mediante muelles, espigones y rompeolas equidistantes del Abra, que uniesen los extremos de Punta Lucero (margen izquierda) y Punta Galea (margen derecha), proyecto que más tarde sería conocido como el "Gran Puerto de la Galea" o más comúnmente, "Superpuerto". Lo que se pretendía con todo ello era, una vez más -como ya hiciera la JOPB a comienzos de siglo-, ampliar la capacidad de aguas abrigadas y de superficie flotante del Puerto¹¹⁷.

La necesidad de disponer de este nuevo puerto (Superpuerto) aún más exterior, se justificaba también por el incremento del tráfico de buques de gran calado que se habría de acrecentar con el tránsito de los grandes "bulk-carrier" y supertanques, una vez entrase en servicio la futura refinería de petróleo y los nuevos muelles para descarga de graneles de mineral y carbón. Por ello, y también para no estrangular en un futuro el crecimiento económico de Bilbao, la JOPB y la CCB solicitaron el inicio de estudios técnicos y económicos del futuro Superpuerto¹¹⁸.

¹¹⁷ MICCB, 1962, "Informes". "Informe de CCB, 9-10-1962, a solicitud del CSCC". MICCB, 1963, "Régimen y servicios portuarios". "Informe de CCB, 12-2-1963, solicitado por el Puerto de Bilbao".

¹¹⁸ MICCB, 1968, "Régimen y Servicios del Puerto".

El proyecto, además, venía estrechamente unido al establecimiento de la refinería de Vizcaya. Ya el Ministerio de Obras Públicas encomendó el proyecto sobre la base de un aprovechamiento integral del Abra que, además de atender a la demanda portuaria generada por la refinería de petróleo, posibilitase el asentamiento de nuevas industrias -criterio con el que la CCB se manifestó claramente conforme¹¹⁹-. En 1968 se constituyó la Sociedad Refinería de Petróleos del Norte (PETRONOR), adjudicataria del Estado, con importante participación financiera de "Gulf Oil Corporation", "Río Gulf de Petroleros, S.A." y la banca vizcaína, a quien el mismo año se le adjudicó la refinería de Muskiz. A cambio PETRONOR, se comprometió a financiar la construcción del dique de abrigo de poniente, Punta Lucero, mediante acuerdo firmado en Muñatones en 1971. La inauguración del dique de Punta Lucero y de los grandes atraques se produjo en septiembre de 1975. De cualquier forma, de momento el Superpuerto, como aprovechamiento integral del Abra, no llegaría a construirse.

Al margen de los diversos esfuerzos por dotar al Puerto de Bilbao de unas instalaciones, servicios y estructuras cada vez más importantes, la JOPB (posteriormente convertida en "Junta de Obras y Servicios del Puerto de Bilbao" y más tarde "Puerto Autónomo de Bilbao"), con el apoyo de la CCB, no cesó su

¹¹⁹ MICCB, 1967, "Informes". MICCB, 1967, "Aspiraciones de Vizcaya en orden a la instalación de un centro de refino en la provincia". MICCB, 1969, "Régimen y Servicios del Puerto", escrito de CCB, 17-2-1969, a la Comandancia de Marina, acudiendo a la información abierta sobre el "Anteproyecto de aprovechamiento integral portuario del Abra de Bilbao", redactado por la Dirección Facultativa de la JOPB.

actividad al objeto de conseguir otros beneficios, de distinta índole, para el Puerto.

En este orden, también volvería a surgir la polémica sobre las tarifas vigentes en la utilización de instalaciones y servicios portuarios. Su nueva regulación vino determinada por la Ley de 28 de enero de 1966, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, que pretendía unificar su cuantía. En esta ocasión, la CCB no conforme con la unificación, abogaba por un abaratamiento de las tarifas generales del Puerto de Bilbao, que compensase sus condiciones de inferioridad por sus características especiales de puerto de mareas, que obligaba a estadías muy superiores a las de los puertos vecinos y a la necesidad de utilizar más ampliamente servicios como practicaes y remolques, lo que, lógicamente, encarecía su estancia¹²⁰.

Otro aspecto que también volvió a resurgir por estos años, constituyendo un asunto especialmente polémico, fue lo relativo a la gestión y administración del Puerto. En un informe elaborado por la CCB, en marzo de 1959, en contestación a una orden de la Subsecretaría de Comercio, de diciembre del año anterior, sobre las modificaciones a introducir en las condiciones administrativas y económicas de los puertos, la CCB definía abiertamente su postura, cuando afirmaba que se debían tomar en

¹²⁰ MICCB, 1966, "Régimen y servicios del Puerto". También en relación con este problema, la CCB había tramitado ya en 1961, cerca del Director General de Puertos y Señales Marítimas, en orden a que el puerto de Pasajes, al que se desviaba gran parte del tráfico que Bilbao deseaba, mantuviese sus tarifas en consonancia con las de otros puertos del litoral cantábrico. MICCB, 1961, "Comunicaciones Marítimas".

consideración una serie de aspectos¹²¹:

- Separar radicalmente lo que pudiera ser el aspecto técnico, referido a la construcción y conservación de puertos, de lo comercial y administrativo.

- Establecer una única autoridad en el puerto, con facultades de iniciativa y a la vez decisorias y ejecutivas. Habría de tratarse de un organismo colegiado, con predominio de la representación de los intereses económicos.

- La explotación debería delegarse en aquellos elementos que por razón de sus actividades tuvieran los mayores conocimientos y experiencia en el comercio marítimo y en la manipulación de mercancías.

- Algunas actividades, como carga, estiba, agencia de aduanas, reexpedición, acarreo y en general todo lo que afectase a la manipulación de mercancías, deberían ser realizadas por empresas privadas, sobre una base de libre competencia.

Más claramente, a mediados de los sesenta, en un informe dirigido al Subsecretario de Obras Públicas, la CCB opinaba nuevamente y sin tapujos que el Puerto debería tener mayor autonomía para gestionarse¹²². La nueva regulación de la gestión y administración de puertos llegó el 13 de enero de 1968, cuando se publicó el proyecto de Ley sobre Junta de Puertos y Estatuto de Autonomía. A pesar de establecer la nueva denominación de Puerto Autónomo, en ámbitos empresariales y portuarios bilbaínos

¹²¹ MICCB, 1959, "Informes". Informe de CCB, el 4-3-1959, a la Subsecretaría de Comercio".

¹²² MICCB, 1966, "Informes". "Informe de CCB, 23-6-1966, al Subsecretario de Obras Públicas".

tampoco satisfizo las aspiraciones favorables a un mayor grado de autogestión¹²³.

8.8. EL FERROCARRIL.

Después de la Guerra Civil, y a pesar de que otros medios de transporte, como el realizado por carretera y el aéreo, fueron adquiriendo gran relevancia, las comunicaciones ferroviarias continuaron preocupando sobremanera a los empresarios y técnicos vizcaínos.

Así ocurrió al menos durante los primeros años de la posguerra, cuando los esfuerzos se encaminaron hacia diversos aspectos, tales como:

- La mejora de las instalaciones e infraestructuras ferroviarias que afectaban al Puerto.

- La mejora en el servicio ferroviario, en relación con las líneas, rapidez, horarios, etc.

- La escasez de material móvil.

- La mejora de las comunicaciones ferroviarias, tanto externas, en relación a Alava, Barcelona, Cantabria, Madrid, Navarra, Soria o Valencia; como internas, con Bermeo, Luchana o Plencia.

- La electrificación de algunas líneas, como la Bilbao-Miranda.

¹²³ MICCB, 1968, "Régimen y Servicios del Puerto".

Conviene recordar además, cómo durante la Guerra Civil quedó destruida parte de la red ferroviaria vasca. El material móvil también sufrió cuantiosas pérdidas, lo que, unido a la dificultad para la renovación del utillaje, ocasionaría serios quebrantos al parque ferroviario y a la economía en general (NOTA Tras la guerra, después de la supresión de la "Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao", los organismos encargados de canalizar las aspiraciones ferroviarias de la provincia serían: La "Junta Local de Estudios y Enlaces Ferroviarios", constituida a finales de la década de 1940, que estaría a su vez coordinada por la "Junta de Estudios de Enlaces Ferroviarios", organismo oficial, creado en 1944. Posteriormente, durante la década de los sesenta, sería la "Junta de Enlaces Ferroviarios de Bilbao" la encargada de estas funciones, coordinada con el "Comité Central de Enlaces Ferroviarios". Ya a comienzos de los setenta, el organismo canalizador sería la "Comisión de Estudios y Coordinación de Comunicaciones de Vizcaya", también denominada "Comisión de Comunicaciones y Transportes de Vizcaya". Para, por último, a mediados de los años setenta establecerse la "Oficina de Estudios de la Comisión de Comunicaciones de Vizcaya").

8.8.1. Infraestructura ferroviaria del Puerto.

En los proyectos ferroviarios que interesaban a Bilbao con relación al Puerto continuaba existiendo, por lo general, cierta sintonía de ideas entre organismos como la JOPB o la CCB. Durante

el Franquismo, los proyectos de este tipo fueron los siguientes¹²⁴:

- La construcción de una estación en la Vega de San Mamés. Su objetivo sería el de mejorar la infraestructura de comunicaciones del Puerto y dar solución de continuidad al tráfico marítimo con el ferroviario. Con ello se pretendía, además, lograr una mayor integración comercial de la zona (mediante la construcción de almacenes comerciales en la Vega de San Mamés). No obstante, este proyecto no suponía anular la estación de mercancías existente en Amézola, ya que la de San Mamés no podría dar a basto para canalizar todo el tráfico en vía ancha del Puerto (el propio crecimiento urbanístico de la ciudad lo impediría).

- La construcción de un túnel en San Mamés, que posibilitase el enlace directo con la proyectada estación de este mismo sector.

- La rápida continuación de la construcción de la estación de Abando. Para reanudar las obras, paralizadas entonces, se abogaba por continuar, como base fundamental -aunque con algunas modificaciones-, con el proyecto de 1935 de la Compañía del Norte.

- La construcción de un ramal directo al Puerto, desde la futura estación de Abando de la Compañía del Norte hasta el ramal de Cantalojas, de la Compañía de Portugalete.

- La adquisición por la JOPB del ramal de Olaveaga a Ripa y la retirada de este servicio ferroviario de la zona de muelles,

¹²⁴ MICCB, 1940, "Proyecto de Construcción de la Estación de Abando". "Informe de CCB, 30-1-1940, sobre varios proyectos ferroviarios que interesan a Bilbao". "Escrito de CCB el 11-10-1940, a la Primera Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas".

para que no discurriera paralelo a la Ría y tampoco por el casco urbano de la ciudad.

- La prolongación del Ferrocarril Bilbao-Santurce hasta los muelles y el Depósito Franco¹²⁵.

- La tarifa única para el Puerto. Si ya con anterioridad se venía buscando la aplicación unitaria de las tarifas de la línea del Norte y de Portugalete, se pensaba que ahora, con la mayor intervención del Estado, se podría conseguir más fácilmente.

Posteriormente, en los años sesenta y setenta, se iniciarían otras aspiraciones; como la de construir una estación de distribución en Basauri; o el proyecto de instalación de una tercera vía entre Santurce y Olaveaga, de una segunda vía desde Olaveaga a Abando y al Puerto Exterior, y de un túnel de enlace directo de la vía Olaveaga-Bilbao-Abando.

8.8.2. Mejoras en el servicio ferroviario.

Tras la creación de RENFE en 1941, se sucedieron las gestiones de la CCB, para lograr mejoras en el servicio de la anterior línea del Norte¹²⁶. Las gestiones -realizadas ante el Director General de Ferrocarriles, el Ministro de Obras Públicas y el

¹²⁵ MICCB, 1948, "Régimen y Servicios de Puerto". Se solicitaba que este servicio se prolongase de forma regular y continuada y no sólo, como era habitual, cuando llegasen transatlánticos.

¹²⁶ MICCB, 1944-1945 "Comunicaciones Ferroviarias".

Delegado del Gobierno para la Ordenación de los Transportes-
perseguió el logro de un servicio ferroviario más óptimo, que
no supusiera una rémora para el desarrollo económico de la
provincia.

En concreto, el objetivo de estos trámites fue el siguiente:

- Agilizar el servicio en la estación de RENFE en Bilbao¹²⁷.
- Mejorar el servicio ferroviario entre Bilbao y Orduña y,
sobre todo, dotar de más trenes y unidades al servicio¹²⁸.
- Construir un tendido de doble vía entre Orduña y Miranda de
Ebro¹²⁹.

Otro aspecto que despertó un gran interés entonces, dentro del
sector ferroviario, fue el de promover la electrificación de las
líneas. De este modo se solicitó la de la línea Bilbao-Miranda,
para la que la Diputación de Vizcaya y la CCB solicitaron la
consideración de preferente¹³⁰. La inauguración del servicio de
tracción eléctrica del Bilbao-Miranda sería en agosto de 1956,
pero de momento solamente del trayecto Orduña-Bilbao¹³¹,
prosiguiendo por tanto las peticiones bilbaínas para ultimar la

¹²⁷ MICCB, 1944, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹²⁸ MICCB, 1946 y 1948 "Comunicaciones Ferroviarias". Escrito de CCB, 5-8-1946, al
Director General de RENEE y al Director General de Ferrocarriles.

¹²⁹ MICCB, "Comunicaciones Ferroviarias", 1951-1956.

¹³⁰ Esta línea aparecía en el puesto número décimo en cuanto a la preferencia para
su electrificación en el BOE de 1-3-1946, que señalaba la prelación de las líneas a
electrificar. MICCB, 1946-1956, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹³¹ MICCB, 1956, "Comunicaciones Ferroviarias".

electrificación de esta línea¹³².

8.8.3. La escasez de material móvil.

Precisamente, una gran parte de las peticiones y gestiones realizadas ante RENFE y ante los poderes públicos en materia ferroviaria, se encaminaron a suplir la falta de locomotoras, coches y vagones, que tanto obstaculizaba la normalización del tráfico. Esta solicitud de aumento en la dotación de vagones se fundamentaba en la gran cantidad de mercancías existente en espera de facturación, tanto en muelles y almacenes del Puerto, como en las estaciones de Norte y otras líneas, y posteriormente en las estaciones de RENFE¹³³.

Y es que la estación de RENFE en Bilbao -la estación de Abando-, era deficitaria en cuanto a vagones, superando sensiblemente el tráfico de salida al de entrada de mercancías, necesitándose por este motivo cargar más vagones que los descargados. A este respecto, la CCB opinaba -aunque de forma no muy sincera- que la antigua Compañía de los Ferrocarriles del Norte "siempre venía proveyendo a las necesidades del tráfico ferroviario de Bilbao", a la vez que pedía la adopción de medidas para reducir los retrasos en el envío de mercancías, motivados por la falta de material móvil. Consideraba necesaria, por tanto,

¹³² MICCB, 1959, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹³³ MICCB, 1940, "Transportes Ferroviarios". Escritos de la CCB el 25-10-1940 y 28-10-1940. MICCB, 1944, "Comunicaciones Ferroviarias". MICCB, 1942, "Comercio Exterior". Escrito de CCB el 9-5-1942 al Ministerio de Obras Públicas.

la disponibilidad de mayor número de unidades que el derivado de la llegada de mercancías, para lo que solicitaba una rápida construcción y reparación de locomotoras y vagones¹³⁴.

Además, las dificultades para el transporte aún se verían más agudizadas como consecuencia de las restricciones en el consumo de carburantes adoptadas por el Gobierno. Esta circunstancia, que si bien perjudicó especialmente al transporte por carretera, también contribuyó a un mayor estrangulamiento del ferroviario, al atraer hacia sí gran parte del tráfico que venía realizándose por carretera.

Dada la magnitud de estos problemas ocasionados por la escasez de suministros ferroviarios, la CCB solicitó que se declarase de "turno preferente" el suministro de materias primas para la fabricación de este tipo de material y, al mismo tiempo, requirió la puesta en práctica de un plan conjunto para incrementar la producción de material ferroviario, que abarcase los siguientes puntos¹³⁵:

- La construcción intensa de material ferroviario fijo y móvil y la rápida reparación del averiado, concediendo facilidades y créditos para su pronta adquisición.
- La entrega de vagones a empresas particulares para su

¹³⁴ MICCB, 1945, "Comunicaciones Ferroviarias" escrito de CCB el 7-4-1945 al Ministerio de Obras Públicas.

¹³⁵ MICCB, 1941, "Informes". Informe de CCB el 28-2-1941, al Presidente de la Junta Nacional de Transportes de la Presidencia del Gobierno.

reparación, a cambio de su utilización durante un determinado tiempo.

- La adopción de medidas de coordinación que asegurasen el máximo rendimiento al material móvil, evitando fundamentalmente el viaje de vacío.

Además, la CCB solicitaba concretamente el envío diario de unos 150 o 200 vagones durante un mes (en lugar de los 50 de que se disponía, sin contar con los usados por RENFE para el transporte de carbones). La Cámara requería también que RENFE devolviese a la línea Bilbao-Portugalete el material de que disponía antes de su absorción por aquélla¹³⁶. De todos modos, todavía a finales de los años cincuenta continuarían las gestiones para lograr de RENFE mayor abastecimiento de vagones para el tráfico de mercancías, pidiéndose su rápido traslado de parques ferroviarios como el de Venta de Baños¹³⁷.

8.8.4. Comunicaciones ferroviarias.

Una vez más, las aspiraciones en este sentido se centraron en favorecer la comunicación entre el Puerto y los mercados del interior peninsular.

¹³⁶ MICCB, 1947, "Comunicaciones Ferroviarias". Escrito de CCB, 20-5-1947, al Ministerio de Obras Públicas, al Director General de RENFE y al Delegado del Gobierno en la Ordenación del Transporte.

¹³⁷ MICCB, 1957, "Comunicaciones Ferroviarias". Escrito de CCB, 28-2-1957, al Director de RENFE.

Así, a comienzos de los años cuarenta, uno de los objetivos prioritarios de los empresarios vizcaínos en materia de comunicaciones fue la mejora en el servicio del trayecto Bilbao-Madrid¹³⁸. Asimismo, se sucedieron entonces las muestras de apoyo a las gestiones de los Ayuntamientos del partido judicial de Reinosa (Cantabria) para la rápida construcción del ramal ferroviario las Rozas-Reinosa¹³⁹; también durante estos primeros momentos se gestionó para que el Ferrocarril Pamplona-Estella-Marcilla, en vez de en vía estrecha se construyera en vía ancha¹⁴⁰; y, del mismo modo, la CCB prestó su apoyo al proyecto de ramal de ferrocarril directo Izarra-Ali (Vitoria), para tratar, una vez más, de acortar la distancia entre Bilbao y la capital de alavesa¹⁴¹. Al mismo tiempo, se tramitó en orden a conseguir la mejora de otras comunicaciones, igualmente consideradas de importancia para los intereses vizcaínos, como eran la unión entre Bilbao y Valencia¹⁴² o entre Bilbao y Soria¹⁴³. Además, se fue planteando progresivamente el fomento del tráfico entre Bilbao y el interior, por líneas diferentes a la del Norte. En este sentido se manifestaban el proyecto Areta-Trespaderne; el ramal de Miravalles-Andagoya; el Izarra-Vitoria;

¹³⁸ MICCB, 1941-1944, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹³⁹ MICCB, 1944-1951, "Comunicaciones Ferroviarias". Exerito de CCB el 5-6-1944 al MOP. MICCB, 1945-1951 "Comunicaciones Ferroviarias".

¹⁴⁰ MICCB, 1945, "Comunicaciones Ferroviarias". Telegrama de CCB, 6-10-1945 al Director General de RENFE. Telegrama, 8-10-1945, al MOP y al Subsecretario de Obras Públicas.

¹⁴¹ MICCB, 1946, 1953-1958, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹⁴² MICCB, 1949, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹⁴³ MICCB, 1962, "Comunicaciones Ferroviarias".

o igualmente la terminación del Burgos-Madrid, por Aranda¹⁴⁴.

Pero a Bilbao no solamente le interesaba -aun siendo básica- una comunicación lo más adecuada posible con el interior peninsular, sino que también dentro de la propia provincia se trató de impulsar una serie de proyectos, como fueron el de doble vía entre Algorta y Plencia¹⁴⁵, o el mantenimiento del servicio en las líneas Bilbao-Lezama, Luchana-Munguía y Matico-Azbarren¹⁴⁶.

8.9. EL TRANSPORTE POR CARRETERA.

8.9.1. Situación tras la guerra.

En España, los preceptos básicos sobre la regulación del transporte por carretera fueron dispuestos por el RD de 4 de julio de 1924 y el Reglamento de 21 de junio de 1929. Tras la Guerra Civil, atendiendo a las nuevas circunstancias imperantes, se pretendió la modificación de estas normas mediante un proyecto de bases, que fue presentado en información pública restringida

¹⁴⁴ MICCB, 1962, "Informes".

¹⁴⁵ MICCB, 1964, "Comunicaciones Ferroviarias".

¹⁴⁶ MICCB, 1972, "Comunicaciones Ferroviarias".

a determinados organismos oficiales como la Cámara de Comercio de Bilbao.

En el informe que la CCB emitió con tal fin, en octubre de 1946, se dejaba constancia de algunos aspectos clave que afectaban al sector del transporte por carretera. De este modo, se constataba, por ejemplo, cómo tras la guerra el transporte por carretera en Vizcaya se encontró con dos importantes problemas; por un lado, la destrucción y reducción del parque móvil y de diversas infraestructuras como puentes y firmes, motivadas por las propias acciones del conflicto; por otro lado, la escasez de suministros, tales como vehículos, neumáticos, carburantes y todo tipo de piezas de repuesto, constituía otro escollo difícil de salvar¹⁴⁷

En el mismo informe se hacía alusión a un aspecto que ya había desatado una viva polémica con anterioridad a la guerra: la competencia surgida entre el ferrocarril y el transporte por carretera. Ahora bien, si con anterioridad -al menos claramente hasta la década de los veinte- la CCB parecía inclinarse más hacia la defensa de los intereses ferroviarios, ahora, cuando ya el despegue del sector del transporte por carretera parecía irreversible, abogaba por la "necesaria e indispensable correlación de los transportes por carretera con los por ferrocarril (sic), como integrantes de un todo económico", sosteniendo que era "innegable la interdependencia de ambas

¹⁴⁷ También al respecto: CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO (1986, p.360) (1990, p.32).

modalidades de transporte, y la necesidad de una coordinación entre ellos".

En consonancia con esta necesidad de coordinación, un mismo organismo directivo, la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas, regulaba ya lo concerniente a ambos tipos de transportes. El Gobierno, por su parte, también había comprendido la necesidad de tal coordinación, de este modo, la Ley de Ordenación Ferroviaria, de 24 de enero de 1941, disponía en su base 9ª que "los servicios de transporte por carretera se deberán considerar complementarios (a los del ferrocarril)". Del mismo modo, la Orden del 26 de julio de 1944, definía como norma general "que no se establecerán transportes públicos regulares por carretera coincidentes con los ferroviarios".

8.9.2. Las carreteras de la margen izquierda del Nervión.

Entre las aspiraciones vizcainas en el sector del transporte por carretera tras la Guerra Civil, se encontraría la necesidad de facilitar la circulación de vehículos pesados, fundamentalmente dirigidos desde o hacia el Puerto de Bilbao. Para ello se gestionaría la mejora y construcción de carreteras por la margen izquierda de la Ría y el Puerto y, asimismo, la comunicación con el interior peninsular.

Con ello, poco a poco, el interés por conseguir una óptima red

de carreteras iría arrumbando a las clásicas aspiraciones por lograr casi en exclusiva una adecuada infraestructura ferroviaria. No obstante, las gestiones intensas por mejorar y crear una moderna red de carreteras no se iniciarían hasta una fecha tan tardía como los primeros años cincuenta.

Primeramente, a partir de 1951, las gestiones irían encaminadas a lograr del Ministerio de Obras Públicas facilidades para la rápida reparación de la carretera Bilbao-Santurce, que enlazaba la capital por la margen izquierda de la Ría hasta el puerto exterior. En igual sentido, se requeriría -a partir de 1954- la reparación de la carretera que discurría entre Basurto (Bilbao) y Zorroza -correspondiente al primer tramo de la carretera Bilbao-Santurce-, nuevamente en la margen izquierda. La necesidad de una óptima comunicación por esta carretera era evidente, ya que unía Bilbao con las zonas industriales de Baracaldo, Sestao, Portugalete y con el depósito franco y puerto exterior de Santurce. Además, circulaba por ella un tráfico intenso y pesado, rebasando con mucho su interés al meramente local.

Nuevamente, a raíz de la celebración del II Consejo Económico Sindical de Vizcaya, en junio de 1956 -donde se expuso el deseo de mejora de las carreteras de la margen izquierda-, se solicitó la urgente reparación de la carretera Bilbao-Santurce, cuyo primer tramo, correspondiente a Bilbao-Zorroza, ya había sido

mejorado sensiblemente¹⁴⁸. Estas gestiones se prolongarían durante toda la década. Con este objetivo, una comisión de la CCB visitó en 1957 al Subsecretario de Obras Públicas, Agustín Plana, y al Ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón, dos años después¹⁴⁹.

También se sucedieron los escritos de la Diputación, la Cámara y otras entidades a estos ministerios, con la adición de nuevas peticiones en lo concerniente a la construcción y reparación de carreteras. En este sentido, en la segunda mitad de la década de los cincuenta y comienzos de los sesenta, se solicitaría la aprobación de la variante de la carretera Zorroza-Nocedal, para su unión con la carretera de Santander o, asimismo, se pediría la reparación de la carretera Bilbao-El Casal por Portugalete y Ciérvana.

Lo que quedaba de manifiesto con todo ello, era la importancia de disponer de una buena infraestructura de carreteras a lo largo de la margen izquierda y, al mismo tiempo, la dificultad que entrañaba para el tráfico el hecho de ser dicha margen zona de elevada concentración industrial y urbana.

8.9.3. Enlace con el interior peninsular.

¹⁴⁸ Escrito de 3-12-1956, elevado por la Diputación, Ayuntamiento de Bilbao, Delegación Sindical de Sindicatos y Cámara de Comercio de Bilbao, al Ministerio de Obras Públicas.

¹⁴⁹ MICCB, 1959, "Necesidades y problemas de Vizcaya en obras y servicios". La CCB se refería entonces al "lamentable estado" de las carreteras de la provincia. Posteriormente, a partir de comienzos de los sesenta, la aplicación del Plan de Modernización de Carreteras movilizaría nuevos desplazamientos de comisiones y envío de escritos a Madrid por parte de los organismos de la provincia.

Durante las décadas de 1940 y 1950, además del interés demostrado por mejorar la estructura de carreteras de la margen izquierda, también se gestionó por lograr una mejoría en las comunicaciones con otros puntos. Esto se observa, por ejemplo, en los esfuerzos por conseguir una salida desde Bilbao a San Sebastián a través de Begoña, cuyas obras se prolongaron hasta el inicio de los sesenta¹⁵⁰; o por otros proyectos más peculiares, como el que defendía la construcción de un túnel que, a través del monte Archanda, enlazase el casco de Bilbao con el valle del Asúa¹⁵¹. Otros proyectos -los menos-, llegaron ya entonces a tener más éxito, como fue el de construcción de una carretera desde Arrigorriaga a Urbi que, inaugurada en 1956, evitaba pasos a nivel y núcleos de población a la altura de Arrigorriaga y Basauri. De cualquier manera, mayores esfuerzos aún fueron encaminándose al logro de una óptima unión por carretera con el interior peninsular.

Durante la posguerra, el enlace principal de Bilbao con la Meseta lo constituía la carretera de Pancorbo y la de Balmaseda a Bercedo, ambas insuficientes y anticuadas para las necesidades del tráfico. Por eso, en un segundo momento, cuando ya se estaba asistiendo a una paulatina mejoría de las comunicaciones en la margen izquierda, fue adquiriendo importancia preferente lo relativo a los accesos de Vizcaya con el interior peninsular. Así, se comenzó a gestionar en 1954 la mejora de la "carretera

¹⁵⁰ MICCB, 1961, "Comunicaciones por carretera".

¹⁵¹ Este proyecto todavía se solicitaba en 1972. MICCB, 1972, "Comunicaciones por carretera".

principal", desde Bilbao a Vitoria por Barazar y de "la antigua" Bilbao-Pancorbo¹⁵². Las gestiones para la reparación de estas carreteras se prolongarían hasta mediados de los años sesenta¹⁵³.

El Plan General de Carreteras, aprobado por Ley de 23 de diciembre de 1961, dispuso partidas presupuestarias para los accesos a Bilbao y para varias carreteras provinciales, tales como Ermua-Durango, Durango-Erletxes, Bilbao-El Casal, El Casal-Muskiz, Ubidea-Villaro, Villaro-Erletxes y Erletxes-Bilbao. La CCB, aunque agradada por ello, planteaba otras necesidades más urgentes, como era por ejemplo la reforma de la carretera Bilbao-Vitoria por Barazar y los proyectos denominados Solución Centro y Solución Sur (aprobados en 1967), para evitar que el tráfico procedente de Santander y San Sebastián atravesase por el centro urbano de la capital vizcaína.

También entonces se asistió a la defensa de proyectos de difícil realización o, al menos, relegados con el tiempo al olvido, como fue el de construcción de un túnel por Orduña que acortase el trazado Bilbao-Madrid¹⁵⁴.

¹⁵² MICCB, 1954, "Comunicaciones por carretera". Nuevamente, en visita de una comisión de la CCB al Ministerio de Obras Públicas en 1959, se pediría la mejora de la carretera Bilbao-Vitoria, por Barazar.

¹⁵³ MICCB, 1960-64, "Comunicaciones por carretera".

¹⁵⁴ MICCB, 1961, "Comunicaciones por carretera". Por otro lado, en 1966, al parecer conforme con las obras de reconstrucción y mejora en la red de carreteras del Estado en Vizcaya, la CCB felicitaría al Ministerio de Obras Públicas. MICCB, 1966, "Comunicaciones por carretera".

8.9.4. La manía de las autopistas.

De cualquier manera, aunque durante los años sesenta hubo una serie de mejoras, sobre todo en la red de carreteras de la margen izquierda, la creciente intensidad del tráfico motivó el impulso de nuevos proyectos.

Así, en una nueva coyuntura, iniciada a principios de los años sesenta, comenzaría ya más seriamente a plantearse la posibilidad de construir autopistas que uniesen la provincia con otros territorios. Con este objeto, a partir de 1962, se iniciaron las gestiones para un primitivo proyecto de autopista que uniese el triángulo San Sebastián-Vitoria-Bilbao¹⁵⁵.

A pesar de la llegada de la moda de las autopistas, no se abandonó repentinamente la idea de mejora de las carreteras convencionales, pensando una vez más en la comunicación con la Meseta. Por este motivo, a mediados de los sesenta, se continuó gestionando para la mejora de accesos, tratando de descongestionar el puerto de Barazar mediante un impulso del tráfico por Dima, Orozco y Orduña¹⁵⁶. Al mismo tiempo, tampoco se dejaba totalmente de lado el logro de una infraestructura de comunicaciones óptima que abarcase el mayor número de rutas posibles dentro de la propia provincia. Por este motivo, a finales de los sesenta se realizaron gestiones cerca de la

¹⁵⁵ MICCB, 1962-64, "Comunicaciones por carretera". Boletín Oficial de la Provincia, 22-3-1965. MICCB, 1965, "Comunicaciones por carretera". Escrito de CCB, 1-6-1965.

¹⁵⁶ MICCB, 1965, "Comunicaciones por carretera".

Dirección General de Carreteras, en orden a la mejora de diversos tramos junto al cauce del Asúa y de la carretera Lujua-Derio¹⁵⁷. Asimismo, se gestionaría la mejora de la carretera nacional 634, que comunicaba con Cantabria¹⁵⁸. En relación con todo ello, además, se encuentran las gestiones efectuadas por la Comisión de Comunicaciones de Vizcaya y por la Cámara de Comercio de Bilbao a fin de que el Gobierno estableciera partidas presupuestarias en las Planes de Desarrollo para las carreteras vizcaínas.

Pero, como se ha dicho, el aspecto que marca la impronta en materia de comunicaciones terrestres a partir de los años sesenta fue lo relativo al trazado y construcción de autopistas. De este modo, al amparo de lo dispuesto por la Ley de 22 de diciembre de 1960, sobre peaje, se crearía en 1965 la "Comisión Promotora de Autopistas", y poco tiempo después, en 1967, el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE), a cargo de la Dirección General de Carreteras. Al mismo tiempo se aprobaba el Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos).

En tal contexto, la Diputación, el Ayuntamiento de Bilbao y la Cámara de Comercio nombraron una Comisión para estudiar las posibilidades de construcción y explotación del tramo Bilbao-Behovia, incluido en la Autopista del Cantábrico, en régimen de peaje. El tramo afectaba a Guipúzcoa y Vizcaya y en menor medida a Alava. Representantes de las tres provincias celebraron una

¹⁵⁷ MICCB, 1968, "Comunicaciones por carretera".

¹⁵⁸ MICCB, 1971, "Comunicaciones por carretera".

asamblea en la CCB, en diciembre de 1965, donde llegaron a una serie de acuerdos¹⁵⁹. Con tal fin, se constituyó una Comisión formada por la Diputación, el Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio de Bilbao, la Banca privada y Entidades de Ahorro de Guipúzcoa y Vizcaya¹⁶⁰. Poco después, le fue otorgada a la sociedad recién constituida "Europistas" la concesión para la Autopista Bilbao-Behovia, iniciándose el proyecto a finales de los sesenta¹⁶¹. La autopista, por último, sería financiada con un préstamo del Banco Mundial, con aval del Estado, y con aportaciones extranjeras y de entidades económicas vizcaínas y guipuzcoanas.

De cualquier manera, las aspiraciones vizcaínas en materia de carreteras tampoco se redujeron entonces al logro de la Autopista del Cantábrico o, más concretamente al tramo, Bilbao-Behovia. Además de esto, interesaban sobremanera otros aspectos como eran:

- Las soluciones Centro y Sur. Precisamente a mediados de los sesenta, coincidiendo con el inicio de la fiebre de las autopistas, se inició también el apoyo a estos proyectos o soluciones¹⁶², con la finalidad de descongestionar el tráfico de Bilbao mediante la construcción de circunvalaciones que no hiciesen necesaria la entrada en la ciudad para vehículos de paso. La solución Centro entró en funcionamiento en 1972,

¹⁵⁹ MICCB, 1965, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁰ MICCB, 1966-67, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶¹ MICCB, 1968, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶² MICCB, 1966-72, "Comunicaciones por carretera".

mediante la construcción del puente de La Salve, que unía ambas márgenes. La Solución Sur, que formaba parte de la Autopista del Cantábrico, se ultimaría con posterioridad.

- El acceso al Puerto. Una vez más, tampoco quedaba desatendida la mejora del acceso al Puerto. En esta ocasión, se elaboraron una serie de proyectos de enlace desde la Autopista, a la altura de San Salvador del Valle, con el Puerto Exterior de Santurce¹⁶³.

- El acceso a la Meseta. Siempre con la mira puesta en la mejora de comunicaciones con el interior, a comienzos de los años setenta se iniciaron las gestiones para el acceso de Bilbao a la Meseta a través de una desviación -a Vitoria por Altube- del proyecto del tramo Bilbao-Miranda, enmarcado, a su vez, en la Autopista del Ebro¹⁶⁴. A tal fin, se constituyó nuevamente una Comisión entre la Diputación, el Ayuntamiento de Bilbao, la Cámara de Comercio de Bilbao, la Banca y las Cajas de Ahorros locales¹⁶⁵. Para satisfacción de Vizcaya, en el III Plan de Desarrollo se incluyó el ramal de Bilbao-Miranda, con desviación a Vitoria por Altube (señalado dentro de la Autopista del Ebro). Asimismo, se incluyó el enlace con Miranda de Ebro y el ramal Málzaga (Elorrio) a Vitoria (señalado dentro de la Autopista del Norte), en la red de autopistas aprobadas por el Gobierno¹⁶⁶.

¹⁶³ MICCB, 1969 y 1972, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁴ MICCB, 1969, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁵ MICCB, 1971-72, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁶ MICCB, 1972, "Comunicaciones por carretera".

Fue especialmente importante el logro del ramal de Altube a Vitoria y la continuación a Zaragoza, ya que suponía un enlace con el valle del Ebro hasta el Mediterráneo, y por Miranda con el interior de España¹⁶⁷.

- Prolongación de la Autopista del Cantábrico hasta Santander. Igualmente a comienzos de los setenta se iniciaron gestiones cerca del Ministerio de Obras Públicas, en este caso de las Cámaras de Comercio de Bilbao y Santander, para la aprobación del anteproyecto de autopista Bilbao-Castro Urdiales y, asimismo, con el fin de agilizar la prolongación de la Autopista del Cantábrico hasta Santander¹⁶⁸. No obstante, este proyecto sería de momento relegado a consecuencia de la posterior crisis económica.

- Prolongación de la autopista a Plencia. También a comienzos de los setenta, se iniciaron gestiones para la prolongación de la autopista hasta la villa costera de Plencia¹⁶⁹, gestiones que tampoco consiguieron su objetivo.

- Unión de ambas márgenes de la Ría. Igualmente a comienzos de los setenta se inició una serie de trámites en orden a conseguir una unión más factible entre las márgenes de la Ría del Nervión, bien mediante el puente de Róntegui o bien mediante el viaducto de Olaveaga; ya que a lo largo de 16 km no existía un

¹⁶⁷ MICCB, 1973, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁸ MICCB, 1972, "Comunicaciones por carretera".

¹⁶⁹ MICCB, 1972, "Comunicaciones por carretera".

solo puente de comunicación entre ambas márgenes, "a pesar de constituir esta zona, una de las más densamente pobladas e industrializadas de España"¹⁷⁰.

Como resultado de todas las gestiones, traducidas en éxitos o, en ocasiones, en fracasos, terminó por estructurarse la red de carreteras de Vizcaya sobre diversos ejes:

- El eje Este-Oeste, que ponía en comunicación, a través de Bilbao, la frontera francesa y San Sebastián con Cantabria.
- El eje Norte-Sur, que comunicaba Bilbao con la Meseta y Madrid.
- El eje diagonal, que comunicaba el Cantábrico con el Mediterráneo, a través del Valle del Ebro.

8.10. TRANSPORTE AEREO.

Tras el fin de la Guerra Civil en Vizcaya, las aspiraciones de la provincia en materia de transporte aéreo fueron canalizadas por la denominada Junta Administrativa, creada a tal efecto en 1938 por la Diputación, en colaboración con diversos organismos e instituciones provinciales, como el Ayuntamiento de Bilbao o la Cámara de Comercio. El objetivo prioritario de esta Junta era

¹⁷⁰ VICCB, 1972, "Comunicaciones por carretera".

la construcción de un aeropuerto civil en Sondica, retomando las inquietudes al respecto existentes en la preguerra¹⁷¹.

Nuevamente Vizcaya volvía a prestar atención a la necesidad de disponer de un aeropuerto que permitiese actualizar adecuadamente su red de comunicaciones. Este, denominado Carlos Haya, y situado en Sondica, iniciaría su servicio de pasajeros y mercancías en septiembre de 1948, para lo cual, la "Compañía Bilbaína de Aviación y Comercio S.A." estableció el tráfico entre Bilbao y Madrid y Barcelona. Por último, tras una serie de problemas técnicos y climatológicos, que provocaron la interrupción de las actividades del aeropuerto entre noviembre de 1948 y octubre del siguiente año, la inauguración oficial sería en junio de 1950.

A partir de entonces, la actuación para potenciar el aeropuerto se dirigió fundamentalmente en dos direcciones: hacia la mejora de sus instalaciones y hacia el aumento de las líneas regulares con otras ciudades españolas y extranjeras. En cuanto al primer aspecto, la mejora de instalaciones, ya a partir de 1954 serían frecuentes las gestiones de la Diputación, Ayuntamiento de Bilbao y Cámara de Comercio, tendentes a lograr, por ejemplo, la habilitación de nuevas pistas de aterrizaje, balizamientos, señalización o instalación de hangares. Ello era consecuencia de la necesidad de disponer de infraestructuras más adecuadas para el aterrizaje y despegue, y para la recepción y

¹⁷¹ Al respecto, puede consultarse: CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1971) (1886) (1990).

emisión de mercancías y, sobre todo, de pasaje. En este apartado técnico y de instalaciones también conviene tener en cuenta las dificultades de expansión y de visibilidad con climatología adversa que, tan frecuentemente, pesaban sobre el aeropuerto. Para esto último se trató de instalar -a partir de 1969- el denominado sistema ILS, adecuado para posibilitar el aterrizaje y despegue de aviones en condiciones climatológicas difíciles.

La dimensión de los problemas derivados de la falta de visibilidad y las dificultades de expansión física del aeropuerto, rodeado de montañas y zonas urbanas, darían origen, a comienzos de los años setenta, incluso a la posibilidad de construir un nuevo aeropuerto, ubicado en otro lugar. Finalmente, y a pesar de los inconvenientes que presentaba Sondica, la idea de un nuevo aeropuerto fue considerada "demasiado aventurada", coincidiendo los intereses económicos de la provincia con el criterio expresado en 1973 por el Ministro del Aire, consistente en la mejora de las instalaciones del aeropuerto existente.

En cuanto al segundo aspecto citado con anterioridad, el fomento de nuevas líneas que enlazasen Bilbao con otros puntos nacionales o internacionales, ya en escrito de noviembre de 1956, los tres organismos valedores del proyecto -Diputación, Ayuntamiento de Bilbao y Cámara de Comercio- solicitaron el restablecimiento del servicio diario desde Sondica a Barcelona y Madrid, que se había visto reducido. Al mismo deseo correspondieron las frecuentes peticiones de concesión de la categoría internacional al aeropuerto, con línea directa con

Burdeos, París, mejora del servicio con Londres, Biarritz-Toulouse, Frankfurt y Valencia.

A finales de los setenta, coincidiendo con la construcción y potenciación por parte del Ministerio del Aire del aeropuerto de Foronda (Vitoria), el aeropuerto de Sondica vio suprimirse varios vuelos, que pasaron a ser realizados por el aeropuerto alavés. No obstante, a causa de la demanda existente, Sondica vería, por último, recuperado su tráfico habitual.

9. CONCLUSIONES

9.1. ESTRATEGIA DEL COLECTIVO EMPRESARIAL.

A pesar de la constitución esporádica de diversas asociaciones pioneras, como el Centro Proteccionista de Bilbao o la Comisión Permanente de Defensa y Fomento del Comercio de Vizcaya, la existencia de un amplio frente común de carácter proteccionista en Vizcaya fue más tardío que en otras provincias españolas.

La Liga Vizcaína de Productores y la Cámara de Comercio de Bilbao, se convertirían en las dos asociaciones especialmente destinadas a articular las pretensiones del empresariado vizcaíno en su afán por influir sobre el Ejecutivo en el logro de una política económica y una creación de infraestructuras favorables a sus intereses.

Los mecanismos, mediante los que canalizarían su acción, fueron establecidos durante la última década del siglo XIX.

permaneciendo inalterables a lo largo de diferentes coyunturas políticas y económicas posteriores, ya en el siglo XX, aunque en ocasiones minimizados por la capacidad de represión de ciertos regímenes políticos, como ocurrió durante la Dictadura de Primo de Rivera y durante el Franquismo. Estos medios de actuación fueron: la presión directa, ejercida sobre los poderes públicos; y la presión indirecta, bien sobre la opinión pública, o bien buscando la alianza de otros grupos.

La acción sobre los poderes públicos se encaminó al Ejecutivo y al Legislativo, materializada en entrevistas de comisiones con miembros del Gobierno; en el envío de escritos, informes y telegramas; y en el apoyo de parlamentarios afines. Esta acción fue canalizada también mediante una labor -no institucionalizada- de inspección y salvaguardia del cumplimiento de las leyes, y a través de la representación -ya institucionalizada- en órganos influyentes de la Administración, tales como la Junta de Aranceles y Valoraciones, la Comisión Protectora de la Producción Nacional o el Consejo Superior y Provincial de Fomento.

La acción sobre la opinión pública se llevó a cabo mediante la celebración de campañas de prensa, mítines y manifestaciones populares. La relación con otros grupos de presión se encaminó esencialmente a entablar óptimas alianzas con asociaciones como la Liga Nacional de Productores, la Liga Guipuzcoana de Productores, la Liga Asturiana de Productores, el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona y diversas cámaras de comercio de España.

Paralelamente a esta función de presión, las asociaciones vizcainas -en este caso esencialmente la CCB- también desarrollaron una activa labor de impulso y promoción de la economía, mediante el establecimiento de las bases e infraestructuras necesarias para ello. Se pretendía, con todo ello, cultivar las potencialidades que presentaba la propia estructura económica de la provincia.

Durante la coyuntura de la Primera Guerra Mundial, en abierta oposición al gravamen sobre beneficios extraordinarios, se unieron la mayor parte de las asociaciones empresariales ubicadas en el País Vasco. A la vez se volvía a utilizar todo tipo de medios de acción al alcance de los empresarios, a saber: obstruccionismo parlamentario, campañas de prensa, envío de telegramas de protesta, traslado a Madrid de diversas comisiones a presionar en las más altas instancias de poder, mítines en Madrid y Bilbao, alianzas con empresarios catalanes y con otros empresarios de España.

Durante la Dictadura de Primo de Rivera, la multiplicación de organismos y juntas de todo tipo que tanto habrían de caracterizar al nuevo Gobierno, constituyó una ocasión idónea para las diversas asociaciones empresariales, deseosas de lograr representaciones por las que canalizar su influencia. Así, por ejemplo, se buscó representación en la clásica Comisión Protectora de la Producción Nacional o en el Consejo Provincial de Fomento; o en otras de nueva creación como la Comisión de Convenios Comerciales, el Consejo de Economía Nacional, el

Instituto de Comercio e Industria, la Junta Central de Formación Técnica Industrial o el Patronato Nacional.

En ocasiones, no obstante, la excesiva creación de organismos reguladores llegó a producir cierto rechazo en ambientes empresariales, concretamente cuando se regulaba en exceso lo relativo al desenvolvimiento de los negocios, originando una acuciante falta de flexibilidad y creando obstáculos a la iniciativa empresarial. Así ocurrió, por ejemplo, en 1926, a raíz de la creación del Comité Regulador de la Producción Industrial.

Durante la Dictadura continuó la labor de vigilancia de las entidades vizcaínas tratando de velar por el cumplimiento de la normativa jurídica que dispensaba protección a la industria. No obstante, la acción de presión llevada a cabo entonces tuvo que adquirir -lógicamente, por motivos políticos- tintes más sutiles que en otros momentos, por lo que a menudo se limitó al envío de telegramas o escritos manifestando desacuerdo con alguna medida adoptada.

Con la II República, a pesar de que la actitud empresarial ante el nuevo régimen se caracterizó por la incertidumbre y el temor a la implantación de una economía dirigida y de carácter socializante, las asociaciones empresariales vizcaínas se integraron en el sistema, y continuaron tramitando en orden a introducir representantes en los diversos organismos consultivos o influyentes en materia de política económica. Así, por ejemplo, en el reorganizado Consejo de Economía Nacional, o en la Junta

de Aranceles y Valoraciones. Durante la II República, además, las asociaciones empresariales nuevamente aunaron sus intereses y desarrollaron una amplia estrategia de acción.

Tras la Guerra Civil, a temor de lo dispuesto por la Ley de Unidad Sindical y otras normativas similares, desaparecieron o fueron incorporadas al sindicalismo vertical las diversas asociaciones empresariales. Esta situación resultó especialmente dificultosa para organizaciones cuyo carácter no era oficial, como la Liga Vizcaína de Productores y el Centro Industrial de Vizcaya, que perdurarían lánguidamente y, por supuesto, sin llevar a cabo actividades características de grupos de presión, sino más propias de consultoría y asesoría.

También, de forma semejante a lo ocurrido con otras asociaciones, la influencia y capacidad de presión y contestación de la Cámara de Comercio de Bilbao se vio ampliamente reducida, especialmente en los primeros momentos de la posguerra. No obstante, su carácter de organismo oficial de acción pública y consultivo de la Administración no desaparecieron con las diversas leyes de unidad sindical que afectaron a otras asociaciones, convirtiéndose, por tanto, en prácticamente el único cauce por el que el mundo empresarial vizcaíno pudo encaminar sus sugerencias -y frecuentemente sólo a través de la intermediación del CSCC- al Ejecutivo.

9.2. OBJETIVOS GLOBALES.

Durante la Restauración se sentaron las bases del movimiento proteccionista vizcaíno. De forma paradójica, sería tras la publicación del Arancel proteccionista de 1891 cuando la provincia se posicionase abiertamente a favor de esta doctrina. El motivo fue el creciente incremento de la capacidad productora de la siderurgia vasca -necesitada de los mercados peninsulares-, y el mantenimiento de diversas tarifas especiales en el nuevo Arancel que posibilitaban la introducción de material ferroviario. Estos aspectos se conjugaron con la pretensión del Gobierno Sagasta de firmar diversos tratados de comercio que, en opinión de los intereses vizcaínos, supondrían una dejación de la protección dispuesta por el Arancel.

Precisamente, las acciones contra las tarifas ferroviarias especiales y contra la firma de los tratados, forjaron en Vizcaya, en un período de tiempo relativamente corto, una corriente de opinión a favor del proteccionismo, que culminó con el "meeting" protesta celebrado en Bilbao en 1893. A raíz de este mitin se crearía la Liga Vizcaína de Productores y, prácticamente de forma paralela, la Liga Nacional de Productores.

Por regla general, la búsqueda de protección industrial se encaminó hacia dos frentes. Por un lado, al aumento de la protección directa, mediante el establecimiento de primas y subvenciones a la producción. Por otro lado, y de forma más

intensa, se buscó a la protección indirecta, mediante la imposición de elevados aranceles. Esta búsqueda de protección definiría la política económica industrial defendida por los empresarios vizcaínos desde la década de 1890 hasta, al menos, el fin del Franquismo, en 1975. Aún así, en algunas coyunturas, como durante la Primera Guerra Mundial, se dieron las condiciones para un cierto -aunque escaso- relajamiento en la conservación de la ortodoxia proteccionista.

En 1923, tras el establecimiento del Directorio militar, el empresariado bilbaíno aplaudió el propósito del nuevo Gobierno de mantenimiento de la paz social y laboral. Al mismo tiempo, en medios empresariales se generalizó un afán por ofrecer sus servicios al Estado, en detrimento de la participación extranjera, y en un momento en el que el sector de las obras públicas se desenvolvía en una franca expansión.

En relación con este aspecto se explica la amplia participación de empresarios vizcaínos en la Federación de Industrias Nacionales (FIN) -entidad que pretendía el desarrollo económico contando exclusivamente con el capital y la industria españoles-. Por su parte, la Sociedad de Industria y Tracción Eléctrica (SEITE) -entidad que bajo un prisma menos cercano al nacionalismo económico pretendía el desarrollo de las obras públicas, sin desechar la participación de capital extranjero- despertó escasas simpatías en medios empresariales vizcaínos.

Tras el fin de la Dictadura, la nueva tendencia de enfriamiento de la economía, establecida durante el Gobierno Berenguer, y su coincidencia con los efectos nocivos provocados por la crisis económica internacional, ocasionaron la oposición de las entidades empresariales, molestas por la restricción de las obras públicas, y especialmente por la retirada de facilidades a las compañías de ferrocarriles para reanudar la renovación de su material, en un momento en que la acción anti-crisis del Estado se hacía tan necesaria.

Desde una perspectiva meramente empresarial, el período que se abría con la II República no iba a ser especialmente favorable. La actitud empresarial ante el nuevo régimen, se caracterizó por la incertidumbre y el temor a la posible implantación de una economía dirigida y de carácter socializante.

En lo concerniente a las perspectivas de inversión, las escasas expectativas empresariales existentes durante los gobiernos republicanos hubieron de afectar, por fuerza, a la escasa afluencia de capitales privados al mercado. Los motivos fueron diversos: la propia crisis internacional; la ausencia de estabilidad en las relaciones laborales; la falta de estabilidad política; la inexistencia de una política económica viable a medio y largo plazo; y el recelo de capitalistas y empresarios al régimen republicano, cercano, en ocasiones, a tendencias radicales por la izquierda.

Todo ello se conjugó para que el capital se mantuviera reacio y para que las inversiones escasearan. Como resultado de todo ello, se extendieron los "temores del capital", la incertidumbre y la "crisis de confianza". También entonces, dada la magnitud de la crisis y el evidente decaimiento de la iniciativa privada, se reinició el clamoreo por las obras públicas y la necesidad de potenciar el papel del sector público para atenuar la crisis económica.

En estas circunstancias, la creación, en 1931, de un organismo de carácter extraoficial, la Unión Nacional Económica, fue bien acogida en círculos empresariales vizcaínos, que contribuyeron ampliamente a su formación, como anteriormente había ocurrido con la Federación de Industrias Nacionales. Con ello, una vez más, se pretendía promover el fomento de la economía española en base a recursos propios y en detrimento de lo extranjero.

Durante los primeros años del Franquismo, los empresarios vizcaínos contaron entre sus preocupaciones más acuciantes con el problema originado por los desabastecimientos de maquinaria, materias primas, energía y medios de transporte. Un aspecto que les molestó especialmente durante la posguerra fue el exceso de intervencionismo estatal en asuntos internos de la economía.

Respecto al modo en que los empresarios vizcaínos en general, y la propia CCB, se posicionaron en relación a cambios tan trascendentales como la puesta en marcha del Plan de Estabilización y posteriormente los planes de desarrollo, en

líneas generales, no se manifestó excesiva pasión, ni a favor ni en contra, manteniéndose a menudo a la expectativa, para calibrar posteriormente sus consecuencias. Lo que sí vino solicitando la CCB en repetidas ocasiones, a lo largo de los años sesenta y comienzos de los setenta, fue la necesidad de una definición clara de la política económica que, en lo posible, evitase la incertidumbre existente entre la clase empresarial, la violencia con que se sucedían los ciclos en la economía española y la creciente inflación.

En relación con la posible integración de España en la CEE, que comenzó a plantearse desde finales de los años cincuenta, la postura del empresariado vizcaíno en conjunto sostenía que dado que tarde o temprano este paso era irremediable, se precisaba adoptar medidas de orden financiero y monetario que facilitasen esta incorporación, pero siempre prestando atención especial al proceso de adaptación para acercar la estructura económica española a la del ámbito occidental.

9.3. POLITICAS ECONOMICAS ESPECIALES.

En relación con la POLITICA INDUSTRIAL, los empresarios vizcaínos se mostraron favorables a la Ley de Protección a la Industria de 1907 y a la Ley de auxilio a nuevas industrias y desarrollo de las existentes de 1917. Aun así, a menudo continuarían solicitándose mayores dosis de protección mediante,

por ejemplo, el establecimiento de normas contra el dumping de naciones con moneda depreciada y un aumento del margen protector de la producción nacional.

Durante la Dictadura, la expansión de las obras públicas y la preferencia por la industria española contentó en mayor medida las aspiraciones de los siderúrgicos vascos; aun así todavía continuarían solicitando mayor grado de protección. Posteriormente, en los años de la II República, dada la magnitud de la crisis y el decaimiento de la iniciativa privada, las asociaciones empresariales reclamaron del Gobierno insistentemente la aplicación de medidas de protección industrial, especialmente tendentes a la revisión del plan de obras públicas y, de modo más concreto, al aumento de los suministros a las compañías de ferrocarriles y al apoyo a la construcción naval.

Ahora bien, si el clamor por las obras públicas se fue haciendo cada vez más evidente, en general se tuvo mucho cuidado en matizar que tales obras debían ser realizadas en función de las posibilidades económicas y de las necesidades del país. Con ello se pretendía aludir a los pasados planes de obras públicas lanzados por la Dictadura, a menudo sin tener en consideración los recursos disponibles.

Durante la posguerra, uno de los problemas que más preocupó a los industriales vizcaínos fue el desabastecimiento y la restricción de suministros. Concretamente la falta de utillaje,

maquinaria, combustible, energía, materias primas y transportes adecuados, acabó provocando un gravísimo estrangulamiento del lado de la oferta.

En los años de la autarquía, además, si por una parte los industriales vizcaínos comenzaron enseguida a reclamar en contra del elevado intervencionismo estatal, tanto en relación a la competencia directa del Estado, a través del INI, como en contra de las rigideces que atenazaban al comercio, por otra parte, no tuvieron ningún rubor en continuar acudiendo al Estado para reclamar mayores grados de protección y fomento para la actividad industrial.

De cualquier forma, no sería hasta los años cincuenta - coincidiendo con los primeros momentos de una paulatina apertura al exterior-. cuando nuevamente comenzasen a proliferar los trámites de protección para la industria, solicitando la admisión del producto extranjero en concurrencia con el español, sólo en circunstancias excepcionales, cuando la industria española - convenientemente abastecida de energía y materiales- no pudiera aportar en la calidad y cantidad deseada los productos solicitados.

No obstante, las gestiones para lograr una mayor defensa de la industria comenzarían a adquirir mayor relieve en un contexto diferente, durante la década de los sesenta, con el desarrollismo, cuando la economía española parecía decidida a acercarse a la Europa comunitaria. Resulta comprensible que, ante

el temor visceral que cualquier tipo de competencia extranjera solía acarrear, nuevamente sus asociaciones se mantuviesen alerta.

Aparejado con los planes de desarrollo vinieron los polos de desarrollo, mediante la promoción del establecimiento industrial en zonas declaradas de "preferente localización". Con respecto a este punto, la CCB mostró su disconformidad alegando que podía quebrantarse la equidad, debido a que las empresas incluídas en estas zonas gozarían de ventajosas condiciones.

Otro aspecto especialmente delicado en relación con la política industrial lo constituyó, a lo largo de varias décadas, el precario equilibrio mantenido entre los intereses, a menudo divergentes, de los empresarios siderúrgicos y metalúrgicos. Este conflicto, al que se podría definir como de carácter estructural, se pondría de manifiesto en numerosas ocasiones. En relación con esta falta de entendimiento entre intereses siderúrgicos y metalúrgicos, las asociaciones vizcaínas siempre procuraron estar presentes en las asambleas celebradas por los metalúrgicos, a menudo con la intención de minimizar su capacidad de acción.

Otro ejemplo de conflicto estructural de intereses fue el constituido por la competencia entre las fábricas dependientes directamente del sector público -especialmente dedicadas a la producción de armamento- y las que se encontraban bajo control del capital privado. Durante el franquismo además se incrementó esta oposición estructural entre sector público y privado. Si

hasta entonces, esta contraposición de intereses afectaba esencialmente en lo relativo a las fábricas militares cuando pretendían dedicarse a ciertas producciones civiles, ahora, con la creación del INI, en 1941, comenzaría a afectar a una mayor diversidad de sectores.

En POLITICA ARANCELARIA, a la escasa participación vizcaína en el Arancel de 1891, le siguió la Ley de Bases de 1906 y el nuevo Arancel del mismo año, en las que ya fue más activa la participación de los intereses vizcaínos. Aun así, diversos aspectos del nuevo Arancel, como el mantenimiento de la admisión temporal libre de derechos para la hojalata, o el aumento de los derechos arancelarios para el carbón, no satisficieron plenamente sus aspiraciones. Al mismo tiempo, y de forma paralela a las acciones encaminadas a lograr la aprobación de unos aranceles cada vez más protectores, se opusieron con terquedad a cualquier intento de importación de materiales siderometalúrgicos susceptibles de competir con su producción.

Tras el fin de la Primera Guerra Mundial, dadas las nuevas condiciones del comercio internacional, los empresarios vizcaínos solicitaron una nueva elevación de derechos y del margen protector del Arancel. En 1921 se aprobó el Arancel provisional. Aunque en Vizcaya se reconocía el intento gubernamental por elevar los derechos, esta iniciativa no era considerada suficiente para permitir un desarrollo industrial óptimo. Por fin, en febrero de 1922 se aprobó el nuevo Arancel. Los industriales vizcaínos, con unos deseos de protección difíciles

de saciar, aun reconociendo que suponía un paso adelante, tampoco vieron satisfechas completamente sus aspiraciones, por lo que todavía continuarían gestionando tras su publicación en orden a aumentar el margen protector. Incluso durante la Dictadura de Primo de Rivera, a pesar de la satisfacción que produjo en Vizcaya la reforma parcial arancelaria de julio de 1926, los empresarios continuarían frecuentemente reclamando mayor dosis de protección.

En la II República, los empresarios -afectados por la situación de los mercados internacionales- multiplicaron los trámites con el fin de reducir las consecuencias de la crisis del comercio exterior. Para ello, se interesaron especialmente por:

- a) lograr mayor representación en los organismos influyentes en comercio exterior;
- b) incrementar la firma de convenios o tratados comerciales;
- c) obstaculizar una reforma arancelaria en profundidad favoreciendo, en cambio, una de carácter parcial;
- d) poner impedimentos a la política de contingencias, calificada de "funesta";
- e) obstaculizar la posibilidad de importaciones que perjudicasen a la industria española.

Además, cuando a comienzos de 1933 se planteó un nuevo proyecto de reforma del Arancel, considerando que aquellos momentos de desorden financiero y comercial no constituían un punto de referencia adecuado, se mostraron contrarios a cualquier tipo de alteración en profundidad.

Durante el Franquismo, la actividad de la CCB en relación con el comercio exterior se centraría especialmente en obtener mayor

flexibilidad en relación a la adquisición de divisas, debido a que estas operaciones, centralizadas por el Instituto Español de Moneda Extranjera, suponían a menudo un obstáculo difícil de salvar.

Durante los años sesenta, al compás de la relativa apertura al exterior, y ante la inminencia de verse publicado un nuevo Arancel, en círculos empresariales surgió nuevamente una intensa preocupación. Los empresarios bilbaínos volvieron a poner de manifiesto la necesidad de proceder con prudencia a la hora de retirar las barreras que obstaculizaban la importación, solicitando el mantenimiento de la protección a la industria mediante tarifas arancelarias elevadas.

El posicionamiento de los empresarios vizcaínos contra la firma de los TRATADOS DE COMERCIO con Alemania e Italia y el "modus vivendi" con Inglaterra, constituyó un importante revulsivo a la hora de constituirse la LVP.

En líneas generales, los empresarios vizcaínos defenderían en materia de tratados: a) la necesidad de mantener sin reducciones los derechos de la 2ª columna del Arancel; b) la inconveniencia de la adopción de la cláusula de nación más favorecida; c) una política de prudencia que no comprometiese la eficacia del arancel; d) el mantenimiento de los recargos por moneda depreciada; e) la necesidad de buscar una elevación de derechos en general.

En materia de EXPORTACION y fomento del comercio exterior, dada la dificultad evidente de exportar a la Europa industrializada, la labor de fomento de las asociaciones empresariales vizcaínas, al menos a finales de la pasada centuria, fue encaminada casi exclusivamente a mantener una situación de privilegio en las últimas colonias de Ultramar. Con tal actitud, se reconocía implícitamente la incapacidad de la economía española para penetrar en otros mercados que no fuesen los territorios coloniales bajo su soberanía.

Tras la independencia de estos territorios, la CCB, considerando ya irreversible la pérdida del mercado antillano, al menos en las condiciones en que se había desenvuelto hasta entonces, comenzó a interesarse más abiertamente en la búsqueda de nuevos mercados, especialmente estrechando las relaciones comerciales con otras zonas de Hispanoamérica.

Durante la Primera Guerra Mundial, las diversas leyes aprobadas entonces con el fin de obstaculizar la exportación siderúrgica, y con ello minimizar la importancia del desabastecimiento, volvieron a poner de manifiesto la intensidad del conflicto que estructuralmente venía oponiendo los intereses de las empresas siderúrgicas (esencialmente vizcaínas, partidarias de exportar) y las metalúrgicas catalanas (favorables a obstaculizar la exportación).

Por otro lado, las dificultades de abastecimiento de utillaje industrial y de tecnología surgidas en el período bélico, no

parecieron preocupar a corto plazo a los empresarios vizcaínos en conjunto, más preocupados entonces por aspectos concretos, como la oposición al proyecto de Ley de Admisiones Temporales, o a la franquicia de derechos para la hojalata.

A comienzos de los años treinta, en relación con la necesidad de buscar mercados exteriores en una coyuntura tan difícil, dada la proliferación de tendencias proteccionistas, la CCB aumentó su labor de promoción de las exportaciones vascas, tanto en los mercados habituales, como en otros menos sondeados. Entre estos intentos de penetración se encontraban países como Alemania, Chile, Polonia, Turquía o Yugoslavia.

Durante el Franquismo, resulta lógico igualmente que la CCB, en su labor por fomentar el comercio exterior de sus asociados, dedicara una atención preferente a las relaciones con Argentina, habida cuenta que tras la Guerra Civil fue uno de los pocos países que mantuvo intensas relaciones con España. Este comercio, no obstante, aparecía ralentizado por una serie de motivos, sobre los que la Cámara frecuentemente trató de llamar la atención. Así, por ejemplo, a nivel interno, la falta de producción de la industria española, agobiada por una acuciante falta de suministros y materiales, limitó sensiblemente la oferta y, por ende, las posibilidades de exportar. A ello se añadía, además, la ausencia de flexibilidad y de operatividad en la tramitación de todo lo concerniente a moneda extranjera en España.

Desde la segunda mitad de los años cincuenta, en consonancia con los aires relativamente aperturistas, la asociación bilbaína comenzaría a impulsar diversos programas con el objeto de fomentar las ventas de sus asociados en el exterior. Tales programas serían: La Operación Especial G, para la exportación de transformados metálicos (posteriormente denominada Operación M-1, Operación M-5 y AGEX); Cuenta Combinada nº 8314, para la exportación de mineral de hierro; Operación CP-3, para la exportación de conservas de pescado; y Operación M-V, para la exportación de productos industriales no metálicos.

En relación con la MARINA MERCANTE, un asunto especialmente delicado, a consecuencia de la diversidad de intereses involucrados, lo constituyó el posicionamiento de las entidades económicas ante la disyuntiva de decantarse entre la protección de los intereses navieros -favorables a la importación de buques extranjeros con escasos aranceles-, o la protección al sector de la construcción naval y a la siderurgia -partidarios de obstaculizar la importación de buques-.

En medios empresariales, se solicitó a menudo la publicación de una ley de protección a la marina mercante, que armonizase estos intereses, que fue por fin aprobada en 1909. Si bien fue positivamente acogida en Bilbao -dado que atendía diversas sugerencias especialmente en cuanto a primas a la construcción y navegación-, no contentaba en otros aspectos, achacándosele una desigualdad de trato entre el litoral cantábrico y el

mediterráneo en relación al establecimiento de líneas transoceánicas.

Pero fue especialmente durante la Primera Guerra Mundial, cuando, con las nuevas condiciones surgidas para la navegación, el sector se vio sustancialmente trastocado. Así, en respuesta al interés gubernamental por reducir los efectos del desabastecimiento durante la guerra, se dispusieron una serie de medidas de excepción -la prohibición de venta de buques en el extranjero y la requisa de servicios a flete reducido, originando el consiguiente quebranto a los navieros- que, en general, provocaron la oposición de las compañías navieras bilbaínas.

Con el fin del conflicto mundial de nuevo cambiarían drásticamente las condiciones en que se había de desenvolver el sector. Uno de los primeros objetivos que se fijó entonces la Asociación de Navieros de Bilbao fue la derogación de toda la normativa, relativa a la fijación de fletes reducidos y a la limitación del derecho de disponer libremente de los buques, establecida durante la guerra. Asimismo, se puso de manifiesto la necesidad de proceder a la cancelación del pago de derramas a los navieros que sufrieron quebranto durante la guerra a consecuencia de la requisa de sus buques.

Otro de los aspectos de la navegación que también fue objeto de importantes cambios tras la guerra, lo constituyó la navegación de cabotaje. Terminado el conflicto, y con el inicio de la crisis del negocio naviero, la práctica de cabotaje se

restringió nuevamente, perjudicando al tonelaje construido o abanderado en el extranjero. Esta decisión provocó en Vizcaya dos tipos de actitudes: entre los constructores navales y siderúrgicos de la provincia las reacciones fueron favorables. Entre los navieros, donde tanto abundaba el tonelaje construido en el extranjero -aunque fuese abanderado en España- surgió una amplia inquietud. De cualquier forma, entre los propios navieros tampoco se estableció un frente común. El hecho de que unos dispusieran de abundante tonelaje construido fuera y abanderado en España y otros contasen solamente con buques construidos en los astilleros españoles, condicionó diferentes posturas.

Además, también tras la Primera Guerra Mundial y ante la incapacidad de recuperación del sector naval, se requirió del Gobierno un apoyo más intenso. En consonancia con esto, se logró la disposición de nuevas primas a la construcción naval y a la navegación en 1924 y 1925. Aún así, durante toda la década, los navieros vascos continuarían pidiendo más protección.

Ya durante el Franquismo, la necesidad de actualizar la normativa motivó la elaboración de un anteproyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas en 1954. En esencia, lo que deseaban los navieros bilbaínos era una mayor financiación, mediante subvenciones a las líneas regulares que, si bien económicamente no resultaban rentables, era necesario mantener. Respecto a la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, aprobada en mayo de 1956, los navieros bilbaínos consideraban, una vez más, que la finalidad pretendida por la Ley -la mejora de las

comunicaciones marítimas mediante protección- merecía aplausos, pero, aun así, se hacían necesarias mayores dosis de protección.

En relación con el PUERTO, entre finales de la pasada centuria y comienzos de la actual, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao mejoró las condiciones de navegación y atraque de los buques en la Ría y en el puerto interior. Al mismo tiempo, creó el puerto exterior, logrando mayor capacidad de aguas abrigadas y calados, y una adecuación de las instalaciones a las necesidades de la moderna navegación y de la exportación de mineral.

Con posterioridad, las aspiraciones bilbaínas en materia portuaria se encaminaron al establecimiento de un depósito franco -inaugurado en 1920-. La década de los veinte fue rica en proyectos para el Puerto, aunque, de hecho, no todos llegaron a realizarse. Entre estas aspiraciones, se encontraba el establecimiento de una desviación de la Ría por la Vega de Deusto, con el fin de lograr una mayor interiorización el Puerto en el centro de la ciudad. La ejecución del proyecto, sin embargo, se vería retrasada varias décadas. Otro proyecto, también de entidad, fue el establecimiento de un gran puerto pesquero para Bilbao, que se encontraba en relación con una amplia tarea de coordinación de la pronta comercialización de pescado en fresco por la Península, pero, de momento, tampoco se llevaría a efecto.

Durante los primeros años treinta, y a pesar de la evidente relajación de la política expansiva de obras públicas, la JOPB

continuó con su labor de dotar al Puerto de instalaciones y servicios más adecuados. Destacó entonces la puesta en marcha de un nuevo Depósito Franco, situado en el puerto interior, es decir, en el interior de Bilbao.

Tras la Guerra Civil, se sucedieron unos años difíciles para el Puerto, caracterizados por la obsolescencia de las instalaciones y la escasez de recursos con que hacer frente a las mejoras, a lo que se añadieron los problemas derivados de la escasez del suministro de energía eléctrica para las instalaciones y servicios.

Habría que esperar hasta comienzos de los cincuenta para que el Puerto volviera a recuperar su actividad y la mejora de sus instalaciones. Entre los proyectos de entonces, destacaron las obras del canal de Deusto, por fin iniciadas. Esto indica como todavía durante los años cincuenta se mantuvo la tendencia a la interiorización del Puerto en el centro de la ciudad.

A comienzos de los años sesenta, y dada la escasez del calado de la Ría y del Puerto interior, se planteó la necesidad de incrementar su capacidad. De este modo, se proyectó ampliar el puerto exterior ya existente, en lo que más tarde sería conocido como "Superpuerto".

Otra cuestión que ha interesado sobre manera a las asociaciones vizcaínas lo ha constituido la gestión y

administración del Puerto y a la definición de su autoridad. En relación a ello, los empresarios vizcaínos han venido demandando frecuentemente una mayor autonomía, considerando especialmente conveniente aumentar la representación del comercio, industria y minería de Vizcaya, y disminuir el del Estado.

Otro aspecto igualmente polémico en relación al Puerto lo ha constituido tradicionalmente lo relativo a las tarifas vigentes en la utilización de sus instalaciones y servicios, y las posibilidades que permitía su manejo flexible a la hora de captar mayores cotas de tráfico. De acuerdo con esto, los empresarios bilbaínos se mostraron favorable a una equiparación e incluso reducción de las tarifas con relación a las de otros puertos competidores.

En lo concerniente a los objetivos del FERROCARRIL, en un primer momento se buscó la integración y comunicación del Puerto de Bilbao y de la economía vizcaína con las provincias adyacentes, y con el mercado interior de la Meseta Norte y del Valle del Ebro. Con esta finalidad, y dada la marginación en relación con el trazado de las grandes líneas españolas, los empresarios vizcaínos emprendieron en base a recursos propios la construcción de la red ferroviaria. A partir de ahí, cuando ya a finales del siglo pasado el trazado ferroviario que afectaba al País Vasco estaba establecido en sus líneas maestras, las asociaciones empresariales se dedicarían a procurar la mejora del servicio existente, en especial del ferrocarril del Norte.

Durante la Dictadura, en un ambiente ciertamente eufórico y de efervescencia en relación con las obras públicas, era lógico que cobrasen nuevo impulso las aspiraciones vizcaínas en orden a mejorar su infraestructura ferroviaria. De cualquier manera, las expectativas creadas en este campo, fueron en general proporcionales a la frustración que provocó el hecho de ver cómo, al fin y al cabo, los logros reales medidos en kilómetros de nuevas líneas o en mejora de las existentes fueron, por lo general, bastante modestos.

Concretamente, las aspiraciones ferroviarias de la provincia en materia ferroviaria durante los años veinte, fueron las siguientes: a) fomentar el establecimiento de lo considerado entonces en Vizcaya la vía normal, es decir, la vía ancha; b) favorecer las comunicaciones desde y hacia el Puerto, dentro de la propia provincia; c) conectar el Puerto con los mercados del interior peninsular.

Vizcaya pretendía la mejora de la comunicación con Madrid, abarcando el espacio agrícola de la submeseta norte y, asimismo, una óptima comunicación con el Mediterráneo que permitiese la salida de los frutos de Levante por el Puerto de Bilbao. En ambos proyectos, Bilbao entraba en pugna con el puerto de Santander a la hora de captar el mayor porcentaje de tráfico mercantil y de pasaje en el litoral cantábrico.

A comienzos de los años treinta, cuando ya resultaba cada vez más evidente la dificultad financiera del sector ferroviario, la

CCB se mostraba favorable a un mayor apoyo estatal a las compañías. De cualquier modo, no se limitaba a pedir sin más la ayuda estatal al sector, sino que aportaba lo que, en su opinión, podía ser la solución del problema, basándose en cuatro aspectos: a) la coordinación de los transportes ferroviarios y los de carretera; b) el aumento del rendimiento económico del sector mediante la elevación progresiva de las tarifas; c) la supresión de cargas sociales de las compañías; d) la oposición a la nacionalización de las compañías y el apoyo a una autonomía de la empresa compatible con una "prudente intervención del Estado".

Después de la Guerra Civil, a pesar de que otros medios de transporte -como el realizado por carretera y el aéreo- fueron adquiriendo rápidamente gran relevancia, las comunicaciones ferroviarias continuaron preocupando sobremanera a los empresarios y técnicos vizcaínos. Así ocurrió al menos durante los primeros años de la posguerra, cuando los esfuerzos se encaminaron hacia aspectos tales como: a) la mejora de instalaciones e infraestructuras ferroviarias que afectaban al Puerto; b) la mejora en el servicio ; c) la mayor disponibilidad de material móvil; d) las comunicaciones ferroviarias en general; e) la electrificación de algunas líneas.

Otra pretensión vizcaína en materia ferroviaria fue la equiparación de tarifas de las líneas encaminadas a Bilbao con las que regían para otros puertos peninsulares. Por un lado, la polémica se suscitó en relación a las tarifas ferroviarias

desiguales que regían para los puertos cantábricos entre sí y, por otro lado, entre éstos y los del litoral Mediterráneo.

En relación con el transporte también llama la atención la forma en que todavía hasta la Guerra Civil los empresarios y técnicos bilbaínos por lo general, confiaban su futuro inmediato al ferrocarril, relegando a un segundo plano lo relacionado con otros medios de comunicación en los que irreversiblemente se encontraba un gran porvenir, como eran precisamente el transporte por CARRETERA y la navegación aérea.

Esta postura cambió ya claramente después de la guerra, cuando, poco a poco, el interés por conseguir una óptima red de carreteras iría arrumbando a las clásicas aspiraciones por lograr casi exclusivamente una adecuada infraestructura ferroviaria. Sin embargo, las gestiones intensas para crear una moderna red de carreteras no se iniciaron hasta una fecha tan tardía como los primeros años cincuenta. Primeramente, quedó de manifiesto la importancia de disponer de una buena infraestructura de carreteras a lo largo de la zona de elevada concentración industrial y urbana de la margen izquierda de la Ría. En un segundo momento, desde mediados de los años cincuenta, los esfuerzos se fueron encaminando al logro de una óptima unión por carretera -por los pasos tradicionales- con el interior peninsular. En un tercer momento, iniciado a comienzos de los años sesenta, se plantearía ya más seriamente la posibilidad de construir autopistas que uniesen la provincia con otros territorios. Estos esfuerzos se verían materializados a comienzos

de los setenta, con la construcción de la Autopista Bilbao-Behovia y Autopista Bilbao-Miranda, y de un ramal de ésta, a través de Altube, hasta Vitoria.

En lo concerniente a los inicios del TRANSPORTE AEREO, a pesar de que ya en 1927 se iniciaron las gestiones para la construcción de un aeropuerto en Vizcaya, el proyecto se vería pospuesto hasta después de la Guerra Civil. Y es que Vizcaya tampoco acababa de comprender las ventajas y el amplio campo de oportunidades que se abrían con la navegación aérea, lo que se materializó en el escaso interés que en un principio despertaron las nuevas formas de transporte.

9.4. CONCLUSION FINAL.

Los veinticinco años que discurren entre 1893 y 1918 constituyen un período sensiblemente eufórico en el que los empresarios vizcaínos desarrollaron una estrategia especialmente activa, a fin de conseguir una alteración de la política económica que satisficiera sus recién estrenadas aspiraciones proteccionistas.

Como momentos álgidos en los que se radicalizó la acción de las asociaciones empresariales vizcaínas, destacan con claridad: el año 1893, cuando se desarrolló una amplia campaña contra la firma de tratados de comercio; el año 1909, en relación a la

campana favorable a una ley que ordenase el sector marítimo; y el año 1917, cuando las energías empresariales volvieron a unirse en oposición a los proyectos de gravar los beneficios extraordinarios logrados durante la guerra europea.

A partir de los años veinte, los medios de presión empleados se suavizaron sensiblemente, recurriendo con menor frecuencia - aunque sin abandonarlo completamente- a las manifestaciones multitudinarias y a los grandes mítines. Aun así, continuaron ejerciendo una presión sobre el Ejecutivo, siempre, eso sí, en función de las condiciones políticas vigentes; lo que les obligó frecuentemente a readaptar su estrategia al compás de los cambios políticos operados.

En relación a sus éxitos conseguidos por los empresarios vizcaínos como grupo de presión, éstos fueron numerosos, pero, por lo general incompletos. Es decir, siempre estuvo latente la impresión de no saciarse íntegramente sus aspiraciones en orden a conseguir mayores dosis de protección directa o indirecta. La misma afirmación resulta válida para referirse a los fracasos. Estos por lo general se manifestaron, no en la disconformidad con la totalidad del articulado de las normativas aprobadas, sino con ciertos aspectos concretos de las mismas considerados especialmente lesivos.

10. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA.

10.1. FUENTES

ARCHIVO DE LA CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO.

- MEMORIAS INTERNAS de la Cámara de Comercio de Bilbao (MICCB), años 1886-1889, 1903-1905, 1907-1913, 1915, 1929-1930, 1933-1935, 1940-1975.
- ESCRITOS, INFORMES y TELEGRAMAS enviados al Ejecutivo, años - Revista INFORMACION, años 1914-1975.
- EXPEDIENTES, años 1886-1923.
- DISCURSOS de los Presidentes de la CCB, años 1955-1975.

ARCHIVO DEL CENTRO INDUSTRIAL Y MERCANTIL DE VIZCAYA.

- ACTAS DE LAS ASAMBLEAS O JUNTAS GENERALES DE LA LIGA VIZCAINA DE PRODUCTORES (AG, LVP), años 1932-1967.
- ACTAS DE LAS JUNTAS DIRECTIVAS DE LA LIGA VIZCAINA DE

- PRODUCTORES (JD, LVP), años 1893-1898, 1908-1930, 1933-1966.
- ACTAS DE LA COMISION EJECUTIVA DE LA LIGA VIZCAINA DE PRODUCTORES (CE, LVP), años 1899-1903.
 - MEMORIAS ANUALES DE LA LVP, años 1894-1935.
 - EXPEDIENTES DE LA LIGA VIZCAINA DE PRODUCTORES (ELVP).
 - Caja nº 1. Asuntos internos. 1894-1922.
 - Caja nº 2. Asuntos internos. 1894-1922.
 - Caja nº 16. Meeting de Bilbao. 1895.
 - Caja nº 17. Meeting y Manifestación Pública de 20 de enero de 1895.
 - Caja nº 19. Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas (1912). Primer Congreso Nacional de Industrias Metalúrgicas (1913).
 - Caja nº 22. Ferrocarriles.
 - Caja nº 23. Ferrocarriles (1899-1920).
 - Caja nº 24. Ferrocarriles (1894-1919).
 - Caja nº 25. Franquicias ferroviarias (1893-1900).
 - Caja nº 26. Ferrocarriles (1905-1924).
 - Caja nº 27. Marina y Construcción Naval. Astilleros el Nervión (1894-1897).
 - Caja nº 28. Marina Mercante. Construcción Naval (1896-1899).
 - Caja nº 29. Marina Mercante. Construcción Naval. Astilleros del Nervión (1900-1912).
 - Caja nº 30. Marina Mercante. Construcción Naval (1911-1916).
 - Caja nº 31. Marina Mercante. Construcción Naval (1916-1923).
 - Caja nº 34. Impuestos y contribuciones (1900-1908).
 - Caja nº 35. Impuestos y contribuciones. Beneficios

extraordinarios de guerra (1908-1919).

- Caja nº 40. Aranceles-Aduanas. Aranceles de Ultramar (1894-1897).
- Caja nº 41. Aranceles. Aranceles de Ultramar (1897-1900).
- Caja nº 42. Aranceles (1897-1903).
- Caja nº 43. Revisión Arancelaria (1904-1905).
- Caja nº 44. Aranceles (1907-1910).
- Caja nº 45. Aranceles (1910-1919).
- Caja nº 46. Aranceles (1920).
- Caja nº 47. Aranceles (1921).
- Caja nº 48. Aranceles (1921).
- Caja nº 49. Aranceles (1921-1922).
- Caja nº 50. Aranceles (1923-1925).
- Caja nº 51. Aranceles y Valoraciones (1905-1923).
- Caja nº 54. Tratados de Comercio (1903-1919).
- Caja nº 55. Tratados de Comercio (1921-1922).
- Caja nº 56. Tratados Comerciales (1917-1924).
- Caja nº 59. Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez-Inclán (1907-1921).
- Caja nº 60. Protección a la Industria Nacional. Ley de Auxilio a Nuevas Industrias (1916-1919).
- Caja nº 61. Protección a la Industria Nacional. Ley Suárez Inclán (1922-1924).
- Caja nº 65. Impuestos y Contribuciones (1918-1927).
- Caja nº 70. Admisiones Temporales (1923-1927).
- Caja nº 71. Congresos españoles (1919-1926).
- Caja nº 73. Aranceles y Valoraciones (1898, 1919-1924).
- Caja nº 74. Ley de Auxilios a nuevas industrias y desarrollo

de las ya existentes (1920-1926).

- Caja nº 76. Marina y Construcción Naval (1924-1932).
- Caja nº 78. Consejo de la Economía Nacional (1924-1926).
- Caja nº 81. Comité Regulador de la Producción Industrial.
Consejo de la Economía Nacional (1926-1932).
- Caja nº 82. Consejo de Economía Nacional (1927). Ministerio de
Economía Nacional (1928-1930).
- Caja nº 83. Tratados de Comercio. 1925.
- Caja nº 84. Protección a la Producción Nacional (1925-1927).
- Caja nº 85. Ferrocarriles (1925-1932).
- Caja nº 86. Aranceles (1925-1927).
- Caja nº 87. Tratados de Comercio (1926).
- Caja nº 88. Tratados de Comercio (1927).
- Caja nº 89. Aranceles (1927-1928).
- Caja nº 92. Protección a la industria Nacional (1927-1930).
- Caja nº 94. Reformas y conflictos sociales (1928-1932).
- Caja nº 95. Congresos (1927-1928).
- Caja nº 98. Tratados de Comercio (1928).
- Caja nº 99. Industria. Protección y auxilio (1928).
- Caja nº 100. Admisiones Temporales (1928-1932).
- Caja nº 101. Impuestos y Contribuciones (1927-1932).
- Caja nº 104. Tratados de Comercio (1929-1930).
- Caja nº 105. Congresos. Asambleas (1929).
- Caja nº 106. Protección a la Producción Nacional (1929-1932).
- Caja nº 107. Revisión Arancelaria. Coeficientes de recargo
sobre los derechos arancelarios (1929-1932).- Caja nº 112.
Meeting, Asambleas, Exposiciones (1930-1932).
- Caja nº 115. Tratados de Comercio (1930-1932).

10.2. BIBLIOGRAFIA

- ABELLA, R. (1912), Organización y funcionamiento de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, Madrid.
- (1913), Las Cámaras de Comercio, Madrid.
- ACEDO, J.A. (1975), "La construcción naval", Temas Vizcaínos, nº 4, Bilbao.
- AGIRREAZKUENAGA, J. (1987a), Bizkaiko errepidegintza: hazkunde ekonomikorako azpiegitura lanak (1818-1876), Giltz liburak, Bilbao.
- (1987b), Vizcaya en el siglo XIX (1814-1876): las finanzas públicas de un Estado emergente, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- (1993), Iraultza Industrialaren abiatu ezinik, Gaiak, San Sebastián.
- ALBIÑANA, C. (Ed.) (1973), La Empresa Pública Industrial en España, Madrid.
- ALONSO OLEA, E.J. (1993), El Concierto Económico durante la Restauración y la II República. Negociaciones, evolución y consecuencias, Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco.
- ALVAREZ REY, L. (1985), "Organizaciones patronales durante la Dictadura de Primo de Rivera: la Unión Comercial Sevillana", Revista de Historia Contemporánea, III, nº 4, pp. 167-177.
- ALZOLA Y MINONDO, B. (1886), Informe relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales, Madrid.
- (1895), Las primas a la construcción naval y a la

navegación, Bilbao.

ALZOLA Y MINONDO, P. (1898), Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya, Bilbao.

--- (1899), Historia de las Obras Públicas en España, Bilbao (reed., Turner, Madrid, 1979).

--- (1902), Progreso industrial de Vizcaya, Bilbao.

--- (1904), Informe relativo al estado de la industria siderúrgica en España, Bilbao.

--- (1910), Régimen económico-administrativo antiguo y moderno de Vizcaya y de Guipúzcoa, Bilbao.

ANDRES ALVAREZ, V. (1943), "Historia y crítica de los valores de nuestra balanza de comercio", Moneda y Crédito, nº 4.

ANES, G.; TORTELLA, G.; NADAL, J. y SARDA, J. (1970), El Banco de España. Una historia económica, Banco de España, Madrid.

ANES, G.; ROJO, L.A. y TEDDE, P. (Eds.) (1983), Historia económica y pensamiento social, Alianza, Madrid.

ANES ALVAREZ, R. (1978), "Relaciones entre el ferrocarril y la economía española, 1865-1931", en ARTOLA, M. (Dir.), Los ferrocarriles en España, 1844-1943, vol. II, Banco de España, Madrid.

--- (1980), "La crisis de 1929 y la economía española. Una hipótesis", Papeles de Economía Española, nº 1, pp. 48-53.

APARICIO, M. A. (1980), El sindicalismo vertical y la formación del Estado franquista, Eunibar, Barcelona.

ARANA PEREZ, I. (1984), "Algodoneros catalanes y siderometalúrgicos vascos ante la reforma arancelaria de 1841: una alianza imposible", en IX Congreso de Estudios Vascos. Antecedentes de la Sociedad Vasca actual. Siglos

- XVIII y XIX. pp. 337-339, San Sebastián, Eusko-Ikaskuntza.
- (1985), "Aproximación al fracaso de un ambicioso proyecto empresarial. Astilleros del Nervión", en Symbolae Ludovico Mitxelena, pp. 1291-1301, Vitoria.
- (1988a), La Liga Vizcaína de Productores y la Política Económica de la Restauración (1894-1914), Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao.
- (1988b), "El empresariado siderometalúrgico vasco y la Ley de Septiembre de 1896", Congreso de Historia de Euskal Herria, V, pp. 35-47, Vitoria.
- (1992), "El movimiento patronal catalán y la Liga Nacional de Productores (1894-1899): convergencias y divergencias entre las burguesías catalanas", Congrés Internacional d'Historia Catalunya i la Restauració (1875-1923)", pp. 145-158, Manresa.
- (1993), "La recuperación de un sujeto histórico: el movimiento patronal en la reciente historiografía española", en V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- AROSTEGUI, J.; BACELLES, A.; ELORZA, A. y otros (1986), La crisis de la Restauración: España entre la Primera Guerra Mundial y la II República, Madrid.
- ARPAL, J. y MINONDO, A. (1978), "El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una élite", Saioak, nº 2, pp. 31-68.
- ARREGUI MENDIA, G. (1934), Orientaciones generales para el desarrollo y prosperidad de la provincia de Vizcaya, Bilbao.

- ARTAZA, C. (1896), El libro de Bilbao y sus cercanías. Guía artístico-comercial, Bilbao.
- ARTOLA, M. (Dir.) (1978), Los ferrocarriles en España, 1844-1943, 2 vols., Banco de España, Madrid.
- (Dir.) (1988), Enciclopedia de Historia de España, Alianza, Madrid.
- ASOCIACION DE NAVIEROS DE BILBAO (1935), La protección a las industrias y comunicaciones marítimas, Editorial Vasca, Bilbao.
- BAHAMONDE, A.; MARTINEZ, J.A. y REY, F. del (1987), La Cámara de Comercio e Industria de Madrid, 1887-1987. Historia de una institución centenaria. Cámara de Comercio de Madrid.
- BANCO DE BILBAO (1957), Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer centenario (1857-1957), Bilbao.
- BANCO DE ESPAÑA (Servicio de Estudios) (1970), El Banco de España. Una historia económica, Madrid.
- BANCO DE VIZCAYA (1951), Homenaje a la economía vizcaína (1901-1951), Bilbao.
- BARRIONUEVO PEÑA, J. (1980), "Los Sindicatos y las Asociaciones de Empresarios", en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social en la Constitución, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid.
- BASAS FERNANDEZ, M. (1962), "Catálogo para una hemeroteca en Vizcaya", en Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, nº XVIII, 1, pp. 3-19.
- (1965), "El crecimiento de Bilbao y su comarca", Imp. Industrial, Bilbao.
- (1985a), "La vinculación entre el proteccionismo vasco y el

- catalán", en GONZALEZ PORTILLA, M.; MALUQUER DE MOTES, J. y RIQUER PERMANYER, B. (Eds.) Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos. Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia. (celebrado en Sitges, en diciembre de 1982), Barcelona.
- (1985b), "Iniciación del sistema de tributación vascongada mediante concierto económico: 1878-1887", Hacienda Pública Española, nº 92, pp. 229-238.
- (1986), "Centenarios de la Cámara de Comercio", Temas Vizcaínos, nº 137, Bilbao.
- BEN-AMI, S. (1984), La Dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930. Planeta, Barcelona.
- BENGOCHEA ECHAONDO, S. (1991), "Grupos de presión patronales y corporativismo en Cataluña e Italia. 1900-1923", en Simposio Internacional. Organización del Estado Moderno y Contemporáneo en Italia y España, Barcelona.
- (1992a), "Las organizaciones patronales catalanas en el cruce de siglos", Afers, marzo.
- (1992b), "Restauración y actitudes organizativas y corporativistas de la patronal catalana", en Congrés Internacional d'Historia Catalunya i la Restauració (1875-1923), pp. 251-257, Manresa.
- BENGOCHEA, S. y REY, F. del (1991), "En vísperas de un golpe de estado. Radicalización patronal e imagen del fascismo en España", en Simposio. La política conservadora en la España contemporánea (1868-1982), pp. 257-278, UNED, Departamento de Historia Contemporánea, Madrid.
- BERGER, S. (Comp.) (1988), La organización de los grupos de

interés en Europa Occidental. El pluralismo, el corporativismo y la transformación de la política,
Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

BHAGWATI, J. (1991), El Proteccionismo, Alianza, Madrid.

BILBAO, E. (1901), Vizcaya ante el siglo XX, Bilbao.

BLASCO IJAZO, J. (1971), Centro Mercantil, Industrial y Agrícola de Zaragoza. Interesante historia de sus ciento trece años vividos (1858-1971), Zaragoza.

BRAVO, M. y PALOMAS, J. (1992), "Les corporacions industrials catalans como a grups de pressió (1875-1895)", en Congrés Internacional d'Historia. Catalunya i la Restauració (1875-1923)", pp. 259-264, Manresa.

CABRERA, CALVO-SOTELO, M. (1976), "Organizaciones patronales y cuestión agraria en España, 1931-1936", en GARCIA DELGADO, J.L., La cuestión agraria en la España contemporánea, pp. 101-150, Edicusa, Madrid.

--- (1978), "La estrategia patronal en la Segunda República", Estudios de Historia Social, nº 7, pp. 7-161.

___ (1979), "El bienio negro", Estudios de Historia Social, nº 10-11, pp. 137-247.

--- (1981), "Las organizaciones patronales ante la República", Arbor, nº 426-427, pp. 151-167.

--- (1981-82), "La patronal ante la II República", Teoría, nº 8-9.

--- (1983), La patronal ante la II República: organizaciones y estrategias, 1931-1936, Siglo XXI, Madrid.

--- (1991), "La opinión empresarial ante la empresa pública (1898-1936)", en COMIN, F. y MARTIN ACERA, P. (Dir.),

- Historia de la Empresa Pública en España. Espasa Calpe, Madrid.
- CABRERA, M. y REY, F. del (1988), "Entre la condena y el olvido. Los empresarios y sus organizaciones en la historiografía española", Sociología del Trabajo, nº 3, pp. 141-164, Madrid.
- (1993), "Corporatismo y articulación de intereses económicos en la España contemporánea", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- CABRERA, M.; COMIN, F. y DELGADO, J.L. (1989), Santiago Alba. Un programa de reforma económica en la España del primer tercio del siglo XX, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- CALVO, A. (1990), "El Foment del Treball Nacional davant d'un nou horitzó", L'Avenc, nº 138, pp. 54-58.
- CALVO CABALLERO, P. (1992), "En torno a un debate: la lógica del comportamiento asociativo patronal. El caso de la patronal castellano-leonesa durante el primer tercio del siglo XX", Investigaciones Históricas, nº XII, pp. 287-300.
- (1993), "La carta del proteccionismo, las caras del proteccionismo. Productores y políticos, debate y movilización en Castilla la Vieja durante 1906", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- CALVO SOTELO, J. (1930), Mis servicios al Estado. Madrid.
- CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1968-69), Análisis de la economía vizcaína y su proyección, 1968-1971, Cámara de Comercio, 5 vols., Bilbao.
- (1970), El puerto de Bilbao y su zona de influencia, Cámara

de Comercio, Bilbao.

— (1971), El Aeropuerto de Bilbao ante el futuro desarrollo regional, Cámara de Comercio, Bilbao.

— (1986), Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1886-1986, Cámara de Comercio, Bilbao.

— (1990), De la autarquía al mercado único a través de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. 50 años de la historia económica de Bizkaia, Cámara de Comercio, Bilbao.

CARBALLO, R. (1979), "El capital extranjero y la Dictadura: la ITT en España", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 579-600.

CARDONA, P.M. (1936), "La estadística de la industria del transporte marítimo en España", Economía Española, nº 39, pp. 289-307.

CARRERAS, A. (1984), "La producción industrial española, 1842-1981: construcción de un índice anual", Revista de Historia Económica, año II, nº 1.

--- (1985), "Gasto nacional bruto y formación de capital en España, 1849-1958: primer ensayo de estimación", en MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (Eds.), La Nueva Historia Económica en España, Tecnos, Madrid.

--- (1987), "La industria: atraso y modernización", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Eds.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.

— (Coord.) (1989a), Estadísticas Históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación Banco Exterior, Madrid.

- (1989b), "Depresión económica y cambio estructural durante el decenio bélico (1936-1945)", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), El primer franquismo. España durante la II Guerra Mundial, Siglo XXI, Madrid.
 - (1990), Industrialización española: estudios de historia cuantitativa, Espasa Calpe, Madrid.
 - (1992), "La producción industrial en el muy largo plazo: una comparación entre España e Italia de 1861 a 1980", en PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V. (Eds.), El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica, Alianza, Madrid.
- CASTEDO PALER, S. (1935), Aportación a la historia arancelaria española, Gráfica Administrativa, Madrid.
- CASTEDO, S. y HERNANDEZ PADILLA, J. A. (1958), Referencias históricas y comentarios sobre la economía española arancelaria, Madrid.
- CASTEL GONZALEZ-AMEZUA, J. (1936), Legislación protectora de la producción nacional. Recopilada, anotada y comentada, Imprenta Madrid-Aragón, Madrid.
- CASTELLS ARTECHE, L. (1980), Fueros y Concierptos económicos. La Liga Foral Autonomista de Guipúzcoa (1904-1906), Haranburu, San Sebastián.
- CASTELLES, L. y LUENGO, F. (1988), "El proceso de modernización de Guipúzcoa (1876-1920)". Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 255-275.
- CASTERAS, R. (1985), Actitudes de los sectores catalanes en la coyuntura de los años 1880, Anthropos, Barcelona.
- CASTILLO, A. del (1955), La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico, 1855-1955. Seix Barral, Barcelona.

- CATER, D. (1965), El poder y los grupos de presión, Cid, Madrid.
- CAVA MESA, M.J. (1992), Tubos Forjados. Cien Años de Historia. Bilbao.
- CEBALLOS TERESI, J. G. (1931-32), Economía. Finanzas. Cambios. (La realidad económica de España en los treinta años del presente siglo. Historia financiera y política de España en el siglo XX), El Financiero, Madrid.
- (1948), Cien años de ferrocarril en España, Madrid.
- CELIS, J. B. (1963), Los grupos de presión en las democracias contemporáneas, Tecnos, Madrid.
- CERVERA PERY, J. (1979), Marina y política en la España del siglo XIX, San Martín, Madrid.
- CHEYNE, J.G. (1967), "La Unión Nacional: sus orígenes y su fracaso", Actas del II Congreso Internacional de Hispanistas, Instituto Español de Nimega.
- CHURRUCA, A. de (1947), Apuntes de la Ría de Bilbao, Bilbao.
- (1951), Minería, Industria y Comercio en el País Vasco, Icharopena, San Sebastián.
- (1964), Pasado, presente y futuro del puerto de Bilbao, Biblioteca Vascongada de Amigos del País, Bilbao.
- COLECTIVO DE HISTORIA (1978), "La Dictadura de Primo de Rivera y el Bloque de poder en España", en Cuadernos Económicos de ICE, nº6, pp. 178-216.
- COLL MARTIN, S. (1985), "El coste social de la protección arancelaria a la minería del carbón en España, 1877-1925", en MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (Eds.), La Nueva Historia Económica de España, Tecnos, Madrid.
- COLL, S. y SUDRIA, C. (1987), El carbón en España, 1770-1961.

Una historia económica, Turner, Madrid.

- COMIN, F. (1983), "Comentarios en torno al ferrocarril y al crecimiento económico español entre 1855 y 1931", Revista de Historia Económica, I, nº 1, pp. 181-195.
- (1985a), "La evolución del gasto del Estado en España, 1901-1972: contrastación de dos teorías", en MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (Eds.), La nueva historia económica en España, Tecnos, Madrid.
- (1985b), "La política fiscal en España entre 1874 y 1915; algunas precisiones", en GARCIA DELGADO, J. L. (Ed.), La España de la Restauración, Siglo XXI, Madrid.
- (1985c), Fuentes cuantitativas para el estudio del sector público en España (1801-1980), Instituto de Estudios Fiscales, Monografía nº 40, Madrid.
- (1987), "La economía española en el período de entreguerras", en NADAL, J.; CARREAS, A. y SUDRIA, C. (Comps.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
- (1988), Hacienda y economía en la España Contemporánea (1800-1936), 2 vols., Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- (1989), "Sector Público", en CARRERAS, A. (Coord.), Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX, Banco Exterior, Madrid.
- (1993), "Política fiscal y proteccionismo en España", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.

COMIN, F. y MARTIN ACEÑA, P. (1984), "La política monetaria y

- fiscal durante la Dictadura y la II República", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 236-261.
- (Dirs.) (1991), Historia de la Empresa Pública en España, Espasa Calpe, Madrid.
- COMIN, F.; CARRERAS, A.; MARTIN ACEÑA, P. y NADAL, J. (1988), España: 200 años de tecnología, Ministerio de Industria, Madrid.
- COMISION DEL PATRON ORO (1960), "Dictamen de la Comisión nombrada por RO de 9 de junio de 1929 para el estudio de la implantación del Patrón Oro", reproducido en Información Comercial Española, nº 318, pp. 51-83.
- CONDEMINAS MASCARO, F. (1923), La Marina española (compendio histórico). Apolo, Barcelona.
- CONSEJO SUPERIOR DE CAMARAS (1954), Estudio sobre la reorganización de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación españolas, Madrid.
- COSSIO, F. (1950), Cien años de vida sobre el mar. La Compañía Trasatlántica, 1850-1950, Madrid.
- COSTAS COMESAÑA, A. (1988), Apogeo del liberalismo en "La Gloriosa". La reforma económica en el sexenio liberal (1868-1874), Siglo XXI, Madrid.
- DELCLAUX AROSTEGUI, I. (1975), Pequeña historia de un desarrollo singular, Induban, Bilbao.
- DELGADO RIVAS, J.M. (1985), "La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: Un estudio comparativo (1750-1850)", en GONZALEZ PORTILLA, M.; MALUQUER DE MOTES, J. y DE RIQUER PERMANYER, B. (Eds.), Industrialización y Nacionalismo. Análisis comparativos, Barcelona.

- DIEZ CANO, S. (1992), Las Cámaras Oficiales de Comercio e Industria en el franquismo: el caso salmantino, Universidad de Salamanca-Cámara de Comercio de Salamanca.
- DIEZ CASTOR, E. P. (1978), "La nacionalización de las comunicaciones en España: un proceso histórico", Económicas y Empresariales, nº 6, pp. 58-70.
- DOBESON, K.M. (1988), El Ferrocarril Santander-Mediterráneo, Aldaba, Madrid.
- DONGES JUERGEN, B. (1976), La industrialización en España. Políticas, logros, perspectivas, Oikos Tau, Barcelona.
- EGUIDAZU, F. (1979), "La crisis de la peseta y la caída de la Dictadura", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 299-352.
- ESCARIO, J.L. (1933), "Política de Obras Públicas", Economía Española, nº 5, pp. 15-23.
- ESCUDERO, A. (1986), "La minería vizcaína durante la Primera Guerra Mundial", Revista de Historia Económica, IV, 2, pp. 365-387.
- (1988), "Minería e industrialización en Vizcaya: objeciones a una teoría tradicional", en FERNANDEZ DE PINEDO, E. y HERNANDEZ MARCO, J.L. (Eds.), La industrialización del Norte de España, Crítica, Barcelona.
- (1989), "Valores añadidos de la minería vizcaína, 1876-1936", IV Congreso de la Asociación de Historia Económica, Alicante.
- (1990a), "Capital minero y formación de capital en Vizcaya (1876-1913)", en NADAL, J. y CARRERAS, A. (Dir.), Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y

- XX), Ariel, Barcelona.
- (1990b), "El lobby minero vizcaíno", Historia Social. nº 7, pp. 39-68.
- FERNANDEZ ALMAGRO, M. (1946), Política naval de la España moderna y contemporánea, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.
- FERNANDEZ LOPEZ, J. (1987), El Ferrocarril de la Robla, Aldaba, Madrid.
- FERNANDEZ SANZ, F. (1982), La construcción de locomotoras de vapor en España. Ediciones de Estudios Ferroviarios, Madrid.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. (1983), "Nacimiento y consolidación de la moderna siderurgia vasca (1849-1913): el caso de Vizcaya", en Información Comercial Española, nº 598, pp. 9-19.
- (1985), "Las dudosas bases económicas del primer nacionalismo vasco en el último cuarto del siglo XIX", en Cuadernos de Alzate, nº 2, pp. 18-25.
- (1987), "La industria siderúrgica, la minería y la flota vizcaína a fines del siglo XIX. Unas puntualizaciones", en VVAA, Mineros, sindicalismo y política. Fundación José Barreiro, Oviedo.
- (1988), "Factores técnicos y económicos en el origen de la moderna siderurgia y la flota vizcaína. 1880-1899", en FERNANDEZ DE PINEDO, E., y HERNANDEZ MARCO, J.L. (Eds.), La Industrialización del Norte de España, Crítica, Barcelona.
- (1989), "Burguesía comercial autóctona, proteccionismo e industrialización en el País Vasco en el siglo XIX", en

- CERUTTI, M. y VELLINGA, M. (Comp.), Burguesías e industria en América Latina y Europa Meridional, Alianza, Madrid.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E. y HERNANDEZ MARCO, J.L. (Eds.) (1988), La Industrialización del Norte de España, Crítica, Barcelona.
- FERRANDO BADIA, J. (1977), "Grupos de interés, de promoción y de presión. Institucionalización de los grupos de presión", Revista de Estudios Políticos, pp. 9-43, mayo-agosto.
- FLORENSA, S. (1979), "Economía y comercio exterior en la España de los años veinte. Un enfoque de la política de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 463-495.
- FONTANA, J. (1973), Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX, Ariel, Barcelona.
- (Ed.) (1986), España bajo el franquismo, Crítica, Barcelona.
- FONTANA, J. y NADAL, J. (1980), "España, 1914-1970", en CIPOLLA, C. (Ed.), Historia económica de Europa (6), Ariel, Barcelona.
- FRAILE, P. (1982), "El carbón inglés en Bilbao: una reinterpretación", Moneda y Crédito, nº 160, pp. 85-96.
- (1985a), "El fracaso de la revolución industrial en España: un modelo cerrado de industrialización", Información Comercial Española, nº 623, pp. 97-104.
- , (1985b), "El País Vasco y el mercado mundial, 1900-1930", en SANCHEZ ALBORNOZ, N. (Ed.), La modernización

económica de España 1830-1930, Alianza, Madrid.

- (1989), "La protección española en perspectiva europea: un modelo de generación endógena de aranceles", IV Congreso de la Asociación de Historia Económica, Alicante.
- (1990), "La industrialización española en el primer tercio del siglo XX: Una visión alternativa", en MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F. (Eds.), Empresa pública e industrialización en España, Alianza, Madrid.
- (1991), Industrialización y grupos de presión. La economía política de la protección en España. 1900-1950, Alianza, Madrid.
- (1993), "Los aranceles agrarios y el proteccionismo industrial en España, 1913-1931", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- FRAX ROSALES, E. (1981), Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934, Banco de España, Estudios de Historia Económica, nº 2, Madrid.
- (1987), El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920, Banco de España, Estudios de Historia Económica, nº 15, Madrid.
- FRAX ROSALES, E. y MATILLA QUIZA, M.J. (1988), "Transporte, comercio y comunicaciones", en ARTOLA, M. (Dir.), Enciclopedia de Historia de España. I. Economía y Sociedad, Alianza, Madrid.
- FUENTES IRUZOZQUI, M. (1955), El comercio exterior y sus obstáculos, con especial referencia a los Aranceles de Aduanas, Academia de Ciencias Económico-Financieras,

Barcelona.

- ___ (1958), Política comercial y arancelaria, Madrid.
- (1963), Las Cámaras de Comercio, Héroes, Madrid.
- FUENTES QUINTANA, E. (1984), "El Plan de Estabilización Económica de 1959, veinticinco años después", Información Comercial Española, nº 612-613.
- (1986), "La economía española desde el Plan de Estabilización de 1959: el papel del sector exterior", en MARTINEZ VARA, T., (Ed.), Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea, Madrid.
- (1988), "Tres decenios de la economía española en perspectiva", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), España. Economía, Espasa Calpe, Madrid.
- FUSI, J.P. (1975), Política obrera en el País Vasco, 1880-1923, Turner, Madrid.
- ___ (1984), El País Vasco: Pluralismo y Nacionalidad, Alianza, Madrid.
- GAMIR, L. (1980), "El período 1939-1959: La autarquía y la política de estabilización", en GAMIR, L. (Ed.), Política económica en España, Alianza, Madrid.
- GARATE OJANGUREN, M. (1976), El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- (1979), "Desarrollo industrial del País Vasco: Guipúzcoa", en Historia del Pueblo Vasco, vol. III, Erein, San Sebastián.
- (1988), "Comercio, burguesía y acumulaciones de capital en el País Vasco (1700-1841)", Ekonomiaz, nº 9-10, pp.

35-54.

GARCIA CRESPO, M.; VELASCO, R. y MENDIZABAL, A. (1981), La economía vasca durante el franquismo. Crecimiento y crisis de la economía vasca: 1936-1980. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.

GARCIA DE CORTAZAR, F. (1979), "La oligarquía vasca a comienzos del siglo XX", en Historia del Pueblo Vasco, vol. 3, Erein, San Sebastián.

GARCIA DE CORTAZAR, F. y MONTERO, M. (1980a), Historia contemporánea del País Vasco, Txertoa, San Sebastián.

— (1980b), Historia de Vizcaya, vol. II, Txertoa, San Sebastián.

— (1983), Diccionario de Historia del País Vasco, 2 vols., Txertoa, San Sebastián.

GARCIA DELGADO, J.L. (1972), "Datos para una historia de la estrategia patronal en España. Frente al proyecto de Alba estableciendo una contribución directa sobre los beneficios extraordinarios de la guerra", en Anales de Economía, nº 13.

--- (1975a), "La economía española de los años sesenta: principales transformaciones estructurales", Boletín de Estudios Económicos, nº 96, pp. 673-686.

--- (1975b), Orígenes y desarrollo del capitalismo en España. Notas críticas, Edicusa, Madrid.

--- (1980), "La política económica española de 1930: el error Argüelles", Papeles de Economía Española, nº 1, pp. 43-47.

- (1981), "La economía española entre 1900 y 1923", en TUÑÓN DE LARA, M. (Ed.), Historia de España, vol. VIII, Labor, Barcelona.
- (1983), "El ciclo industrial de la economía española entre 1914 y 1922", Estudios de Historia Social, nº 24, pp. 7-22.
- (1983), "Autoritarismo político y tensiones económicas: un balance crítico de la política económica de la Dictadura de Primo de Rivera en España (1923-1930)", El Trimestre Económico, nº 198, pp. 807-828.
- ___ (1984a), "La industrialización española en el primer tercio del siglo XX", en Los comienzos del siglo XX. La población, la economía, la sociedad, 1898-1931, vol. XXXVII de Historia de España, dirigida por J.M. JOVER ZAMORA, Espasa Calpé. Madrid.
- (1984b), "Política económica y defensa de la industria en España (1898-1922)", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 203-215.
- ___ (Ed.) (1985a), La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura. I Coloquio de Segovia, Siglo XXI, Madrid.
- ___ (1985b), "Sobre el fracaso de la revolución industrial en España, diez años después", Información Comercial Española, nº 623, pp. 13-19.
- (1985c), "Nacionalismo económico e intervencionismo estatal, 1900-1930", en SANCHEZ ALBORNOZ, N. (Ed.), La modernización económica de España (1830-1930), Alianza, Madrid.

- (1986), "Estancamiento industrial e intervencionismo económico durante el primer franquismo", en FONTANA, J. (Ed.), España bajo el franquismo, Barcelona, 1986.
 - (1987), "La industrialización y el desarrollo económico en España durante el franquismo", en NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Eds.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
 - (Ed.) (1988), España. Economía, Espasa Calpe, Madrid.
 - (Ed.) (1989), El primer franquismo. España durante la Segunda Guerra Mundial, Siglo XXI, Madrid.
 - (1990), "Crecimiento económico y cambio estructural (1951-1975)", en MARTIN ACENA, P. y COMIN, F., Empresa Pública e Industrialización en España, Alianza, Madrid, 1990.
 - (Coord.) (1992), Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes ofrecido por la Universidad Complutense, Eudema, Madrid.
- GARCIA LOMBARDEO, J. (1971), "La formación de un mercado regional, 1860-1890", en Moneda y Crédito, nº 119, diciembre.
- GARCIA LOPEZ, J.R. (1984), "El programa económico financiero de Santiago Alba", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 216-235.
- GARCIA MARTIN, J. (1991), "Actitudes político-sociales de la clase patronal salmantina durante el primer bienio republicano: del apoliticismo inicial a la constitución de un frente único provincial en julio de

- 1933", en Simposio. La política conservadora en la España contemporánea (1868-1982), UNED- Departamento de Historia Contemporánea, Madrid.
- GOMEZ CASTAÑEDA, J. (1981), "El proceso de transformación fiscal de la Segunda República española: incidencia de los principales grupos económico-sociales y de presión. Un balance", en Revista de Economía Política, nº 89, pp. 81-135.
- GOMEZ MENDOZA, A. (1980), "Los ferrocarriles y la industria siderúrgica (1855-1913)", en Moneda y Crédito, nº 155, pp. 3-19.
- (1982), Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913. Un enfoque de nueva historia económica, Alianza, Madrid.
- (1984), "Los efectos del ferrocarril sobre la economía española, 1855-1913", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 155-168.
- (1984-85), Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913), 2 vols., Banco de España, Madrid.
- (1985a), "Transportes y crecimiento económico", en SANCHEZ ALBORNOZ, N. (Comp.), La modernización económica de España, 1830-1930, Alianza, Madrid.
- (1985b), "La industria de construcciones navales, 1850-1935", Memoria al Banco de España, Madrid.
- (1985c) La industria del material ferroviario, 1884-1935, Madrid.
- (1986), La industria de la construcción de viviendas y obras públicas, Madrid.

- (1989a), Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España. Espasa Calpe, Madrid.
 - (1989b), "Transportes y comunicaciones", en CARRERAS, A., (coord.), Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, Fundación Banco Exterior, Madrid.
 - (1991), "Las obras públicas (1850-1935)", en COMIN, F. y MARTIN ACEÑA, P. (Dirs.), Historia de la Empresa Pública en España, Espasa Calpe, Madrid.
- GOMEZ NAVARRO, J.L.; GONZALEZ CALBET, M.T. y PORTUONDO, E. (1979), "Aproximación al estudio de las élites políticas en la Dictadura de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 183-208.
- GOMEZ NAVARRO, J.L., y otros (1980), "La Asamblea Consultiva: poder económico y poder político en la Dictadura de Primo de Rivera", Estudios de Historia Social, nº 14, pp. 157-190.
- GONDRA ORAA, MA V. (1984), El Bilbao de Julio Lazúrtegui, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao.
- GONZALEZ FERNANDEZ, A. (1992), "La patronal sevillana ante la crisis del sistema político de la Restauración", I Congreso de Historia Contemporánea de España, Salamanca.
- GONZALEZ, M.J. (1979), La economía política del franquismo (1940-1970). Dirigismo, mercado y planificación, Tecnos, Madrid.
- GONZALEZ PORTILLA, M. (1974), "El desarrollo industrial de Vizcaya y la acumulación de capital en el último

- tercio del siglo XIX", en Anales de Economía, nº 24, pp. 43-85.
- (1977a), "El mineral de hierro español (1870-1914); su contribución al crecimiento económico inglés y a la formación del capitalismo vasco. Algunas sugerencias sobre el movimiento obrero en el País Vasco", en Estudios de Historia Social, nº 1, pp. 55-112.
- (1977b), "La industria siderúrgica en el País Vasco: del verlangssystem al capitalismo industrial", en VV.AA., Crisis del Antiguo Régimen e industrialización en la España del siglo XIX, Edicusa, Madrid.
- (1977c), "Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya", Saioak, nº 1, pp. 67-127.
- (1981), La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913), 2 vols., Haranburu, San Sebastián.
- (1984), "Tecnología y productividad en la siderurgia española: el caso de Altos Hornos de Vizcaya, 1880-1936", en VVAA, España, 1898-1936: Estructuras y cambio, Universidad Complutense, Madrid.
- (1985a), "Las nuevas siderurgias vascas y los primeros sindicatos (cárteles) siderúrgicos (1886-1896)", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.) La España de la Restauración, Siglo XXI, Madrid.
- (1985b), La siderurgia vasca (1880-1901). Nuevas tecnologías, empresarios y política económica, Universidad del País Vasco, Bilbao.

- (1985c), Estado, capitalismo y desequilibrios regionales 1845-1900). Andalucía, País Vasco, Haranburu-Universidad del País Vasco, San Sebastián.
- ___ (1988), "Aspectos de la industrialización del País Vasco", Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 173-187.
- ___ (1989), "El País Vasco en la posguerra: crecimiento económico y especialización industrial", en VV.AA. El primer franquismo. España durante la segunda guerra mundial, Siglo XXI, Madrid.
- ___ (Dir.) (1990), El País Vasco en la República, la Guerra Civil y el franquismo, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- ___ (1991a), "Aproximación crítica a las estadísticas mineras", Historia Contemporánea, nº 5, pp. 159-170, Bilbao.
- ___ (1991b), "El nacimiento de la empresa líder del sector siderúrgico español en la primera mitad del siglo XX", Acero 2000, febrero.
- ___ (1991c), "Estructura empresarial y concentración de poderes en A.H.V. en sus orígenes", Acero 2000, junio.
- ___ (1991d), "la cuestión de las primas en Altos Hornos de Vizcaya: mineral de hierro y carbón", Acero 2000, septiembre.
- ___ (1991e), "La comercialización y venta en la siderurgia vasca: problemas y respuestas", Acero 2000, diciembre.
- ___ (1992), "Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la restauración", Historia Contemporánea, nº 8, pp. 143-

176, Bilbao.

- (1993), "La fractura de la Primera Guerra Mundial: competitividad y declive de la siderurgia española. El caso de A.H.V., 1901-1950", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.

GONZALEZ PORTILLA, M.; MALUQUER DE MOTES, J. y Riquer PERMANYER, B. (Eds.) (1985), Industrialización y Nacionalismo. Análisis comparativos, Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia, Barcelona.

GONZALEZ PORTILLA, M. y GARMENDIA, J.M. (1988a), La Guerra Civil en el País Vasco. Política y economía, Siglo XXI, Universidad del País Vasco, Madrid.

- (1988b), La posguerra en el País Vasco: Política, acumulación, miseria, Kriselu, San Sebastián.

GRAELL, G. (1910), Historia del Fomento del Trabajo Nacional, Imprenta de la Viuda de Luis Tasso, Barcelona.

GUAL VILLALBI, P. (1936), Política económica. Escritos varios, Juventud, Barcelona.

GUERRERO SALON, E. (1979), "La Dictadura de Primo de Rivera y el Corporativismo", en Cuadernos Económicos de ICE. nº 10, pp. 111-132.

GUIARD, T. (1968), La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917), Biblioteca Vascongada Villar, reed., Bilbao.

GWINNER, A. (1973), "La política comercial de España en los últimos decenios", en F. ESTAPE, Textos olvidados, Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios

Fiscales, Madrid.

HARRISON, J. (1976), "El coste de oportunidad del Programa Naval Español de 1907: ¿pantanos o acorazados?", en Hacienda Pública Española, nº 38, pp. 111-122.

— (1978), "Los orígenes del industrialismo moderno en el País Vasco", en Hacienda Pública Española, nº 55, pp. 209-222.

— (1980), Historia económica de la España Contemporánea, Vicens Vives, Barcelona.

— (1983), "La industria pesada, el Estado y el desarrollo económico en el País Vasco, 1876-1936", en Información Comercial Española, nº 598, pp. 21-32.

HERMIDA REVILLAS, C. (1982), "Trigueros contra industriales. La crisis del sistema político de la Restauración (1914-1923)", en Historia 16, nº 70, pp. 35-39.

HERNANDEZ ANDREU, J. (1976), "La crisis económica mundial de 1929 y la economía española", Información Comercial Española, nº 514, pp. 98-109.

--- (1978), "Algunas conclusiones sobre la crisis económica de 1929 y la economía española", Económicas y Empresariales, nº 6, pp. 71-84.

--- (1979), "Algunos aspectos de la depresión económica estructural española: 1925-1934", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 383-400.

--- (1980), Depresión económica en España, 1925-1934. Crisis mundial antes de la Guerra Civil española, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

- (1981), "La polémica Cambó-Calvo Sotelo sobre la valoración de la peseta", Hacienda Pública Española, nº 69, pp. 291-302.
- (1983) "Depresión estructural, comercio exterior y fuerzas monetarias en España, 1925-1935", Revista de Historia Económica", año 1, nº 2, pp. 293-306.
- (1986). España y la crisis de 1929, Espasa Calpe, Madrid.

HOZ de la, S.; MONTON, J.; PEREZ, A. y RUZAFÁ, R. (1992), "Características y evolución de las élites en el País Vasco (1898-1923)", Historia Contemporánea, nº 8, pp. 107-141, Bilbao.

IRURZUN, P. y RUBIO, A. (1940), Política arancelaria nacional, Barcelona.

IZARD, M. (1979), Manufactureros, industriales y revolucionarios, Crítica, Barcelona.

JIMENEZ ARAYA, T. (1974), "Formación de capital y fluctuaciones económicas: materiales para el estudio de un indicador: creación de sociedades mercantiles en España entre 1886 y 1970", Hacienda Pública española, XXVII, pp. 137-185.

JIMENEZ CAMPO, J. (1984), "La articulación política de las burguesías españolas", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), España, 1898-1936. Estructuras y cambio. Coloquio de la Universidad Complutense sobre la España Contemporánea, Universidad Complutense, Madrid.

JIMENEZ ONTIVEROS, F. (1932), El automóvil y el ferrocarril, Madrid.

--- (1940), Transportes por ferrocarril, Madrid.

JOVER ZAMORA, J.M. (1981), "La época de la Restauración. Panorama político-social, 1875-1902", en Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923), vol. VIII de Historia de España, dirigida por TUÑON DE LARA, M., Labor, Barcelona.

JUTGLAR, A. (1968-69), Ideologías y clases en la España contemporánea, 2 vols., Cuadernos para el Diálogo, Madrid.

KEY, V.O. (1962), Política, partidos y grupos de presión, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.

LASA AYESTARAN, E. (1978), "La Liga Nacional de Productores (1894-1899). Covergencias y divergencias entre la burguesía catalana y vizcaína", en Historia 16, nº 28, pp. 52-65.

LAZURTEGUI, J. (1907a), El comercio iberoamericano por el Puerto de Bilbao, Bilbao.

--- (1907b), Certamen del Trabajo organizado por el Excmo Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.

--- (1914), El desarrollo de la metalurgia nacional ante la conflagración europea. Informe presentado a la Junta de Iniciativas, Bilbao.

--- (1916), La hulla, el hierro y el ferrocarril ante la conflagración europea con aplicaciones a España, Bilbao.

--- (1917), Industrias claves de la España moderna. El problema del mineral de hierro, el de la industria siderúrgica y sus derivaciones, el de la hulla y la

- energía hidráulica, Bilbao.
- (1917), La relación económica de Bilbao con Inglaterra y Francia y otros aspectos de la guerra europea que interesan a Vizcaya, Bilbao.
- (1920), El problema ferroviario y el de la integral reconstitución económica de España, Bilbao.
- (1980), "El Comercio, la Industria y la Navegación en el País Vasco", (recop.) en Geografía General del País Vasco-Navarro, dirigida por CARRERAS CANDI, vol. I, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao.
- LEGORBURU FAUS, E. (1993), "El nacimiento de la Liga Guipuzcoana de Productores", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- LEQUERICA, J.F. (1956), La actividad económica de Vizcaya en la vida nacional, Academia de Ciencias Morales y Políticas, Madrid.
- LINDNER, E. (1934), El derecho arancelario español. Defensa de la producción y nacionalismo económico en España bajo tres regímenes: hasta la posguerra, durante la Dictadura y con la República, Bosch, Barcelona.
- LINZ, J.J. (1972), "Continuidad y discontinuidad en la élite política española: de la Restauración al régimen actual", en Estudios de Ciencia Política y Sociología. Homenaje al profesor Ollero, Madrid.
- (1988), "Política e intereses a lo largo de un siglo en España, 1880-1980", en PEREZ YRUELA, M. y GINER, S. (Eds.), El corporatismo en España, Ariel, Barcelona.
- LINZ, J.J. y DE MIGUEL, A. (1966), Los empresarios ante el

poder público (el liderazgo y los grupos de interés en el empresariado español), Instituto de Opinión Pública, Madrid.

LORENZO ESPINOSA, J.M. (1988a), Rebelión en la Ría. Vizcaya, 1947: Obreros, empresarios y falangistas, Universidad de Deusto, Bilbao.

--- (1988b), "Problemas monetarios y castigo financiero. Dificultades bancarias y comerciales en el Bilbao de posguerra", Estudios de Deusto, nº 36/1, pp. 107-123.

___ (1989), Dictadura y dividendo. El discreto negocio de la burguesía vasca (1937-1950), Universidad de Deusto, Bilbao.

LUDEVID, M. (1976) Aproximación a la organización sindical española, Laia, Barcelona.

LUDEVID, M. y SERVALOS, R. (1985), "El Fomento del Trabajo Nacional", en Papeles de Economía Española, nº 22, pp. 122-138.

LUENGO, F. (1983), "Coyuntura económica de Guipúzcoa: 1917-1920", Saioak, nº 5, pp. 29-47.

--- (1990), Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa. 1917-1923, Universidad del País Vasco, Bilbao.

MACIAS MUÑOZ, O. (1993), Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936), Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco.

MALERBE, P. (1979), "España, entre la crisis económica de posguerra (1920-1931) y la Dictadura", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 65-82.

- MALUQUER DE MOTES, J. (1987a), "De la crisis colonial a la guerra europea: veinte años de economía española", en NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Comp.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
- (1987b), "Aislamiento y diversificación estructural, 1898-1921", en NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Comp.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
- (1988), "Factores y condicionamientos del proceso de industrialización en el siglo XIX: el caso español", en FERNANDEZ DE PINEDO, E. y HERNANDEZ MARCO, J.L. (Eds.), La industrialización del Norte de España, Ariel, Barcelona.
- MANTECA, J. (1933), "Política económica de España en relación con la Marina Civil y el crédito marítimo", Economía Española, I, nº 2, pp. 159-182.
- MARAVALL, F. (1976), Crecimiento, dimensión y concentración de las empresas industriales españolas (1964-1973), Fundación del Instituto Nacional de Industria, Madrid.
- (1987), Economía y política industrial en España, Pirámide, Madrid.
- MARAVALL, F. y PEREZ PRIM, J.M. (1975), Cambio estructural y crecimiento económico: un análisis del caso español, 1962-1970, Fundación del Instituto Nacional de Industria, Madrid.
- MARCOS VIÑAS, C. (1988), "Implicaciones políticas de Astilleros del Nervión", Congreso de Historia de

Euskal Herria. V, pp. 109-118, Vitoria.

MARIEZCURRENA, E. (1983), "La clase dirigente de Vizcaya durante el franquismo", Saioak, nº 5, pp. 77-96.

MARIN QUEMADA, J.M. (1979), "La política petrolífera de la Dictadura", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 497-509.

MARTIN ACEÑA, P. (1981), "España y el patrón-oro, 1880-1913", en Hacienda pública Española, nº 69, pp. 267-290.

--- (1983), "El tipo de cambio de la peseta, 1920-1929: teoría y evidencia empírica", Revista de Historia Económica, año 1, nº 2, pp. 323-338.

--- (1984a), "El problema del cambio y la política monetaria en España entre 1920 y 1935", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 236-261.

--- (1984b), "El déficit público en España", Hacienda Pública Española, nº 88, pp. 3-21.

___ (1984c), La política monetaria en España, 1919-1935, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

___ (1985a), "La política monetaria durante al Restauración, 1874-1914", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), en La España de la Restauración, Siglo XXI, Madrid.

--- (1985b), "Déficit público y política monetaria en la Restauración, 1874-1923", en MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L., La Nueva Historia Económica en España, Tecnos, Madrid.

--- (1985c), "Desarrollo y modernización del sistema

- financiero, 1844-1935", en SANCHEZ ALBORNOZ, N. (Comp.), La modernización económica de España, 1830-1930, Alianza, Madrid.
- (1989), "Sistema financiero", en CARRERAS, A. (Coord.), Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX, Banco Exterior, Madrid.
- MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F. (1989a), "Una nota sobre los orígenes del Instituto Nacional de Industria", Economía Industrial, nº 262, pp. 19-26.
- (1989b), "El grupo INI en perspectiva histórica: una aproximación cuantitativa (1941-1986)", Papeles de Economía Española, nº 38, pp. 106-134.
- (1989c), "La financiación del INI (1941-1986)", Papeles de Economía Española, nº 38, pp. 135-158.
- (Eds.) (1990a), Empresa pública e industrialización en España, Alianza, Madrid.
- (1990b), "El sector público en España antes de la Guerra Civil", en MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F. (Eds.), Empresa pública e industrialización en España, Alianza, Madrid.
- (1990c), "El Instituto Nacional de Industria: Inversión industrial y especialización sectorial", en MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F. (Eds.), Empresa pública e industrialización en España, Alianza, Madrid.
- (1990d), "La acción regional del Instituto Nacional de Industria, 1941-1976", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Comps.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.

- (1991), INI. 50 años de industrialización en España, Espasa Calpe, Madrid.
 - (1992a), "El INI y la industrialización española: cincuenta años de historia", Revista de Economía, nº 12, pp. 96-100.
 - (1992b), "La inevitabilidad histórica de la empresa pública", en GARCIA DELGADO, J.L. (Coord.), Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes ofrecido por la Universidad Complutense, vol. I, Eudema, Madrid.
 - (1992c), "El estado en la industrialización española de posguerra: el Instituto Nacional de Industria", en PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V. (Eds.), El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica, Alianza, Madrid.
- MARTIN ACEÑA, P. y PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (Eds.) (1985), La nueva historia económica de España, Tecnos, Madrid.
- MARTINEZ QUINTEIRO, M.E. (en prensa), "Empresarios y formas organizativas (1834-1936). Reflexiones historiográficas y metodológicas", en Jornadas sobre Metodología y fuentes para el estudio de las élites en España (1834-1936), Sedano (Burgos), 1991.
- MARTINEZ VARA, T. (Ed.) (1986), Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea, Siglo XXI, Madrid.
- MARTINEZ VERON, J. y RIVAS GIMENO, J.L. (1985), El Centro Mercantil, Industrial y Agrícola de Zaragoza, 1909-1935, CSIC, Madrid.
- MATEO DEL PERAL, D. (1974), "Aproximación a un estudio

- sociológico de las autoridades económicas en España (1868-1915)", en TORTELLA, G., dir. y SCHWARTZ, ed., La Banca Española en la Restauración. I. Política y Finanzas, vol. I, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- MATILLA, M.J. (1986), "La regulación del sistema capitalista en España (1829-1923): la constitución de las sociedades por acciones", Estudios de Historia Social, nº 38-39, pp. 7-56.
- MEDEL CAMARA, B. (1972), "Notas históricas sobre la empresa pública en España", en La empresa pública en España, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- MEETING-PROTESTA CONTRA LOS TRATADOS DE COMERCIO CELEBRADO EN BILBAO EL DIA 9 DE DICIEMBRE DE 1893 , Bilbao, 1894.
- MELGUIZO, A. (1979), "El presupuesto de Calvo Sotelo", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 301-462.
- MENDIZABAL, A. y SERRANO, F. (1988), "La política industrial del franquismo: su influencia en la economía vasca", Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 301-322.
- MERLE, M. (1959), "Los grupos de presión y la vida internacional", en Revista de Estudios Políticos, nº 107, pp. 100-114.
- MIRALLES, R. (1988a), "Crisis económica y paro obrero en Vizcaya durante la II República", Congreso de Historia de Euskal Herria, vol. V, pp. 119-131, Txertoa, San Sebastián.
- (1988b), "La crisis económica de los años treinta en el País Vasco", Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 277-300.
- MOLINERO, C. (1987), "Les entitats empresarials catalanes (1959-1976)", Revista de Catalunya, nº 14.
- MOLINERO, C. e YSAS, P. (1989), "Els industrials catalans durant

- la posguerra (1939-1951)", en L'Avenc, nº 126, pp. 24-29.
- (1990a), "Entre el verticalisme i l'autonomia: la patrona catalana durant el franquismo", en L'Avenc, nº 138, pp. 60-64.
- (1990b), "Los industriales catalanes durante el franquismo", Revista de Historia Económica, nº VIII, 1, pp. 105-129.
- (1991), Els industrials catalans durante el franquisme, Eumo, Vic.
- MONTERO, M. (1981), "Los ferrocarriles vascos durante el siglo XIX", en Estudios sobre Historia de España. Homenaje a Tuñón de Lara, vol. I, Madrid.
- (1988a), "La minería de Vizcaya durante el siglo XIX", en Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 143-169.
- ___ (1988b), "Modernización económica y desarrollo empresarial en Vizcaya, 1890-1905", Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 225-253.
- ___ (1988c), "Política e ideología proteccionista de la burguesía vizcaína a fines del siglo XIX", Ernaroa, nº 5, pp. 233-258.
- ___ (Ed.) (1990a), Historia de los montes de hierro, (1840-1960), Museo Minero, Bilbao.
- ___ (1990b), Mineros, banqueros y navieros, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- ___ (1993), La construcción del País Vasco Contemporáneo, Txertoa, San Sebastián.
- MOYA, C. (1975), El poder económico en España (1939-1970). Un análisis sociológico, Madrid.
- MUÑOZ, J. (1969), El poder de la Banca en España, Zero, Madrid.
- MUÑOZ, J.; ROLDAN, S. y SERRANO, A. (1976), "Minería y capital

- extranjero en la articulación del modelo de desarrollo subordinado y dependiente de la economía española en la segunda mitad del siglo XIX y primeros años del siglo XX", Información Comercial Española, nº 514, pp. 59-89.
- (Eds.) (1978a), "La vía nacionalista del capitalismo español", Cuadernos económicos de ICE, nº 5.
- ___ (1978b) "La involución nacionalista y la vertebración del capitalismo español", en Cuadernos Económicos de ICE, nº 5, pp. 13-221.
- (1978c), "La vía nacionalista del capitalismo español.III. Documentación y selección de textos", en Cuadernos Económicos de ICE, nº 7-8.
- NADAL FARRERAS, J. (1977), Comercio exterior y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914. Política económica y relaciones comerciales, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- NADAL OLLER, J. (1970), "La economía española, 1829-1931", en El Banco de España. Una historia económica, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- ___ (1975), El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913, Ariel, Barcelona.
- (1985), "Un siglo de industrialización en España, 1833-1930", en SANCHEZ ALBORNOZ, N., La modernización económica de España, 1830-1930, Tecnos, Madrid.
- (1992), Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial, Ariel, Barcelona, 1992.
- NADAL, J. y TORTELLA, G. (Eds.) (1974), Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España

- contemporánea. Actas del primer Coloquio de Historia Económica de España (Barcelona, mayo de 1972), Ariel, Barcelona.
- NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Comp.) (1987), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
- NADAL, J. y CARRERAS, A. (Dir.) (1990), Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX), Ariel, Barcelona.
- OGEA PORTA, P. y BALSEYRO, R. (1944), La marina y el crédito naval. Estudio económico, histórico y de legislación financiera, Morata, Madrid.
- OLABARRI GORTAZAR, I. (1978), Relaciones laborales en Vizcaya, 1890-1936, Leopoldo Zugaza, Durango.
- (1982), "El mundo del trabajo: organizaciones profesionales y relaciones laborales", en Revolución y Restauración, 1868-1931, Rialp, Madrid.
- (1985), "Las relaciones laborales (1841-1936)", en Euskalherria. Historia y Sociedad, Caja Laboral Popular, San Sebastián.
- ORMAECHEA HERNALIZ, A.M. (1988a), "Ferrocarriles vascos (1855-1913)", Ekonomiaz, nº 9-10, pp. 105-141.
- (1988b), "Los ferrocarriles vascos y su dependencia tecnológica", Congreso de Historia de Euskal Herria, vol. V, pp. 133-151, Txertoa, San Sebastián.
- (1989), Ferrocarriles en Euskadi (1855-1936), Eusko Trenbideak, Bilbao.
- ORTEGA GALINDO, J. (1951), Bilbao y su hinterland, Bilbao.

- ORTEGA, N. (1979), "Política hidráulica y política colonizadora durante la Dictadura de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 353-382.
- ORUETA, J. (1929), Memorias de un bilbaíno, 1870 a 1900, Nueva Editorial, San Sebastián.
- OSSA ECHABURU, R. (1969), El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la ría, 1900-1923, Villar, Bilbao.
- (1986), Sir Ramón de la Sota y el Puerto de Bilbao, Temas Vizcaínos, nº 143, Bilbao.
- PALAFIX, J. (1976), "Contradicciones del capitalismo español durante la depresión económica de los años treinta", en Información Comercial Española, nº 514, pp. 110-118.
- (1980a), "La gran depresión de los años treinta y la crisis industrial española", Investigaciones Económicas, nº 11, pp. 4-46.
- (1980b), "La crisis de los años treinta: sus orígenes", Papeles de Economía Española, nº 1, pp. 30-42.
- (1981), "La crisis económica", Revista de Occidente, nº 7-8, pp. 58-71.
- (1986), "La política presupuestaria de la Dictadura de Primo de Rivera: ¿una reconstrucción necesaria?", Revista de Historia Económica, nº 2, pp. 389-412.
- (1991), Atraso económico y democracia. La Segunda República y la economía española. 1892-1936, Crítica, Barcelona.
- PAN MONTOJO, J. (1993), "Protección y regulación pública de la agricultura en la España de la Restauración, 1874-1898", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.

- PARIS EGUILAZ, H. (1943), Política económica nacional, Ediciones Ruta, Madrid.
- (1965), El desarrollo económico español 1906-1964, Madrid.
- PELECHA ZOZAYA, F. (1975), La crisis industrial española y el Arancel de 1922, Cátedra, Barcelona.
- (1987), El proteccionismo industrial en España (1914-1931), Promociones, Publicaciones Universitarias, Barcelona.
- PEREZ DIAZ, V. (1985), "Los empresarios y la clase política", en Papeles de Economía Española, nº 22, pp. 2-37.
- PERFECTO, M.A. (1984), "Corporativismo y catolicismo social en la Dictadura de Primo de Rivera", Studia Historica, nº 4, pp. 123-147.
- PERPIÑA GRAU, R. (1952), De estructura económica y economía hispana, Rialp, Madrid.
- PLAZA PRIETO, J. (1955), "El desarrollo del comercio exterior español desde principios el siglo XIX a la actualidad", en Revista de Economía Política, VI, pp. 26-55.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1981a), Comercio exterior y crecimiento económico en España, 1826-1913: tendencias a largo plazo, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- ___ (1981b), "Las estadísticas españolas de comercio exterior, 1850-1913. El problemas de las valoraciones", en Moneda y Crédito, nº 156, pp. 43-60, Marzo.
- (1984), "La evolución del comercio exterior (1790-1929)", Papeles de Economía Española, nº 20, pp. 133-150.
- ___ (1986), "Una serie anual del comercio exterior española (1821-1913)", Revista de Historia Económica, IV, 1, pp.

- 103-150.
- (1988), De Imperio a Nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930). Alianza, Madrid.
- (1990), "El desarrollo económico español en el contexto europeo: 1800-1930", en MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F., (Eds.), Empresa pública e industrialización en España, Alianza, Madrid.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y TENA, A. (1993), "Proteccionism in Spain", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V. (Eds.), El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica, Alianza, Madrid, 1992.
- PUGES, M. (1931), Cómo triunfó el proteccionismo en España. (La formación de la política arancelaria española). Juventud, Barcelona.
- RAMIREZ JIMENEZ, M. (1969), Los grupos de presión en la Segunda República Española, Tecnos, Madrid.
- REY, F. del (1983), "Actitudes políticas y económicas de la patronal catalana (1917-1923)", en Estudios de Historia Social, nº 24-25, pp. 23-148.
- (1986), "La prensa del poder económico y de las organizaciones patronales en la crisis de la Restauración (1917-1923)", en TUÑON DE LARA, M. (dir.), I Encuentro de Historia de la Prensa, pp. 221-232, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- (1988), "Los intereses vitivinícolas en una coyuntura de cambio. Datos para el estudio de un grupo de presión (1917-

- 1923)", Actas del I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha. IX., pp. 367-374, Ciudad Real, 1988.
- (1992), Propietarios y patronos. La política de las organizaciones económicas en la España de la Restauración (1914-1923), Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- RINGROSE, D. (1974), "España en el siglo XIX: Transportes, mercado interior e industrialización", en Hacienda Pública Española, nº 27, pp. 81-86.
- RODRIGO JIMENEZ, F. (1972), "La construcción naval, la marina mercante y el desarrollo económico español", Información Comercial Española, nº 470, pp. 51-58.
- RODRIGUEZ GONZALEZ, A. (1988), La política naval en la Restauración, 1875-1898, San Martín, Madrid.
- RODRIGUEZ SAIZ, L. (1979), "La política de transportes en la Dictadura de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 443-462.
- ROLDAN, S.; GARCIA DELGADO, J.L. y MUÑOZ, J. (1973), La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920, 2 vols., Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid.
- (1974), La consolidación del capitalismo en España, 2 vols., Confederación Española de Cajas de Ahorro, Madrid.
- ROS HOMBRAVELLA, J. (1977), ¿Qué es la economía franquista?, Barcelona.
- (1979), Política económica española (1959-1973), Barcelona.
- ROS HOBRAVELLA, J. y otros (1978), Capitalismo español de la autarquía a la estabilización (1939-1959), 2 vols. Edicusa, Madrid.

- ROTAECHE, F. (1934), Las comunicaciones ferroviarias y el Puerto de Bilbao. Bilbao.
- RULL SABATER, A. (1983), Política económica en España. Aproximación histórica, Istmo, Madrid.
- SANCHEZ ALONSO, B. (1992), "Emigración, proteccionismo y fluctuaciones económicas", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- SANCHEZ ALBORNOZ, N. (1977), España hace un siglo. Una economía dual, Alianza, Madrid.
- ___ (Comp.) (1985), La modernización económica de España, 1830-1930, Alianza, Madrid.
- SANCHEZ RAMOS, F. (1945), La economía siderúrgica española. I. Estudio crítico de la historia industrial de España hasta 1900, Instituto Sancho de Moncada, Madrid.
- SANCHEZ SUAREZ, A. (1987), "Los inicios del asociacionismo empresarial en España: la Real Compañía de Hilados de Algodón de Barcelona, 1772-1820", en Hacienda Pública Española, nº 108-109, pp. 253-268.
- (1988), "De la Compañía de Hilados a la Comisión de Fábricas. El asociacionismo empresarial en Cataluña durante la crisis del Antiguo Régimen", Pedralbes. Revista d'Historia Moderna, nº 8, pp. 385-394.
- (1989), "Entre el tradicionalismo manufacturero y la modernización industrial. El Cuerpo de fabricantes de tejidos e hilados de Algodón de Barcelona, 1799-1829", Estudis d'Historia Económica, nº 1, pp. 71-88.
- (1990a), "Els inicis de l'associacionisme empresarial a Catalunya", L'Avenc, nº 138, pp. 16-23.

- (1990b), Protecció, ordre i llibertat. El pensament i la política econòmica de la Comissió de Fàbriques de Barcelona (1820-1840), Altafulla, Barcelona.
- SARDA, J. (1948), La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX, CSIC, Madrid.
- SAUVY, A. (1956), "Lobbies y grupos de presión", en Revista de Estudios Políticos, nº 89, pp. 19-40.
- SECO SERRANO, C. (1978), "Regeneracionismo y tensiones sociales. (En torno al Gobierno Silvela de 1899-1900)", en Estudios de Historia Moderna y Contemporánea. Revista de la Universidad Complutense, vol. XXVII, nº 113, pp. 221-268.
- SELLES I QUINTANA, M. (1991), "Reflexions al voltant de l'acció dels grups econòmics de pressió en l'estructuració de l'Estat. El Foment del Treball Nacional, 1914-1923", Simposio Internacional. Organización del Estado Moderno y Contemporáneo en Italia y España, Barcelona.
- SERRANO SANZ, M. (1986), "La política arancelaria española al término de la primera guerra mundial: proteccionismo, Arancel Cambó y tratados comerciales", en La crisis de la Restauración española entre la Primera Guerra Mundial y la II República, Madrid.
- (1987), El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895, Siglo XXI, Madrid.
- (1988), "Un siglo de política comercial española en perspectiva", en VELARDE, J.; GARCIA DELGADO, J. L. y PEDREÑO, A. (Comp.), El sector exterior de la economía española. Doce estudios, Madrid.
- (1989), "El proteccionismo y el desarrollo económico en la

- Restauración. Reflexiones para un debate", Revista de Historia Económica, año VII, nº1, pp. 133-156.
- (1991), 'La renta de aduanas en España (1849-1935)', Hacienda Pública Española, nº 1.
- (1992), "La apertura al exterior de la economía española en perspectiva (1901-1980)", en Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde, vol. I, Eudema, Madrid, 1992.
- SHAW, V.J. (1977), "Exportaciones y despegue económico: el mineral de hierro de Vizcaya, la región de la ría de Bilbao y alguna de sus aplicaciones para España", en Moneda y Crédito, nº 142, pp. 87-114.
- SIMPSON, J. (1993), "How important was tariff protection in Spanish farming prior to 1936?", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- SOLA I MONTSERRAT, R. (1990), "La patronal catalana en el segle XIX: L'Institut Industrial de Catalunya", L'Avenc, nº 138, pp. 24-29.
- SUAREZ MENENDEZ, R. (1991), "La industria militar", en COMIN, F. y MARTIN ACEÑA, P., Historia de la Empresa Pública en España, pp. 205-240, Espasa Calpe, Madrid.
- SUDRIA, C. (1987), "Un factor determinante: la energía", en NADAL, J.; CARRERAS, A. y SUDRIA, C. (Eds.), La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica, Ariel, Barcelona.
- (1988a), "Los beneficios de España durante la gran guerra. Una aproximación a la balanza de pagos española, 1914-1920", Revista de Historia Económica, VIII, 2, pp. 363-396.

- (1988b), "El sector energético: condicionamientos y posibilidades", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), España. Economía, Espasa Calpe, Madrid.
- TALLADA PAULI, J.M. (1943), "La política comercial española en el siglo XIX", en Anales de Economía, nº 9, pp. 47-71.
- TEDDE DE LORCA, P. (1978), "Las Compañías ferroviarias en España (1855-1935)", en ARTOLA, M. (Dir.), Los ferrocarriles en España, vol II, pp. 9-354, Madrid.
- (1981), "El gasto público en España (1875-1906). Un análisis comparativo con las economías europeas", Hacienda Pública Española, nº 69, pp. 236-266.
- TENA JUNGUITO, A. (1988), "Importación y niveles de protección y producción de material eléctrico en España (1890-1935)", Revista de Historia Económica, año IV, nº 2, pp. 341-371.
- (1989a), "Comercio exterior", en CARRERAS, A. (Coord.), Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX, Banco Exterior, Madrid.
- (1989b), "Protección, exportaciones y competitividad en España e Italia, 1890-1985", IV Congreso de la Asociación de Historia Económica, Alicante.
- (1992), "Protección y competitividad en España e Italia, 1890-1960", en PRADOS DE LA ESCOSURA, L. y ZAMAGNI, V., El desarrollo económico en la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica, Alianza, Madrid.
- TORNE HIERRO, M. A. (1993), "El transporte por carretera en Vizcaya: 1920-1949", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- TORRELLA NIUBO, F. (1975), Cien años del Instituto Industrial.

- Un siglo de la Tarrasa textil (1873-1973), Patronato de la Fundación Soler y Palet, Tarrasa.
- TORRENTE FORTUÑO, J.A. (1966), Historia de la Bolsa de Bilbao. 75 años: 1890-1965, Bolsa de Bilbao, Bilbao.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1989a), Ramón de la Sota: Historia económica de un empresario (1857-1936), Universidad Complutense, Madrid.
- (1989b), "Sociedades mineras y de transporte marítimo a finales del siglo XIX: los orígenes del grupo empresarial Sota y Aznar, 1886-1900", en IV Congreso de la Asociación de Historia Económica, Alicante.
- (1990), "Ramón de la Sota: La contribución de un empresario vasco a la modernización económica y política de la España de la Restauración", Espacio, Tiempo y Forma, serie V, nº 3/1, pp. 191-198.
- (1991), "Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la flota mercante de Bilbao, 1889-1900", Revista de Historia Económica, I, pp. 11-32.
- TORTELLA CASARES, G. (1973), Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX, Tecnos, Madrid.
- (Dir) (1974), La Banca Española en la Restauración, 2 vols., Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- (1978), "La formación de capital en España, 1874-1914. Reflexiones para un planteamiento de la cuestión", en Hacienda Pública Española, nº 55, pp. 399-415.
- (1981), "La economía española, 1830-1900", en Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923), vol.

- VIII de Historia de España, dirigida por TUÑON DE LARA, M., Labor, Barcelona.
- (1985), "El éxito de 'El fracaso...' o Jordi Nadal y diez más ante la economía española del XIX", Información Comercial Española, nº 623, pp. 5-11.
- (1990), "CAMPSA y el monopolio de petróleos, 1927-1947", en MARTIN ACEÑA, P. y COMIN, F. (Eds.), Empresa pública e industrialización en España, pp. 81-116, Alianza, Madrid.
- TORTELLA CASARES, G.; MARTIN ACEÑA, P.; SANZ FERNANDEZ, J. y ZAPATA BLANCO, S. (1978), "Las balanzas del comercio exterior español: un experimento histórico estadístico, 1875-1913", en GARCIA DELGADO, J.L. y SEGURA, J. (Eds.), Ciencia social y análisis económico, pp. 467-513, Madrid.
- TUÑON DE LARA, M. (1967), La España del siglo XX, Cuadernos para el Diálogo, Madrid.
- (1971), "La burguesía y la formación del bloque de poder oligárquico: 1875-1914", en Estudios sobre el siglo XIX español, Madrid.
- (1975), Historia y realidad del Poder. El Poder y las élites en el primer tercio de la España del siglo XX, Madrid.
- UCELAY, J. (1924), El Ferrocarril de Bermeo. Folleto resumen del historial correspondiente, Bilbao.
- (1941), El Puerto y el Ferrocarril de Bermeo, Bermeo.
- URRUTIKOETXEA, J. (Dir.) (1986), Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián.

- VALCARCEL, A. (1962), Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación en España, Consejo Superior, Madrid.
- VALDALISO GAGO, J.M. (1988), "Grupos empresariales e inversión de capital en Vizcaya, 1886-1913", Revista de Historia Económica, VI, 1, pp. 11-40.
- (1990), "Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936", Historia Social, nº 7, pp. 69-103.
- (1991), Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao.
- (1992), "La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: Cambio técnico y estrategia empresarial", Revista de Historia Económica, X, 1, pp. 63-98.
- VARELA ORTEGA, J. (1977), Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo durante la Restauración (1875-1900), Alianza, Madrid.
- (1978), "El proteccionismo de los trigueros castellanos y la naturaleza del poder político en la restauración", en Cuadernos Económicos de ICE, nº 6, pp. 7-60.
- VAZQUEZ DE PRADA, V. (1968), "Consideraciones a cien años fecha sobre una ruidosa polémica: proteccionistas frente a librecambistas", en Atlántida, nº 6, pp. 589-599.
- VELARDE FUERTES, J. (1964), "Aspectos de la evolución de las empresas públicas en España", Información

Comercial Española, nº 367, pp. 161-167.

- (1967), Sobre la decadencia económica de España, Madrid.
- (1968), Política económica de la Dictadura, Guadiana, Madrid.
- (Dir.) (1986), La Hacienda Pública en la Dictadura, 1923-1930, Madrid.
- (1987), "La industrialización española en el primer tercio del siglo XX. Historia de un proceso de apertura al exterior", Política Exterior, nº 2.
- (1988), "La base ideológica de la realidad económica española", en GARCIA DELGADO, J.L. (Ed.), España. Economía, Espasa Calpe, Madrid.

VELARDE REVILLA, P. MA (1991), La empresa vizcaína durante la Dictadura de Primo de Rivera, Tesis Doctoral, Universidad de Deusto-Bilbao.

VELARDE REVILLA, P. MA y ALLENDE PORTILLO, F. (1992), "La coyuntura del sector minero en Vizcaya durante la primera posguerra mundial", Boletín de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País, vol. XLVIII, tomos 3-4, pp. 391-399, San Sebastián.

- (1993), "La Cámara de Comercio de Bilbao ante la política fiscal, monetaria y bancaria del franquismo", V Congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.

- VELARDE, P.MA; ALLENDE, F. y SALGUERO, C. (1993), "Agentes sociales y relaciones laborales (Un estudio histórico)",

- Cuadernos Presente histórico, nº 2, Bilbao.
- VELASCO MURVIEDRO, C. (1978a), "Cánovas del Castillo y la articulación del Estado Nacional", en Cuadernos Económicos de ICE, nº 6, pp. 61-97.
- (1978b), "Elites económicas y poder en la España de la Restauración", en Cuadernos Económicos de ICE, nº 6, pp. 226-242.
- (1979), "Concentración e intervención en la Dictadura: hechos e ideas", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 133-182.
- VERDAGUER AULNA, J. (1964), El Instituto Industrial de Cataluña, 1848-1879, Barcelona.
- VIAÑA REMIS, E. (1992), "¿Pantanos o acorazados?. Economía y defensa en la España del novecientos", en Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde, vol. I, Eudema, Madrid, 1992.
- VIGON, J. (1947), Historia de la Artillería Española, 2 vols., Madrid.
- VILLOTA ELEJALDE, I. (1984), Vizcaya en la política minera española. Las asociaciones patronales, 1886-1914, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao.
- VIVES, B. (1928), La política arancelaria en España, Estudios Políticos, Sociales y Económicos; Madrid.
- VOLTES BOU, P. (1979), Historia de la empresa española, Hispano europea, Barcelona.
- VV.AA. (1979), "Economía política de la Dictadura de Primo de Rivera", Cuadernos Económicos de ICE, nº 10.
- WAIS, F. (1967), Historia general de los ferrocarriles

españoles, 1830-1941. Editora Nacional, Madrid.

YBARRA, J. (1948), Política Nacional en Vizcaya. De la Restauración a la República, Instituto de Estudios Políticos, Madrid.

ZALDUA, I. (1991), "Bizkaiko industrializazioa: Eztabaida historiografiko bat" Muga, nº 77, pp. 20-37.