

INDUSTRIA, TRANSPORTE Y BANCA EN VIZCAYA DURANTE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

Pedro M.^a Velarde Revilla/Fermín Allende Portillo

1. INTRODUCCIÓN

Al terminar la Primera Guerra Mundial se cerró para la economía española el ciclo provocado por la neutralidad durante el conflicto, que había tenido de expansivo tanto como de anómalo.

Durante la guerra, y dadas las especiales condiciones derivadas de ella, las potencias beligerantes habían adquirido en España y en otros países neutrales abundantes bienes y servicios, a menudo sin tener en cuenta aspectos como el precio o la calidad.

Una vez terminado el conflicto, Europa Occidental comenzó a reconstruirse y autoabastecerse, resultando cada vez más difícil para España la exportación de sus productos a Europa. En este contexto de postguerra, la economía española sufrió una recesión, que se manifestó durante los primeros años de la década de los veinte, para después verse amortiguada e ir remitiendo durante la Dictadura de Primo de Rivera.

Durante los años centrales de este régimen se asistió a un ciclo económico de carácter expansivo, que favoreció a gran parte de los sectores. Esta expansión económica se debió, por un lado, a la favorable coyuntura de la economía a nivel internacional. Ello, por fuerza, habría de resultar positivo, a pesar del amplio grado de aislamiento y protección de la economía española.

Por otro lado, las propias circunstancias internas del país también resultaron óptimas. En ello tuvo que ver el logro de la paz social, mediante una política de represión y mano dura —aspecto este poco glo-

rioso—, junto con el acercamiento al régimen de la central sindical UGT y el socialismo del PSOE, haciendo gala de un pragmatismo político y sindical que le acarrearía duras críticas por parte de otros partidos y sindicatos de clase.

A estos aspectos, por último, debe unírseles el final de la guerra colonial en Marruecos. Se comprende, con todo ello, el nuevo ciclo que se abría para la sociedad y la economía españolas.

Al lado de los factores señalados, también el incremento del gasto público y el desarrollo del sector público en general, tuvieron mucho que ver en la coyuntura económica favorable de la Dictadura. Se desarrolló entonces una política económica claramente expansiva, que se materializó en amplios programas de obras públicas y gastos presupuestarios, dedicados a cuestiones como las «Confederaciones Sindicales Hidrográficas», el «Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales» o el «Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción» a desarrollar por el Consejo Superior Ferroviario. En todo ello se evidenciaba, además, una intensa intervención estatal y un proteccionismo económico cada vez más acentuado, que favoreció a la denominada vía nacionalista de la economía, cuyo fin era apoyar a ultranza al capital y a la producción española, en detrimento de lo exterior.

Hubo un aspecto de la política económica, no obstante, con el que no se mostraría conforme el colectivo empresarial: la excesiva intervención económica a nivel interno, del Estado corporativo de la Dictadura. Dicha intervención se manifestó mediante una intensa regulación y creación de juntas de todo tipo. Ello —se decía— encorsetaba el desenvolvimiento de los negocios. En esencia, se recababa la acción del Estado cuando se trataba de proteger a la economía española de la competencia exterior, pero se rechazaba la intromisión estatal cuando pretendía regular a discreción todo lo concerniente a la vida económica interna del país.

A continuación se expone de qué forma discurrió la actividad económica en Vizcaya durante este período. Hemos elegido para ello el análisis de tres sectores clave: el Siderometalúrgico, el Transporte y la Banca¹.

¹ Para un análisis de otro sector, como el minero, durante el mismo período, puede consultarse: VELARDE, P. M.^a y ALLENDE, F.; «La coyuntura del sector minero en Vizcaya durante la primera postguerra mundial», en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, volumen XLVIII, tomos 3-4, pp. 391-399, Donostia-San Sebastián, 1992.

2. LA INDUSTRIA SIDEROMETALÚRGICA

2.1. Evolución del sector siderúrgico tras la Primera Guerra Mundial²

En la inmediata postguerra, cuando terminó para la economía española la coyuntura tan anómala y expansiva provocada por su neutralidad en el conflicto, el sector industrial siderometalúrgico vizcaíno comenzó a acusar las dificultades derivadas de una serie de circunstancias, externas en su mayor parte, tales como:

- La desorganización económica a nivel internacional.
- La pérdida de mercados adquiridos coyunturalmente durante el conflicto.
- El crecimiento de la competencia exterior (fundamentalmente de países con moneda depreciada).
- La entrada en los canales de producción y comercialización de un porcentaje elevado de industrias europeas anteriormente dedicadas a la elaboración de material bélico.

En tales circunstancias, además, la escasez de la demanda interior española no constituía un sustitutivo idóneo con el que hacer frente a la pérdida de mercados exteriores surgida con la normalización postbélica.

De este modo, el sector siderometalúrgico entró en crisis, tras la guerra, con oscilaciones sensibles que no permitían vislumbrar una tendencia clara, durante varios años.

Hacia 1923 se apreciaba ya una mejoría, debido a factores, tales como una mayor defensa arancelaria (posibilitada por el Arancel Cambó), un paulatino desarrollo de la demanda interior española y la ausencia de conflictos laborales, derivada de la implantación de la dictadura primorriverista. Igualmente, la normalización de la situación internacional fue posibilitando la importación progresiva de maquinaria —que se había visto interrumpida durante el conflicto—, y con ello la modernización de las instalaciones industriales.

Hacia 1925 y parte de 1926, no obstante, una nueva tendencia regresiva pareció alcanzar al sector, la ventas descendieron y la acumula-

² Dicha evolución se puede estudiar en *Memoria comercial de Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, años 1919-1931.

Igualmente en VELARDE REVILLA, P. M.^{a.}, *Tesis Doctoral*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1991, vol. II, pp. 3-13.

ción de stocks se fue incrementando. El motivo de ello fue la coyuntural conflictividad laboral en el ramo siderometalúrgico, pero, sobre todo, los anunciados planes de obras públicas gubernamentales, y principalmente el Plan Ferroviario, que provocaron una ralentización de los diversos pedidos y una situación de espera hasta que se procediera a su aprobación.

Así, después de 1926 nuevamente se apreciaba una clara recuperación del sector, amparado en las diversas realizaciones de los planes de obras públicas. Dicha situación favorable se mantuvo hasta el fin de la década, cuando, en 1930, una nueva crisis afectó a la siderurgia, que se agravó, además, por la política restrictiva y de paralización de los planes de obras públicas propiciada por el Gobierno Berenguer, y por el posterior incremento de la conflictividad laboral.

Resumiendo, en la década de 1920 el sector siderometalúrgico gozó, tras la crisis del fin de la guerra, de un período óptimo, en líneas generales, al socaire del incentivo que supuso la actividad de obras públicas de la Dictadura. Dicha coyuntura favorable, no obstante, no se vio exenta de fluctuaciones, y terminó con el fin de la década, cuando se vio afectada por la crisis internacional y el enfriamiento de la economía del nuevo gobierno Berenguer.

Producción de lingote de hierro (1919-1931)
(En miles de toneladas)

Años	Vizcaya	España
1919	216	294
1920	171	251
1921	172	347
1922	126	210
1923	226	400
1924	326	497
1925	301	528
1926	283	486
1927	323	590
1928	304	557
1929	425	749
1930	344	615
1931	246	473

Fuente: *Boletín Minero e Industrial*, julio de 1941, p. 198.

**Producción de lingote de hierro y laminados en Altos Hornos de Vizcaya,
(1919-1931)**

(En miles de toneladas)

Años	lingote de hierro	laminados
1919	184	124
1920	168	135
1921	168	121
1922	125	103
1923	204	173
1924	293	210
1925	286	218
1926	272	197
1927	316	214
1928	295	241
1929	376	317
1930	329	279
1931	227	137

*Fuente: Archivo del Centro Industrial de Vizcaya, caja
n.º 2.*

2.2. Estrategia empresarial en el sector industrial

La forma de hacer frente a las nuevas condiciones económicas surgidas con la postguerra mundial, por parte de los empresarios siderometalúrgicos vizcaínos, estuvo encaminada fundamentalmente en tres direcciones:

- 2.2.1. Renovación del utillaje y reorientación de actividades productivas.
- 2.2.2. Búsqueda de mayor protección y preferencia por la industria y el capital nacional.
- 2.2.3. Reducción de costes de producción.

2.2.1. *Renovación del utillaje y reorientación de actividades productivas*

Estrategias tales como la modernización de las instalaciones, la renovación de tecnología y la reorientación y reconversión parcial de actividades productivas, se mencionaban frecuentemente en las memorias

anuales de las diversas sociedades³. Y es que las más importantes siderometalurgias de la provincia llevaron a cabo una política muy importante de reformas en utillaje, persiguiendo con ello el logro de elementos productivos que permitiesen un ahorro de costes, vía supresión de mano de obra o vía supresión de maquinaria obsoleta. De este modo, la sociedad Altos Hornos de Vizcaya y la Compañía Anónima Basconia renovaron sus dispositivos de trenes de laminación, baterías de hornos de cok, hornos de acero, etc., para lograr una producción más competitiva de hierro y acero en lingote, laminados, llantón, palanquilla, chapas o galvanizados.

Por su parte, la sociedad Echevarría fue, quizás, la que mejor reflejó los intensos esfuerzos de reciclaje por parte de la industria vizcaína de la década. Dicha sociedad se dotó de nuevos hornos eléctricos y de baterías de hornos de cok, que posibilitaron un aprovechamiento integral de subproductos de la hulla. Adquirió su material, excepto algunos elementos de gran precisión provenientes del extranjero, exclusivamente en el mercado español. Además, la sociedad Echevarría logró terminar con la dependencia de la siderometalurgia española respecto al exterior en cuanto a la producción de aceros especiales⁴.

Respecto a la reorientación de las actividades productivas, una de las actividades que mejor ilustran la capacidad y la propia necesidad de reconversión de la industria vizcaína en la crisis de la inmediata postguerra mundial, fue la cada vez más intensa dedicación a la construcción de material ferroviario. Se trataba con ello de buscar sustitutivos y ocupaciones alternativas, en concreto para la producción naval —aspecto al que nos referiremos más adelante—, ya que dicho sector había resultado afectado por la crisis con especial dureza.

De este modo, la industria de la construcción de material naval, representada por las sociedades «Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques» y la «Sociedad Española de Construcción Naval», ante la ausencia de pedidos, comenzó a reorientarse parcialmente hacia la construcción de material ferroviario, a partir de 1922.

Como consecuencia de ello, la mediana industria vizcaína que, aunque con menores posibilidades, ya contaba con una relativa tradición en el sector, se veía ahora nuevamente perjudicada, y obligada a enca-

³ *Memoria anual* de las sociedades: Altos Hornos de Bilbao, C.A. Basconia y S.A. Echevarría.

Archivo del Centro Industrial de Vizcaya, caja n.º 33, «Monografía de las fábricas siderúrgicas».

⁴ *El Nervión*, 20-4-1926, «Industria, comercio, navegación. Las grandes industrias vizcaínas. Echevarría, S.A.».

minar su producción hacia una especialización muy acusada para, de este modo, poder mantenerse. Tal era el caso de las sociedades «Talleres de Miravalles, Palencia, e Ibaizabal», o «Mariano del Corral», que ya se habían visto afectadas por la competencia surgida tras la constitución, en 1918, de la «Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox», dedicada a la producción de calderas y locomotoras de vapor⁵.

2.2.2. *Búsqueda de mayor protección y preferencia por la industria y el capital nacional*

En la estrategia seguida por el empresario siderúrgico de Vizcaya, destaca claramente la búsqueda de una mayor protección. En este contexto se concedió especial relevancia a la cuestión arancelaria. Ya al término de la guerra se solicitó la derogación del Arancel Urzaiz de 1916, que había permitido la entrada de material siderúrgico del exterior durante el conflicto. Los siderúrgicos vascos aducían a la altura de 1919, que las condiciones habían cambiado notablemente y que ya existía entonces material sobrado en el interior con el que abastecer al mercado, por lo que no resultaba conveniente permitir la importación sin fijar importantes gravámenes.

Estas aspiraciones de los siderúrgicos fueron atendidas en 1919, pero condicionadas a la circunstancia de que la siderurgia española garantizase en todo momento el abastecimiento del mercado nacional. Nuevamente, con el Arancel Cambó de 1922, se incrementó la protección a la producción industrial. Posteriormente, mediante el R.D. de 30 de abril de 1924 (con prórroga en 1928), se promulgaron asimismo otras disposiciones favorables a la protección de la industria española. No obstante —y esto aparece como una constante en la mayor parte de la década—, en Vizcaya continuaban las peticiones a favor de un mayor proteccionismo⁶.

En lo concerniente a la preferencia por el capital y la industria nacional, esta opción fue apoyada por el Gobierno en último extremo. Tras una serie de campañas de prensa y de peticiones elevadas al Gobierno, éste se decantó por las pretensiones de la «Federación de Industrias Nacionales» (F.I.N.), entidad en la que el papel jugado por el empresariado industrial y la Banca del País Vasco era notorio. Ello actuó en detrimento de las aspiraciones de la «Sociedad Española de Industria y Tracción

⁵ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. II, pp. 132-144. Universidad de Deusto, Bilbao, 1991.

⁶ El articulista Joaquín ADAN, desde la revista «Información», órgano de la Cámara de Comercio de Bilbao, defendía frecuentemente el proteccionismo que buscaba la burguesía industrial vizcaína.

Eléctrica» (S.E.I.T.E.), en la que destacaba la cuantía del capital foráneo. Concretamente, el Gobierno apoyó a la F.I.N., en lo concerniente a la realización de las obras públicas, apoyando el que éstas se llevasen a cabo con los medios del país, siempre que técnicamente resultase posible.

En este contexto, y ante los ataques contra la siderurgia vizcaína —a la que a menudo se le achacaba la búsqueda de proteccionismo fácil y cómodo—, resultó patente su intento de defensa, alegando cómo a pesar de perseguir claramente una amplia protección, no por ello se relajaba su actividad industrial, sino que continuaba modernizándose y renovando su tecnología. Y para reafirmar este argumento se aludía a la cuantía del capital invertido en mejora de instalaciones industriales⁷.

2.2.3. Reducción de costes de producción

El logro de una reducción de costes de producción fue otra constante perseguida por el empresario siderometalúrgico, requiriéndose para ello una reorganización de la estructura empresarial que incluyera aspectos tales como: jornales, gastos de transporte, habilitación y perfeccionamiento de instalaciones en talleres y fábricas y, por otro lado, una mayor facilidad para el crédito.

También se dedicaba especial importancia a la preparación técnica del trabajador, de lo que constituyen algunos ejemplos los diversos intentos de creación de escuelas industriales o asimismo la celebración de certámenes de trabajo en Bilbao⁸.

2.3. La construcción naval⁹

Inmediatamente al fin del conflicto mundial, aún se mantenía en los astilleros vizcaínos un importante ritmo de producción y trabajo motivado, en gran medida, por la necesidad de reponer las pérdidas de tonelaje ocasionadas durante la guerra.

No obstante, hacia 1920, a pesar de que el volumen de tonelaje entregado continuó siendo importante —tal y como correspondía a los pedidos concertados con antelación—, las órdenes de nuevas construcciones comenzaron a descender, mientras se elevaba cada vez más la

⁷ *Memoria comercial de Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao*, «La industria siderúrgica vizcaína», años 1923-1930.

⁸ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. II, pp. 93-96.

⁹ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. II, pp. 145-157.

cuantía del tonelaje amarrado. Por último, a la altura de 1921 se vislumbró ya claramente la depresión, que se prolongaría hasta el año 1924.

La crisis afectó más duramente a las sociedades que, durante la guerra, al amparo de una coyuntura favorable, no supieron, o no pudieron adquirir medios para equiparse debidamente. De este modo, de los grandes astilleros solamente se mantuvieron dos: la «Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques» y la «Sociedad Española de Construcción Naval», y aún así —como ya se ha dicho— viéndose abocados a reconvertir parcialmente su actividad productiva. Otras sociedades como «Astilleros de Ardanaz» o «Astilleros del Cadagua», cerraron definitivamente o paralizaron en gran medida su producción. Mientras, de igual forma, los astilleros del litoral vizcaíno (como los de Murueta, Bermeo, etc.), más alejados del Nervión, y especializados aún en la construcción en madera, vieron reducidas sus actividades prácticamente a la simple realización de diversas tareas de reparación, limpieza y carenado¹⁰.

Toda esta situación se reflejaba en una disminución de buques botados y en la abundancia de gradas vacías, sin estar ocupadas por nuevas quillas, e igualmente en el aumento de tonelaje amarrado, con sus secuelas de reducción de plantilla de trabajadores en los astilleros, y también de disminución de la demanda de utillaje metálico a los centros siderometalúrgicos.

Respecto al motivo de la crisis, tuvo gran importancia, lógicamente, la íntima conexión de la industria de construcción naval con el negocio naviero y el comercio internacional.

Efectivamente, la desorganización y contracción del tráfico marítimo actuó en gran medida como factor desestabilizador. Igualmente perjudicial resultó el exceso de tonelaje con respecto a las necesidades reales del comercio exterior, con lo que se demandaban menos buques. Se exigían a éstos, además, cada vez una mayor calidad y un acabado más perfecto, prefiriéndose estas características a las de premura y urgencia en la construcción, como había sido la tónica dominante durante la guerra. Por su parte, también afectó de forma negativa el descenso alarmante de los fletes, e igualmente la ventaja de la moneda devaluada de otros países, que les hacía más competitivos en cuanto a construcciones y reparaciones.

En lo concerniente a los motivos internos de la crisis, las quejas del constructor naval vizcaíno aludían a aspectos tales como la reducida cuantía de las primas otorgadas a la construcción, los elevados precios

¹⁰ *Memoria comercial de Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, «Construcciones navales», años 1919-1923.*

de las materias primas nacionales como hierro y acero, los incrementos en los derechos de importación de materiales (aún más con el Arancel Cambó) y el coste elevado de la mano de obra. Todo ello conducía a un incremento de los costes de producción.

No obstante, una coyuntura favorable para el sector comenzaría a hacerse notar nuevamente hacia mediados de la década. Entre los motivos que la provocaron se encuentran:

- La influencia benefactora ejercida entonces por la política de concesión de primas directas a la construcción (R.D.L. de 21 de agosto de 1925).
- Las necesidades de renovación de la flota española, en la que abundaban los buques mayores de 25 años y de tonelaje reducido.
- La progresiva normalización de las relaciones comerciales internacionales, que provocaron una evolución más favorable en el mercado de fletes.

Por todo ello hubo una mayor afluencia de capital al sector, ante la relativa ausencia de incertidumbres para la inversión. Dicha coyuntura favorable se prolongaría hasta pasado 1929; año en que se actualizó la tabla de coeficientes para las primas a la construcción naval, y que coincidió con la botadura del buque «Cabo San Antonio», en los astilleros de La Naval en Sestao.

Construcción naval en Vizcaya (En toneladas)

Años	Ton. entregado	Ton. construcción	Total
1919	30.544	59.324	89.868
1920	31.124	46.986	78.110
1921	42.192	32.088	74.280
1922	27.046	29.410	57.356
1923	23.632	8.840	32.472
1924	9.601	—	9.601
1925	178	19.015	19.193
1926	6.040	35.305	41.345
1927	12.975	30.560	43.535
1928	8.056	29.630	37.686
1929	37.090	92.302	129.392
1930	58.682	56.440	115.122

Fuente: Memoria comercial de CCINB, años 1919-1930.

En otro orden de consideraciones, ante la crisis, antes mencionada, que había surgido hacia 1920-1921 en el sector de la construcción naval, el colectivo empresarial encaminó su estrategia hacia unos objetivos para los que debía contar con el apoyo del Estado, y por cuya consecución se enfrentó con otros grupos empresariales incluso de la propia provincia¹¹.

Dichos objetivos eran:

- Incrementar en lo posible las primas a la construcción naval.
- Recurrir a la importación de maquinaria y material de construcción extranjero (más barato que el español), lo que se veía dificultado por la oposición de los empresarios siderúrgicos vizcaínos.
- Obstaculizar la importación de buques extranjeros mediante gravámenes, ante lo que surgió la oposición de los navieros de la provincia, enfrentados a los constructores navales, ya que lógicamente aquéllos no se mostraban favorables a que se gravase excesivamente a los buques que pretendían adquirir en el exterior.

El asunto, por tanto, era relativamente complejo, al presentarse los diversos intereses de navieros, constructores navales y siderúrgicos, enfrentados entre sí. En tales circunstancias, la Liga Vizcaína de Productores, dada la diversidad de intereses que representaba, se mostraba favorable a un incremento mayor de las primas a la construcción, pero no a una reducción de derechos arancelarios para materiales de construcción naval, ya que ello podría lesionar los intereses de la siderurgia vizcaína.

3. SECTOR NAVIERO¹²

3.1. Crisis del flete tras la guerra mundial

Tras la guerra, dada la normalización progresiva del transporte naval, en ausencia de las premuras propias del conflicto, el precio de los fletes comenzó a acusar un descenso muy intenso, aunque con diversas matizaciones.

¹¹ Acerca de la estrategia empresarial, durante la década aquí aludida, en el sector de la construcción naval: VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. II, pp. 164-176. Igualmente, Archivo de la Liga Vizcaína de Productores, expedientes de cajas n.ºs. 31 y 76.

¹² Respecto al sector naviero, puede consultarse: MONTERO, M. *Mineros, navieros y banqueros*, y «Modernización económica y desarrollo empresarial en Vizcaya, 1890-1905», en *Ekonomiaz*, n.ºs 9-10, pp. 225-253.

Igualmente, VALDALISO, J. M., *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935*.

En lo que respecta a la flota de Bilbao, los efectos de esta crisis del negocio naviero se pueden reflejar en los siguientes aspectos:

- Reducción del tipo de flete, ya mencionada.
- Incremento del amarre de buques.
- Mayores dificultades para la explotación de los tramps a la hora de conseguir fletes de retorno, dada la suficiencia de las líneas regulares para satisfacer un mercado sensiblemente reducido.

Las causas de la crisis en el mercado de los fletes fueron diversas, así¹³:

- Inestabilidad de las relaciones internacionales.
- Fluctuaciones extremas en las cotizaciones de divisas y la depreciación de la moneda en algunos países.
- Elevado proteccionismo para diversas flotas mercantes, como fue el caso de Estados Unidos.
- Disociación entre la oferta y la demanda de tonelaje, motivada por el exceso de buques, a pesar del desguace de material obsoleto. Situación agravada, además, por la salida al mercado de buques cada vez más modernos, con importantes incrementos en cuanto a su rendimiento.
- Reaparición del tonelaje amarrado en el mercado de fletes, ante cualquier sospecha de elevación de sus tipos. Ello consecuentemente provocaba su nueva caída.
- Incremento del costo de mantenimiento de los buques e igualmente de los jornales.
- Gravámenes y gabelas que pesaban sobre la navegación, como: derechos de practaje y amarraje, impuesto de transportes, impuesto local de puertos, impuesto de muellaje, corretaje y comisión por el despacho de aduanas, pago de derramas por los servicios de requisa a flete reducido durante la guerra, etc.

¹³ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. III, pp. 4-17.

Así mismo: *Memoria comercial de CCINB*, «Fletes de carbón y mineral de hierro», años 1919-1922.

Información, n.º 150, 29 de enero de 1920, «El mercado de fletes en el año 1919», pp. 38-41.

Ibid, n.º 163, 28 de agosto de 1920, «La crisis de los fletes», p. 449.

Ibid, n.º 172, 14 de enero de 1921, «El mercado de fletes en 1920», pp. 9-10.

3.2. Intentos de hacer frente a la crisis

En cuanto a las soluciones preferidas en Bilbao para tratar de sacar al sector naviero de su atonía, los diversos publicistas empresariales aluden por un lado a una reducción de gastos en diversas partidas, tales como sueldos, precios del carbón, precios de maquinaria, gastos de reparaciones, gastos en primas de seguros e impuestos de puertos.

Igualmente, se pedía el desguace de buques ya obsoletos y poco competitivos que —como se ha dicho—, en momentos coyunturales de alza en los tipos de fletes, procedían a saturar el mercado. No obstante, las posibles soluciones más requeridas por los navieros habrían de venir de la mano del Estado, en forma de una política económica más proteccionista, aspecto éste con el que la provincia no pareció quedar realmente satisfecha¹⁴.

Precisamente, la búsqueda de mayor protección para el sector, en forma de primas a la navegación, fue una constante entre las aspiraciones del colectivo empresarial naviero tras la guerra. Asimismo, la pretensión de importar buques o partes integrantes de éstos del extranjero, en un régimen de franquicias arancelarias, fue otra de las aspiraciones (en esta pretensión, no obstante, los navieros entraron en pugna con los constructores navales de la provincia). Todo ello sin perjuicio de que existieran otras aspiraciones, tales como el fomento de una política de subvenciones a las líneas regulares o el establecimiento de un derecho de anclaje que gravase la actividad de los buques extranjeros.

Y es que, si bien la política de protección a la marina mercante y a la navegación, a menudo, discurrió paralela a la política de protección a la industria de construcción naval, no siempre fueron coincidentes los intereses y aspiraciones de los navieros con las de los constructores de buques. Así, por ejemplo, ocurrió —como ya se ha dicho— con respecto a la posibilidad de que las compañías navieras españolas pudieran proceder a la importación de tonelaje extranjero. Esta circunstancia, obvia-

¹⁴ VELARDE, P. M.^a, *op cit.*, vol. III, pp. 18-31.

El Pueblo Vasco, 21-4-1921, «La protección a las industrias navales y las primas a la navegación», «Primas a la navegación y a las construcciones navales», «La industria naval. Las primas a la navegación y construcción de buques».

El Liberal, 23-4-1921, «Protección a las industrias de construcción naval y navegación».

mente, no convenía a los constructores navales, que se verían de ese modo arrumbados ante la llegada de material naval y buques más competitivos del exterior.

Nuevamente, esta oposición de intereses entre navieros y constructores aparecerá clara ante la posibilidad de que los buques de construcción extranjera, pero abanderados en España, pudieran realizar navegación de cabotaje en las costas españolas. En Bilbao, donde diversas compañías habían adquirido buques en el exterior, se encontraban por ello ante el problema de verse imposibilitados para realizar práctica de cabotaje en las propias costas peninsulares¹⁵. Los navieros, lógicamente, reclamaban la posibilidad de realizar este tipo de navegación con sus buques importados, por los que habían satisfecho los correspondientes derechos de abanderamiento. Los constructores, una vez más, se oponían intensamente, basándose en el daño que para su industria se podría derivar de tal actividad.

La posición del Estado fue relativamente ambigua. Tras una inicial política de titubeos y de disposiciones aparentemente contradictorias, decidió, por último, que los buques de construcción extranjera abanderados en España, con posterioridad al 17 de diciembre de 1909 y con anterioridad al 1 de octubre de 1923, podían realizar navegación de cabotaje.

Fletes de carbones desde Cardiff o Newport a Bilbao

Años	Flete medio/chelines	Años	Flete medio/chelines
1914	5/05	1923	7/09
1915	16/10	1924	8/08
1916	36/04	1925	7/11
1917	101/11	1926	8/01
1918	173/09	1927	8/09
1919	53/09	1928	8/06
1920	36/00	1929	10/04
1921	10/06	1930	7/04
1922	8/01	1931	7/01

Memoria comercial de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao y revista Información, años 1914-1931.

¹⁵ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. III, pp. 41-46.

Fletes de mineral de hierro desde Bilbao a Middlesbro

Años	Flete medio/chelines	Años	Flete medio/chelines
1915	14	1923	8
1916	22/7	1924	7/1
1917	20	1925	6/5
1918	—	1926	7/9
1919	24/9	1927	7/1
1920	26/11	1928	6/9
1921	8/3	1929	7/6
1922	7/9	1930	5/5
		1931	4/7

Fuente: Memoria comercial de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao y revista Información, años 1915-1931.

4. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES**4.1. El Puerto de Bilbao**

En la década de 1920 se intensificó el carácter prioritario del Puerto como punto al que, en última instancia, se encaminaba la política de comunicaciones. En este contexto no solamente hay constancia de la atención prestada al aspecto ferroviario, ya que también los muelles, el Depósito Franco y el Puerto Pesquero en Santurce, y el proyecto de canal en Deusto, constituyen ejemplos que ilustran la aspiración fundamental por favorecer al Puerto¹⁶.

En lo relativo a los géneros movilizados en el Puerto, aún resultaba patente la importancia de las partidas de mineral de hierro exportado y de carbón inglés importado, que se realizaba mediante fletes redondos de ida y vuelta, constituyendo alrededor del 40% del tráfico total. Estas características situaban al movimiento portuario en dependencia muy estrecha con la situación de la economía británica. No obstante, dicha actividad se encontraba ya en franca recesión, habiendo comenzado a plantearse con intensidad la conveniencia de buscar otros sustitutivos y actividades alternativas al tráfico de exportación de mineral y de importación de carbón; persiguiéndose ya un carácter más industrial y comercial para el movimiento del Puerto.

¹⁶ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. III, pp. 68-85.

Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, años 1919-1930.

4.2. El Ferrocarril hacia el Puerto

El intento por lograr unas comunicaciones ferroviarias óptimas desde el Puerto de Bilbao hasta los mercados peninsulares del interior, fue otra constante de la burguesía bilbaína, también a lo largo de la década de 1920. Ello se llevó a cabo, por un lado, mediante la dotación al Puerto exterior y a la Ría de una infraestructura ferroviaria que posibilitase una amplia y rápida expedición de mercancías y su posterior difusión. Por otro lado, mediante la mejora de comunicaciones, fundamentalmente con el valle del Ebro, e incluso aspirando, en pugna con Santander y en ocasiones con Pasajes, a unir los puntos más industriales de Vizcaya con sus homólogos del Mediterráneo.

El organismo que mejor reflejó la inquietud vizcaína por mejorar su red ferroviaria, y por anuar los esfuerzos de las diversas entidades en tal sentido, fue la denominada «Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio», constituida en 1924 con representación de la propia Cámara, Banca local, Junta de Obras del Puerto, Diputación, Ayuntamiento de Bilbao y representantes de la gran siderurgia y de las compañías ferroviarias. Dicho organismo defendería intensamente la idea de consolidar lo que consideraba el «ancho normal» de vía: la vía ancha, entendiéndose que, de este modo, sería más factible la integración del Puerto de Bilbao con los mercados interiores.

La citada comisión de ferrocarriles planteó como aspiraciones ferroviarias de Vizcaya diversos proyectos a medio plazo¹⁷:

- Acortamiento de la distancia entre Bilbao y Vitoria, mediante la construcción del ramal «Vitoria-Ízarra». Dado que el trazado del antiguo Bilbao-Tudela, que discurría por Miranda de Ebro, obligaba a un recorrido excesivamente largo para enlazar las dos capitales de provincia.
- Más urgente aún se consideraban las gestiones para que la línea «Vitoria-Estella», proyectada en vía estrecha, y en fase de construcción por el Estado, viese sustituido el ancho de vía mediante su transformación en «vía normal».
- Igualmente, se consideraba de importancia la imposición de la vía ancha a la concesión de la línea, ya proyectada, «Pamplona-Estella-Logroño» y sus ramales.

¹⁷ *Información*, n.º 264, 14 de noviembre de 1924, «Los enlaces ferroviarios con Bilbao», pp. 683-685.

Con todo ello, se pretendía fundamentalmente lograr una comunicación más óptima, y sin necesidad de transbordos, entre el Puerto de Bilbao y su hinterland, el valle del Ebro, las comarcas de La Rioja y los valles navarros. Se procuraba además convertir a Bilbao en el puerto exportador de los productos agrícolas de estas zonas, a la vez que se trataba de captarlas con más intensidad como mercados potenciales para la producción siderometalúrgica vizcaína. En tal sentido se consideraba al ferrocarril Pamplona-Estella-Logroño como el «Tudela-Bilbao de los tiempos modernos».

Una óptima unión ferroviaria con Madrid e, igualmente, una comunicación transversal con el Mediterráneo, serían otros proyectos de importancia perseguidos por la Comisión de ferrocarriles de la provincia. En estas circunstancias, y en vista de que el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, impulsado por el Gobierno, no parecía satisfacer las aspiraciones vizcaínas en materia de trazado ferroviario, se trató de aunar la voluntad de las fuerzas económicas, tanto de Vizcaya, como de las restantes provincias interesadas y afectadas por semejantes proyectos.

Con tal fin, se celebró una Asamblea en la localidad de Haro, el 7 de febrero de 1926, acudiendo a ella representantes de Vizcaya, Alava, Soria, Logroño y Zaragoza. Dicha asamblea giró sobre tres proyectos principales¹⁸:

- La comunicación ferroviaria con Madrid.
- La comunicación transversal con el Mediterráneo.
- El acortamiento —nuevamente— de la distancia entre Bilbao y Vitoria.

Respecto al primer punto, se acordó recabar del Gobierno la inclusión de la línea Haro-Madrid en el Plan Nacional de Ferrocarriles de Urgente Construcción, al considerarla más conveniente que la línea «Burgos-Madrid», ya incluida en el anteproyecto del Plan. Con ello, por lo tanto, se entraba en pugna ferroviaria con Burgos, y nuevamente con el puerto de Santander —al que también convenía el trazado por Burgos—, cuya competencia con Bilbao en materia ferroviaria ya resultaba evidente, con el proyecto de unión entre el Mediterráneo y el Cantábrico.

En cuanto a este aspecto, era patente la importancia económica de una unión ferroviaria óptima desde el Cantábrico al Mediterráneo. Ello

¹⁸ *La Gaceta del Norte*, 5-2-1926. «Ante la asamblea de Haro. Los proyectos ferroviarios que interesan a Bilbao y a la provincia».

El liberal, 12-2-1926, «Después de la asamblea. Los proyectos ferroviarios de Vizcaya».

ofrecía a Bilbao la posibilidad de convertirse en puerto de salida de los productos que desde el Mediterráneo, valle del Ebro y Norte de Castilla discurrían hacia el Cantábrico y Atlántico.

Volvió a resurgir la clásica pugna entre el Puerto de Santander y el de Bilbao y, no obstante, a pesar de las abundantes gestiones realizadas ante el Gobierno para tratar de potenciar el proyecto vizcaíno frente al de la capital cántabra, las aspiraciones bilbaínas fueron relegadas.

El cambio de régimen y el inicio de la política restrictiva de Argüelles, por último, supondrían un freno evidente a cualquier tipo de aspiración o proyecto en materia ferroviaria.

Bilbao, en definitiva, había estado toda la década demasiado ocupada en lograr para sí una mejora en sus comunicaciones ferroviarias de vía ancha con el resto de la Península. Con lo que sólo de forma marginal se concedió la debida atención a otros medios de transporte alternativos, en los que, no obstante, se encontraba un gran porvenir. Tal era el caso del transporte por carretera y de la navegación aérea¹⁹.

5. ASPECTOS FINANCIEROS Y BANCARIOS

5.1. Evolución del sector a partir de la guerra²⁰

A pesar de la crisis económica general surgida durante la postguerra mundial en la Península, la Banca en Bilbao continuó siendo un sector francamente próspero, como lo prueban el aumento constante de operaciones y de beneficios obtenidos a fin de cada ejercicio. No obstante, dadas las adversas condiciones vigentes, mantuvo su tradicional política de prudencia y consolidación —ya iniciada en años precedentes—, lo que condujo a la preferencia por el refuerzo de los fondos de reserva y de la garantía en la concesión de créditos²¹.

Paralela a la política de prudencia de la Banca bilbaína se encontraba la de expansión, fundamentalmente por la Península, mediante el establecimiento de gran número de agencias y sucursales, con la finalidad de incrementar la captación de recursos ajenos.

Otra de las características que definen al mundo financiero vizcaíno en la década de 1920, es la amplia disponibilidad de capitales con los

¹⁹ VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. III, pp. 112-190.

²⁰ Para un estudio más detallado del sector en el período aquí considerado: VELARDE, P. M.^a, *op cit*, vol. IV.

²¹ *Memoria comercial de CCINB*, año 1921.

que contaba, tal y como se pone de manifiesto por el hecho de haber sido la plaza de Bilbao la primera capital española en calidad de suscriptora en metálico de diversas emisiones del Tesoro. Circunstancia que, por otro lado, contribuirá a disminuir las posibilidades de numerario de la plaza a la hora de adquirir valores de renta variable, puestos a la venta por las diversas sociedades privadas bancarias o industriales.

Por ello, a partir de 1927, la operación de conversión de la deuda flotante en consolidada (conversión en la que además la plaza de Bilbao jugó un papel muy importante), posibilitó mayores ventajas para la Banca privada de la villa, porque significaba dejar «vía libre» a las diversas emisiones industriales, ya sin una competencia tan importante como era la del Estado. Para la sucursal del Banco de España en Bilbao, lógicamente, la operación no resultó beneficiosa, al verse acompañada de una reducción en la cifra de sus operaciones y beneficios²².

No obstante, no toda la década fue favorable para el desarrollo del sector bancario en Vizcaya. El año 1925 ofreció unas características diferentes respecto a los restantes de la década para el sector bancario. En efecto, si la crisis económica no había afectado sensiblemente al sector financiero durante la postguerra, una crisis de otro tipo se cernía sobre la Banca local en 1925: la de las suspensiones de entidades bancarias, concretamente las del Crédito de la Unión Minera y Banco Vasco, y la liquidación del Banco Agrícola-Comercial.

A pesar de la relativa crisis de prestigio para la banca local motivada por estas suspensiones, y a pesar también de la persistencia de la crisis económica para ciertos sectores de la economía de la provincia, la banca supo mantener su imagen de solvencia y respetabilidad. Siguió, de este modo, acudiendo a la participación de los diferentes empréstitos realizados por el Gobierno, y prestando su concurso financiero a los diversos negocios industriales, aumentando, con ello, tanto el volumen de sus operaciones como el montante de sus cuentas.

Por último, la crisis de fin de la década, que alcanzó en mayor o menor medida a los diversos sectores económicos, en el orden financiero se tradujo en una depresión de los valores bursátiles que, necesariamente, afectó a la Banca local. No obstante, y aún dentro de aquellas circunstancias tan desfavorables logró obtener beneficios gracias a la política de previsión y prudencia de ejercicios anteriores. A pesar de esto, en los beneficios también se acusó una contracción. De cualquier

²² *Información*, n.º 317, 29 de enero de 1927. «Conversión de obligaciones», por R. de Olascoaga.

forma, continuaron los repartos de dividendos, el reforzamiento de los fondos de previsión y la intervención en diversas emisiones.

En el apartado financiero, las entidades u organismos creados en esta década fueron la Caja de Ahorros Vizcaína, en 1921, y la Cámara de Compensación de Bilbao, constituida en 1923 por el Banco de Bilbao, Banco del Comercio, Banco de Vizcaya, Crédito de la Unión Minera, Banco Vasco, Banco Hispano-Americano (sucursal en Bilbao) y Banca López-Quesada (sucursal en Bilbao).

La creación de la Cámara de Compensación evidenciaba la necesidad de un órgano que viniese a simplificar los intercambios y negocios entre las diversas entidades crediticias, de acuerdo con la creciente complejidad mercantil y desarrollo bancario de la plaza. Sus principales operaciones, en la primera época de existencia, lo constituyeron la compensación de efectos tales como cheques cruzados exentos, cheques cruzados no exentos, cheques sin cruzar y letras. Por los mismos años, se constataba la necesidad de un mayor empleo del cheque, lo que habría de posibilitar mayor fluidez en las transacciones. Sin embargo, ya para 1925 se señalaba esta mayor movilidad del cheque y un mayor empleo de letras domiciliarias, que arrinconaban paulatinamente la circulación de efectivo²³.

En otro orden de consideraciones, ante los perjuicios que para la economía española reportaría la entrada masiva de capital extranjero y su empleo en la realización de los planes de obras públicas, el colectivo nacional de la Banca privada (S.A. Arnús-Gari, Banca Sainz, Banco de Vizcaya, Banco Español de Crédito, Banco Hispano-Americano, Banco de Bilbao, Banco Urquijo y Banco Central) ofreció, por su parte, el capital requerido para dichas obras. Lógicamente, la definitiva aceptación y preferencia del capital español a la hora de financiar el ambicioso proyecto de obras públicas, significó otro avance en las aspiraciones de la Banca privada, en la que, naturalmente, la bilbaína tenía un gran peso.

5.2. Beneficios, dividendos, capital desembolsado y fondos de reserva

Respecto a los beneficios logrados por la Banca bilbaína, por lo general —como también se ha dicho— no se detuvieron en la postguerra, aunque buena parte de ellos se debieran a la intervención de los bancos como aseguradores de la gran cantidad de emisiones en el mer-

²³ *Memoria de la Cámara de Compensación de Bilbao*, años 1924 y 1925.

cado financiero, tanto lanzadas por el Estado como por las empresas particulares.

En general, los beneficios obtenidos por la Banca en Bilbao a partir de la postguerra mantuvieron una tendencia alcista, exceptuando algunos años de relativa disminución como 1924, 1925 y 1926, previamente al lanzamiento del Plan de Obras Públicas. Igualmente, las disponibilidades, los depósitos en efectivo y la cartera de efectos comerciales mantuvieron una tendencia al alza.

La distribución de dividendos no muestra este ascenso, sino más bien un reparto muy homogéneo a lo largo de la década, incluso con algunos momentos de franca recesión.

Por su parte, el capital nominal y desembolsado en el global de la plaza disminuyó sensiblemente a partir de la crisis de 1925. Los grandes, no obstante, mantuvieron sus capitales prácticamente idénticos (caso del Banco de Bilbao), o lo incrementaron en gran medida a fines de la década (caso del Banco de Vizcaya).

Los fondos de reserva constituyen, por su lado, el más claro ejemplo de la política de prudencia que presidió el quehacer de la Banca bilbaína durante el decenio 1920-1930. En ese sentido, destaca fundamentalmente el Banco de Bilbao, con un porcentaje de fondos de reserva sobre el capital desembolsado siempre superior al cien por cien²⁴.

Beneficios obtenidos por la Banca en Bilbao

Año	Beneficio (en pesetas)	Año	Beneficio (en pesetas)
1914	4.920.116	1922	39.120.303
1915	5.274.188	1923	38.888.831
1916	7.115.246	1924	31.921.170
1917	14.087.884	1925	30.134.365
1918	20.319.216	1926	29.134.916
1919	23.417.143	1927	33.841.849
1920	32.222.443	1928	39.554.010
1921	35.892.616	1929	34.090.685
		1930	31.718.685

Memorias comerciales de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, años 1914-1930.

Memorias anuales de las sociedades, años 1914-1930.

²⁴ *Memoria anual del Banco de Bilbao, años 1919-1930.*

BIBLIOGRAFÍA

- Fernández de Pinedo, E. y Hernández Marco, J. L. (eds.), *La Industrialización del Norte de España*, Barcelona, Crítica, 1988.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, 2 vols., S. Seb., Haranburu, 1984.
- *La siderurgia vasca, (1880-1901)*, Bilbao, UPV/EHU, 1985.
- *Estado, capitalismo y desequilibrios regionales (1845-1900)*. Andalucía, País Vasco, S.Seb., Haranburu, 1985.
- GUIARD LARRAURI, T., *La industria naval vizcaína*, Bilbao, Villar, 1968.
- MONTERO GARCÍA, M., *Mineros, banqueros y navieros*, UPV/EHU, Bilbao, 1990.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, A. M., *Ferrocarriles en Euzkadi (1855-1936)*, E.T./F.V., Bilbao, 1989.
- OSSA ECHABURU, R., *El Bilbao del novecientos. Riqueza y poder de la Ría, (1900-1923)*, Bilbao, Villar, 1969.
- TORRENTE FORTUÑO, J. A., *Historia de la Bolsa de Bilbao*, Bilbao, 1965.
- VALDALISO GAGO, J. M., *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935*, Bilbao, HAEE/IVAP, 1991.
- VELARDE FUERTES, J., *Política económica de la Dictadura*, Guadiana, Madrid, 1968.
- VELARDE REVILLA, P. M.^a, *La Empresa Vizcaína durante la Dictadura de Primo de Rivera*, tesis doctoral, Universidad de Deusto, Bilbao, 1991.
- V.V.A.A., *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer centenario (1857-1957)*, Bilbao, 1957.
- V.V.A.A., *Ekonomiaz (La economía vasca a través de la historia)*, n.os 9-10, Victoria, 1988.