CAPÍTULO 17

DE LA PRIMERA INDUSTRIALIZACIÓN A LA RECONVERSIÓN INDUSTRIAL: LA ECONOMÍA VASCA ENTRE 1841 Y 1990[1]

I. INTRODUCCIÓN

El proceso de industrialización del País Vasco (1841…), y más en concreto de las dos provincias costeras del mismo, contó con una serie de elementos que habían sido heredados del pasado y que tuvieron su importancia, de los que merece la pena destacar:

1. El medio físico.
2. La tradición mercantil y artesanal y la infraestructura de las ferrerías.
3. Los nexos con el gobierno y el proteccionismo.
4. El sistema fiscal.

Algunos de estos factores aún tienen su influencia en la economía del País Vasco, otros se han ido diluyendo sobre todo con el avance técnico y el proceso de liberalización económica, muy en especial con la entrada en la Comunidad Económica Europea.

En este largo proceso se pueden distinguir tres amplias etapas. La *primera* va desde el traslado de las aduanas a la costa y frontera

---

[1] Publicado originalmente en L. Germán, E. Llopis, J. Maluquer de Motes y S. Zapata, eds. (2001), *Historia económica regional de España. Siglos xix y xx*, Barcelona, Crítica, pp. 95-124.

con Francia (1841) a inicios de los años ochenta del siglo XIX, etapa caracterizada por un crecimiento económico basado en el desarrollo de varios sectores y escaso peso de la minería[2]. En Vizcaya se constituyeron dos plantas integrales, del alto horno al laminado —Santa Ana de Bolueta (1841-1849) y N.ª S.ª del Carmen (1856)—, pero también industrias de bienes de consumo como textiles, harineras, o la construcción naval, o de servicios —Banco de Bilbao en 1857—, siguiendo un camino no muy diferente al guipuzcoano. En Guipúzcoa, el declive de las ferrerías no logró provocar el colapso del artesanado siderometalúrgico (armas, clavetería, cerrajería…) que lentamente se fue modernizando y solo muy parcialmente potenció el nacimiento de fábricas que produjeran hierro dulce por el sistema indirecto (caso de Beasain). Por contra, proliferaron cementeras, papeleras, fábricas textiles, astilleros… En Álava solo destaca la creación de S. Pedro de Araya en 1847-1848, sobre la base de una antigua ferrería[3]. En este espacio temporal se produjo la reconquista del mercado interior, tras 1841, y la presencia del Estado en el proceso fue modesta: se manifestó a través de la política arancelaria, en ciertas épocas por las nulas exigencias fiscales y con la demanda de armas. Una *segunda* etapa va de los años ochenta del siglo XIX a la crisis de 1974 y a la entrada en la Comunidad Europea. Se inaugura con la constitución en Vizcaya de tres grandes empresas —Altos Hornos de Bilbao, La San Francisco y La Vizcaya— y con la exportación masiva de mineral de hierro[4]. La actividad del Estado se hace cada vez más presente por tres vías: reforzando el proteccionismo hasta llegar a la autarquía, estimulando la demanda vía gasto público y prestando capitales a la empresa privada en condiciones excepcionales. Primero las dos provincias costeras y más tarde la interior, de haber sido zonas, sobre todo aquellas, de fuerte emigración[5] se convierten en receptoras de inmigrantes[6]. A partir de la entrada en la Comunidad Europea *(tercera* etapa) se da un giro radical: el mercado interior deja de estar reservado a la industria nacional, los canales de financiamiento públicos van perdiendo importancia, con tendencia a desaparecer (pero con la existencia de un Concierto Económico peculiar), y, de resultas, entre otros factores, de estos dos, fue necesario efectuar un fuerte proceso de reconversión industrial y se potenció un terciario de unas características hasta entonces casi desconocidas en el País Vasco. Los saldos migratorios se equilibraron o resultaron negativos.

---

[2] Uriarte (1988), pp. 154-69.
[3] Sáez (1999), pp. 23-6.
[4] Fernández de Pinedo (1983), pp. 14-5; Escudero (1988).
[5] Piquero (1991), pp. 187-9; Fernández de Pinedo (1993a), pp. 25 y ss.
[6] Hernández Marco y Piquero (1988); González Ugarte (1988).

II. FACTORES HEREDADOS DEL PASADO

1. La geografía

a) Se trata de una zona conocida expresivamente por los geógrafos como la depresión vasca, debido a que se sitúa entre el extremo occidental de los Pirineos y el oriental de la Cordillera Cantábrica. Esta orografía hace que los puertos de montaña entre la costa y el alto valle del Ebro o la submeseta norte en esa área de contacto sean los más accesibles de todo el norte peninsular y, por tanto, que históricamente haya sido una zona de tránsito entre el mar y el interior, con las consiguientes posibilidades mercantiles.

b) Los ríos han formado en sus desembocaduras rías, en las que los efectos de las mareas se hacen notar unos diez kilómetros hacia el interior; no pocas de esas rías en marea alta, sin necesidad de dragado, eran navegables para buques de no excesivo tonelaje, a los que además ofrecían un resguardo seguro contra los temporales, tan frecuentes en el Cantábrico, y en tiempos de guerra contra las embarcaciones enemigas. Estos ríos, por añadidura, eran bastante regulares y susceptibles de ser aprovechados energéticamente con las técnicas de la época.

c) Por razones climatológicas y orográficas, las dos provincias costeras y parte de la interior han sido tradicionalmente una zona agrícolamente pobre, no obstante con abundantes recursos humanos y forestales.

d) Un poco por todas partes, pero sobre todo en la zona de Somorrostro, en las proximidades de la ría del Nervión, existían yacimientos de hierro, además de unas características especiales: un mineral de bajo punto de fusión y de gran riqueza.

e) Un hinterland, al menos parte de él —la Rioja y la Ribera navarra— agrícolamente rico y por tanto con una capacidad elevada para demandar productos artesanales.

En ningún caso el medio físico puede considerarse un elemento determinante. Toda la cornisa cantábrica ha sido una zona agrícola pobre, comparada con las zonas trigueras y vinícolas del interior; los bosques han sido relativamente abundantes y rías más o menos navegables y puertos marítimos de fácil acceso se encuentran en todas sus costas. Es cierto que, aunque abundaron los yacimientos férricos un poco por todas partes (Asturias, Santander, Guipúzcoa, Navarra), solo la vena de Somorrostro era aprovechable hasta la difusión del horno alto. Sin embargo, gracias a las rías, el mineral de Somorrostro se distribuía por toda la costa norte, de Galicia a Guipúzcoa, pero no en todas partes se aprovechó con la misma intensidad. El único elemento geográfico que podemos considerar claramente favorable a una determi-

nada zona de la cornisa cantábrica es el hecho de que, en todo el norte, el acceso menos penoso y más barato se sitúe a lo largo de los valles Nervión-Bayas. No por casualidad la lana castellana, de forma mayoritaria, salió por la ruta Burgos-Pancorbo-Orduña-Bilbao, en la segunda mitad del siglo XIX el ferrocarril alcanzó Miranda de Ebro por esa misma ruta y en la actualidad el trazado de la autovía no se desvía mucho de ese camino. Si se compara el crecimiento exclusivamente mercantil de Bilbao, Santander y San Sebastián hasta la aparición de una potente industria siderúrgica en la margen izquierda del Nervión, no se puede negar que ese factor geográfico explica en buena medida la preponderancia vizcaíno-bilbaína en la mitad oriental de la cornisa cantábrica. Pero quizá no solo el desarrollo de forma más intensa de actividades mercantiles. El hecho de que la depresión vasca haya sido históricamente la zona que mejor comunicaba la mar con las zonas agrícolas del interior ha proporcionado una ventaja a aquellos artesanos de su entorno, facilitándoles unos mercados amplios. Dado que la dotación de factores —mineral, energía hidráulica, combustible…— era parecida en toda la cornisa cantábrica y que los puertos de mar tenían características semejantes, el único elemento diferenciador habría residido en la mejor accesibilidad a los mercados del interior. Por los puertos de mar cántabros y asturianos habrían pasado casi exclusivamente mercancías destinadas a su territorio; por contra, por los puertos vizcaínos y guipuzcoanos entrarían y saldrían bienes destinados o procedentes de Burgos, la Rioja, la Ribera navarra…. *y ese mismo circuito habría servido para distribuir, a costes bajos, productos fabricados por los artesanos de las provincias costeras,* que, aprovechando los recursos en mineral de hierro, carbón de madera, energía hidráulica y la abundante mano de obra, se habrían ido especializando en obtener productos siderometalúrgicos. Todo esto solo de forma muy limitada sucedió en Santander y Asturias, que también disponían de bosques frondosos, ríos cortos, y regulares, y podían, por mar, acceder al mineral de Somorrostro, como de hecho sucedía.

La demanda de naves por parte de los comerciantes habría estimulado su construcción, máxime teniendo en cuenta que existía madera de roble y, procedentes de las ferrerías, clavos y anclas, dando lugar a numerosos astilleros de ribera.

No resulta difícil de entender que, disponiendo de naves y de un sector artesanal siderúrgico, las conexiones con el poder real hayan sido, desde muy temprano, muy sólidas. Las naves de comercio han sido hasta el siglo XVII, cuando menos, fácilmente reconvertibles en buques de guerra y en torno a las ferrerías acabó surgiendo una industria de armas blancas primero y de fuego más tarde, de la que los ejércitos reales y luego imperiales se abastecieron (las Reales Fábricas de Placencia).

Algunos de estos elementos aún juegan un papel relevante en la estructura económica del país, y en especial dos: fácil acceso a la Meseta y al alto valle del Ebro y el disponer del mejor puerto, el Abra de Bilbao, de todo el norte de la Península. En la lucha por los mercados del interior, una orografía menos escarpada y una ría navegable han jugado a favor de las actividades comerciales de las márgenes del Nervión, y en detrimento de sus próximos rivales, Deva-San Sebastián y sobre todo Santander. A pesar de los avances técnicos todavía esos elementos de carácter geográfico siguen teniendo un papel nada despreciable en el desarrollo económico de zonas concretas de la región.

2. La tradición comercial y artesanal

Más de una vez se ha insistido en que el peso demográfico de la villa de Bilbao no es un buen indicativo para medir la importancia de sus mercaderes. Tanto en número, como sobre todo en volumen de capital manejado, los comerciantes bilbaínos constituían un grupo económico importante, con redes por buena parte de la Europa atlántica y a través de sus nexos con Cádiz y Santander, con las colonias americanas. Los productos siderometalúrgicos constituyeron una parte de sus negocios, y no necesariamente la mayor. Sus principales intereses estaban en la venta al exterior de lana castellana y, gracias a las divisas obtenidas, en importar bienes manufacturados, sobre todo textiles, que redistribuían por el interior. Cuando el tabaco y los coloniales empezaron a adquirir una cierta importancia en el consumo de los grupos acomodados, a través de la Compañía de Caracas o de sus conexiones con Europa, Santander y Cádiz, también penetraron en este negocio. Así pues, nunca se trató de comerciantes de carácter regional. Buena parte de lo que compraban y vendían les obligaba a participar en el comercio internacional y colonial. Algunos de estos comerciantes, a través del *Verlagssystem,* financiaban a ciertos ferrones, a los que adelantaban dinero a cambio del producto acabado, que luego comercializaban por su cuenta[7]. Detrás de no pocas de las primeras inversiones en fábricas en la primera mitad del siglo XIX encontramos a varios de estos comerciantes[8]. Pero en donde principalmente invirtieron a mediados de la centuria, como lo habían hecho en la segunda mitad del siglo de las luces (Camino de Orduña), fue en modernizar los medios de comunicación entre los puertos y el interior (Ferrocarril de Bilbao a Miranda) y en crear una banca moderna, de depósito, crédito y emisión (Banco de Bilbao en 1857), es decir, en instrumentos que sirvieran a su principal actividad, el comercio. Las principales inversiones del capital comercial, al menos hasta 1880. no fueron hacia

[7] Uriarte (1988), pp. 168-81.
[8] Bilbao y Fernández de Pinedo (1982b), pp. 203-4.

la moderna industria, aunque también invirtieran en ella. sino hacia la mejora de las comunicaciones y del sistema crediticio[9].

CUADRO 17.1. *Valor en £ de las importaciones realizadas por el puerto de Bilbao, antes (1858-1860) y después de la construcción del ferrocarril a Tudela (1861-1870)*

	Valor total de las importaciones en £
1858	586 944
1859	755 677
1860	839 747
1861	1 361 409
1862	1 413 300
1863	1 477 177
1864	2 760 985
1865	2 032 713
1866	1 903 151
1867	2 087 388
1868	2 210 602
1869	1 650 000
1870	2 075 900

Fuente: Accounts and Papers, Commercial Reports (A&P), Bilbao, «Report by Consul Young on the Trade and Commerce during the Year 1870», p. 1056.

Fue, sin duda, su principal forma de fomentar el crecimiento económico del territorio. Los datos proporcionados por el valor de los productos importados por el puerto de Bilbao indican con claridad el salto que supuso la puesta en marcha del ferrocarril que unía la capital de Vizcaya con Tudela y la consiguiente ampliación de mercados (véase el cuadro 17.1). Bilbao, en 1870, antes de la masiva exportación de mineral de hierro, se había convertido en el segundo puerto de España, tras Barcelona (véase el cuadro 17.2).

Pero hay otros elementos que conviene resaltar. En Vizcaya y en Guipúzcoa y en alguna zona de Álava existe una importante tradición comercial y artesanal vinculada a dos sectores, el de la construcción naval y el de la siderometalurgia. Este pasado dejó, entre otros factores, capital y mano de obra cualificada en la producción de bienes en hierro, pero también algo a lo que se le suele prestar escaso interés, capital invertido en infraestructuras. Los astilleros dejaron escasas construcciones, dado que las

[9] FERNÁNDEZ DE PINEDO (1986), pp. 32-3.

naves se solían montar en las playas o en las riberas, sin que existieran gradas, dársenas o atarazanas. Solo la cordelería real de Zorroza, próxima a Bilbao, estaba instalada en un edificio de cierta entidad, cuyo destino posterior ignoramos. Y no parece que la nave de la iglesia de ningún convento desamortizado haya acogido una fábrica. Por contra, edificios de ferrerías y presas, que inicialmente habían servido para mover barquines y mazos o incluso ruedas de molino, a partir de mediados del siglo XIX pudieron reconvertirse en modestas fábricas textiles o más tarde en pequeñas centrales hidroeléctricas (Mugartegui, trabajo en curso).

CUADRO 17.2. *Montante en £ de los derechos aduaneros devengados en varios puertos españoles en 1870*

Puerto	*Montante de los derechos en £*
Barcelona	428 892
Bilbao	228 606
Santander	193 181
Málaga	158 306
Cádiz	149 754
Valencia	103 570
Sevilla	102 670
La Coruña	68 346
San Sebastián	50 731
Alicante	27 961

Fuente: Véase cuadro 17.1.

Detrás de esas ferrerías existía una mano de obra cualificada —carpinteros para construir y reparar la maquinaria en madera de estos ingenios, técnicos más o menos cualificados para diseñar las ruedas hidráulicas o los martillos pilón de los que nos ha quedado un ejemplo, quizá extremo por su calidad, en la obra de Pedro Bernardo Villarreal de Bérriz (1736); canteros capaces de levantar presas de gravedad o de arco, carpinteros de ribera, productores de agoas y barras de hierro, herreros, armeros, etc.— y además empresarios. No por casualidad, los ilustrados vascongados llamaron a los ferrones «Caballeros Ferrones». Cierto que no pocos de ellos dependían de los préstamos en dinero o en especie de los mercaderes, pero estos mismos endeudados *Verlagers* fueron *auténticos empresarios*, que tenían no solo el saber técnico para hacer hierro dulce partiendo del mineral y del carbón de madera, sino que disponían de capital o de acceso al crédito, que podían también convenirse en prestamistas, que tenían acuerdos con la armada real y que podían participar en otro tipo

de negocios, como el de los granos[10]. El jesuita Larramendi puede ser un buen representante de este grupo económico-social a mediados del siglo XVIII, como lo testimonia su correspondencia privada con los oficiales de la armada de El Ferrol, a los cuales la ferrería de su madre proporcionaba anclas. Aunque estuvieran «perdidos» en pequeñas localidades rodeadas de montes, vendían para mercados distantes (Europa hasta fines del siglo XVIII, las colonias hasta la independencia de México…) y por tanto estaban inmersos en una red y en una coyuntura internacionales.

Así pues, la cualificación proporcionada por el sector siderometalúrgico «tradicional» no fue solo técnica, sino también empresarial.

3. Los nexos con el gobierno y el proteccionismo

Los nexos de las provincias, sobre todo de Vizcaya y de Guipúzcoa, con el gobierno de la monarquía primero y de la nación después, han sido complejos y no siempre de parecido carácter. Aproximadamente hasta mediados del siglo XIX, una parte de la administración imperial (civil y militar) estaba formada por segundones de la hidalguía vizcaína y guipuzcoana y, sin duda alguna, las medidas fiscales y económicas adoptadas por la monarquía con respecto a las provincias vascongadas en determinados momentos no se pueden desvincular de esa presencia vasca en el aparato imperial. Pero, además, quizá por razones militares, la monarquía concedió un especial apoyo a la construcción naval vasca y a la manufactura de armas. Muchos navíos de la Carrera de Indias se habían construido en astilleros de Vizcaya y de Guipúzcoa, dada la preferencia legal de que gozaban, no obstante su elevado coste, aunque quizá también gracias a su calidad[11]. Las llamadas reales fábricas de armas de Placencia subsistieron y se desarrollaron merced a la demanda de picas, mosquetes y arcabuces de la monarquía. No pocas de las anclas fabricadas en Guipúzcoa durante el siglo XVIII acababan en buques de la armada. Y una de las pocas compañías coloniales privilegiadas —la de Caracas— tuvo su sede en San Sebastián[12].

Tras la primera guerra carlista, la presencia de hidalgos segundones en la administración civil española debió de reducirse, aunque quizá no paradójicamente en la militar. Pero a partir de 1841 los siderúrgicos y otros industriales vascos empezaron a formar parte de esa burguesía que luchaba por reservar el mercado nacional a sus productos, presionando sobre el gobierno de la nación de diversas maneras. Y con mayor fuerza a medida que el sector industrial fue tomando peso.

---

[10] Carrión (1991), pp. 228-52.
[11] Fernández de Pinedo (1998a), pp. 126-8 y 131.
[12] Vivas (1998).

4. El sistema fiscal y aduanero

En contra de unas ideas de excesiva «larga duración», la fiscalidad vasca actual es el resultado de un proceso que no se pierde en la oscuridad de los tiempos (resistencia a la nueva fiscalidad castellana del siglo XVII, parcial establecimiento de la reforma liberal en los años cuarenta del siglo XIX y los conciertos económicos de finales de dicha centuria) y además con puntos de arranque diferentes para cada una de las tres provincias. De hecho, la única que tuvo originariamente un sistema fiscal *sui generis* fue el Señorío de Vizcaya y quizá precisamente por tratarse de un señorío, cuyo señor acabó convirtiéndose en rey de Castilla. En Guipúzcoa se pagaron alcabalas, aunque fosilizadas desde principios del siglo XVI y hubo aduanas en la costa, no muy gravosas, hasta inicios del XVII. Álava pagó alcabalas a lo largo de todo el feudalismo desarrollado o Antiguo Régimen. Solo Vizcaya tuvo un régimen peculiar, manteniendo una fiscalidad anterior a 1340 y nunca tuvo aduanas, excepto los llamados derechos de prebostazgo. Cuando la fiscalidad de Guipúzcoa y Álava empezó claramente a diferenciarse de la castellana fue a partir de la instauración de los millones, de los cientos y de los estancos. Las principales nuevas figuras fiscales del siglo XVII no se impusieron en ninguna de las tres provincias y Guipúzcoa logró en esa centuria que el cordón aduanero pasara de la costa a los límites con Navarra. Estas características no excluían que cualquier nuevo impuesto, tanto provincial como municipal, dependiera del permiso del rey y que las cuentas de todos los municipios vascos fueran fiscalizadas por el corregidor de su respectiva provincia. Las prestaciones fiscales a la corona se limitaron al pago de las alcabalas alavesas y de las fosilizadas guipuzcoanas y a donativos en dinero y sobre todo en hombres, en especial marineros, lo que en determinadas coyunturas representó una carga no liviana, así como la obligación de acudir a la defensa de la frontera, pesada servidumbre en tiempos de guerra con Francia o de ataques por mar, a pesar de que el coste de las guarniciones de San Sebastián y de Fuenterrabía corrían a cargo de la hacienda castellana. Los gastos originados por el funcionamiento de las juntas provinciales y por el rudimentario aparato administrativo se pagaban por repartimiento entre los «fuegos», reliquia del viejo sistema medieval. Para hacer frente a los socorros dinerarios efectuados a la monarquía en el siglo XVII, esta aprobó una serie de impuestos indirectos, dando lugar a unos ingresos regulares que inicialmente sirvieron para pagar los donativos, pero que luego fueron sustituyendo a los repartos foguerales. Aquí reside el origen de las haciendas provinciales, cuyos ingresos procedían de impuestos sobre el consumo (sobre la vena en Vizcaya,

sobre el vino foráneo, el bacalao, etc. en Guipúzcoa) y que acabaron gastándose dentro de cada provincia en su gerencia[13].

Las aduanas en el interior y este sistema fiscal probablemente tuvieron sus ventajas, sobre todo o al menos mientras el sector siderometalúrgico fue competitivo y dispuso del resto del mercado español y americano reservado. Esta situación duró hasta finales del siglo XVIII e inicios del XIX. A partir de esas fechas, el atraso técnico de las ferrerías, el desplazamiento por las lanas sajonas de los mercados internacionales de las castellanas mayoritariamente exportadas por mercaderes bilbaínos, la pérdida de las colonias continentales americanas y el tener las aduanas situadas en el interior, tuvieron consecuencias económicas negativas. El hierro dulce de las ferrerías fue perdiendo cuotas de mercado incluso en el resto de España, en donde un sistema proteccionista permitió que se consolidara una siderurgia moderna en el sur. La quiebra de las exportaciones (hierros a las colonias, lana al norte de Europa…) privó a los comerciantes de las divisas necesarias para adquirir en el exterior productos manufacturados, sobre todo textiles, y redistribuirlos por el interior. El primer tercio del siglo XIX vio hundirse poco a poco un equilibrio viejo de varias centurias[14]

Tras la primera guerra carlista, los liberales introdujeron un profundo cambio fiscal: fin de los diezmos y reducción de los impuestos indirectos gracias a la llamada reforma de Mon. Pero las tres provincias consiguieron que solo parcialmente se suprimiera la fiscalidad eclesiástica y derivado de ello. En buena medida, la reforma de Mon no se aplicó en ninguna de ellas. Las viejas figuras del régimen fiscal —alcabalas…— donde existían se eclipsaron, pero el régimen fiscal de los liberales no se aplicó en las provincias exentas, subsistiendo la fiscalidad que habían ido desarrollando desde el siglo XVII las diputaciones forales, sistema esencialmente indirecto. Sin embargo, las aduanas en 1841 se trasladaron a la costa y a la frontera con Francia, aplicándose, a partir de esta fecha, los aranceles proteccionistas que regían para el resto de España[15].

A partir de 1841 por tanto, las tres provincias siguieron con una fiscalidad en gran medida originada en el siglo XVII, y retocada a finales del XVIII y principios del XIX, en el sentido de reforzar su carácter indirecto, frente al resto de España, donde los impuestos directos acabaron teniendo un papel significativo. Pero, gracias al traslado de las aduanas a la costa y frontera con Francia, resguardada su economía tras los aranceles proteccionistas imperantes. «Una política económica proteccionista y la inexistencia de impuestos directos sobre las empresas

[13] Fernández de Pinedo (1979); Bilbao (1984), (1985) y (1991), pp. 43-5; Mugartegui (1990a), pp. 75-92, y (1990b); Díaz de Durana (1990).

[14] Bilbao y Fernández de Pinedo (1982b).

[15] Fernández de Pinedo (1991).

figuran entre las ventajas» de la nueva situación. «La posible contrapartida habría estado en el encarecimiento de los alimentos debido al sistema proteccionista y a la fiscalidad indirecta de las haciendas forales que podría haber incidido en los precios de los alimentos y por ahí en los salarios. Estos inconvenientes, de haberse producido [de momento no disponemos de evidencias a favor o en contra], probablemente se vieron compensados por la casi nula contribución de las provincias vascas a la hacienda del Estado, que duró hasta 1876»[16]. Los conciertos económicos instaurados tras la segunda guerra carlista contaron y, una vez recuperados los de Vizcaya y de Guipúzcoa, cuentan con gran predicamento entre los industriales del País Vasco.

III. PRIMERA ETAPA (1841-1880)

El traslado de las aduanas a la costa y a la frontera francesa en 1841[17] es señalado por casi todos los informes de época como el inicio de un renacimiento económico basado en el desarrollo de un sector secundario nuevo y en la recuperación de la siderometalurgia y de los astilleros. Entre 1841 y 1860, las decaídas ferrerías fueron sustituidas por modernas empresas siderúrgicas (Santa Ana de Bolueta —1841-48—, Nuestra Señora del Carmen —1855—, San Pedro de Araya —1847-48—, San Martín de Beasain), surgieron fábricas de tejidos, de papel, de cemento, de armas, de molturación de harinas, etc., buena parte de las cuales aprovecharon las infraestructuras de las ferrerías, la mano de obra cualificada siderometalúrgica, la capacidad empresarial de mercaderes y ferrones, el conocimiento de los mercados gracias a las redes comerciales previas, una fiscalidad prácticamente inexistente… y *un elemento nuevo, el proteccionismo arancelario.* Los tejidos de lino importados por Bilbao, según el cónsul británico, en 1859 pagaban entre un 30 y 40 por 100 de derechos aduaneros, los hilos de lino de 8 a 30 por 100, los tejidos bastos en lana el 100 por 100, los pañuelos de seda, el hierro pudelado, el colado, los flejes en hierro, los clavos y el carbón un 50 por 100[18]. Con contadas excepciones, *todas estas nuevas empresas crecieron abasteciendo unos mercados provincial y nacional protegidos.* Este primer impulso industrializador no estuvo centrado en la siderometalurgia, aunque fue sin duda el sector más importante en el terreno estrictamente industrial. «*Since the termination of the Carlist war the industrial progress of the Guipúzcoa has been rapid, and it now [1856] possesses four cotton, two linen, two cloth, four paper, two fire-arm, one anchor, two nail, two soap, one porcelain,*

[16] Fernández de Pinedo (1998b), p. 173.

[17] Fernández de Pinedo (1974a), pp. 342-9 y 466-70.

[18] *Public Record Office (London), Foreing Office* (en lo sucesivo pro fo) 72, serie 768, año 1850; a&p, 30, lviii, 1860, p. 173.

one glass, and two composition candle manufactures, besides an iron foundry and 60 large forges». La fundición y las ferrerías consumirían 3000 toneladas de mineral, que convertido en hierro dulce serviría para «*the manufacture of the justly celebrated fire-arms and other iron-work of Guipuzcoa*». Los tejidos de algodón producidos en la provincia consistían en retortas (tejido entrefino de gran resistencia), elefantinas «*domestics*» y calicós estampados (tela delgada)[19]. Pero además también en los años cincuenta tiene lugar, por parte de algunos comerciantes banqueros, el paso de casas de banca a un banco de depósito, descuento y emisión: el Banco de Bilbao (1857).

El proteccionismo favoreció la reconversión del artesanado y la inversión de capital en empresas. Las viejas Reales Fábricas de Armas de Placencia, en parte gracias a la demanda del ejército, se convirtieron en una industria floreciente, importando, como estaba sucediendo en otras ramas industriales, innovaciones extranjeras. Sobre nueva tecnología, los bajos precios y una demanda no siempre civil se habría sustentado el florecimiento de las fábricas de armas en los años cincuenta y sesenta, que siguieron estando en Éibar, Placencia, Ermua y Elgoibar, es decir, donde se había ubicado la citada Real Fábrica de Armas (véase el cuadro 17.3).

Cuadro 17.3. *Producción de armas de fuego en Guipúzcoa en 1869*

Lugar	*Tipo de arma*	*Operarios*	*Armas/año*
Éibar	Arma de un cañón, común		13 000
Éibar	Ídem, mejor		1 000
Éibar	Arma de dos cañones, común		1 000
Éibar	Arma Lefaucheux, *breech-loaders*		1 000
Éibar	Arma Lefaucheux, *breech-loaders*		2 000
Éibar	Pistolas, Lefaucheux de todo tipo		3 000
Éibar	Revólveres		42 000
Éibar	Pistola llamada «Cachenillos»		22 000
Éibar	Armas militares varias		1 000
Éibar total		1 100	

[19] A&P, xxxviii, 1857, p. 156.

Lugar	*Tipo de arma*	*Operarios*	*Armas/año*
Placencia	Armas y armas de fuego militares		20 000
Placencia	Pistolas, sistema Charks		1 000
Placencia	Revólveres		3 000
Placencia total		*700*	
Ermua	Revólveres	300	4 000
Elgoibar	Pistolas, ordinarias y revólveres		1 000
	Armas de fuego		1 000
Elgoibar total		*200*	
TOTAL		2 300	

Fuente: A&P, Bilbao, «Report by Consul Young […] 1869», p. 267.

Se suele insistir en el carácter cuasiartesanal de la manufactura de armas. Sin embargo y vinculada a la demanda del ejército, como antaño, se desarrollaron fábricas de considerable capacidad. Pablo de Gorosábel ya había señalado la existencia hacia 1860 de dos establecimientos «en grande escala, conforme a los adelantos modernos, en la villa de Placencia, como los hay de igual clase en la de Éibar»[20]. En efecto, en el cuadro 17.3, en 1869, entre las firmas de Placencia, una de ellas destaca sobre las demás ya que elaboraba 20 000 armas militares anualmente. Algo parecido acontecía en Éibar, en donde dos empresas producían por encima de las 20 000 unidades de revólveres o pistolas al año. En la citada fecha, tres empresas, dos en Éibar y una en Placencia, se responsabilizaban de casi las tres cuartas partes de las armas de fuego fabricadas en Guipúzcoa. La empresa de Zuarnbeiar (¿Zuarnabar?), Islay y Compañía, en 1862 fabricó 50 000 rifles para el ejército español, tras ganar un concurso público, y probablemente desplazando a anteriores proveedores extranjeros. Unos siete años antes había firmado un contrato con el gobierno francés para proporcionarle 30 000 armas de fuego del tipo Chassepot. Esta fábrica disponía de un motor a vapor de 100 HP y de 150 máquinas de varios tipos, todas de origen inglés. Cuando funcionaba a pleno rendimiento podía alcanzar una producción de 30 000 rifles al año. En ella trabajaban unos 550 operarios. Tecnológicamente era una empresa al tanto de los avances llevados a cabo en su campo: «*The conversion systems of Snider, Grey, and others, are well understood and carried out; and some excellent specimens of the Peabody, Remington, and Prussian needle guns have been produced*»[21].

[20] Gorosabel (1967), i, p. 381.
[21] A&P, Bilbao, 1866, p. 92.

La moderna siderometalurgia guipuzcoana, además de tener sus raíces en las armas, partió también de la clavetería, la cerrajería y la producción de rudimentarias máquinas y de chapa. En Azpeitia, y vinculada a la demanda de recipientes para el transporte del mercurio, se elaboraban frascos de hierro para ese menester, habiéndose alcanzado la cifra de 60 000 al año. Las fraguas, forjas o pequeños talleres dedicados a esta labor darán origen a una fábrica de hojalata y de chapa para diversas aplicaciones y entre ellas precisamente producir los citados frascos, solo que ahora (1841) en chapa. A mediados del siglo XIX a la clavetería se dedicaban en Guipúzcoa veinticuatro fraguas, lo que indica que aún a esas alturas pervivían los métodos tradicionales. La cerrajería. por su parte, estaba reducida a unos sesenta modestos talleres con un maestro y un pequeño número de aprendices. Claveteros y cerrajeros utilizaban el hierro dulce, sobre todo en forma de planchuela, de las ferrerías tradicionales de los valles del Urola y del Deva[22]. Pero ya en 1846, en Azpeitia, se menciona «una fábrica de clavazón»[23], lo que indica transformaciones en el sector. A mediados del siglo XIX, unido al moldeo estuvo la construcción de modestas máquinas, en la zona de Tolosa y en Lasarte. Inicialmente, como había sucedido en los primeros altos hornos vizcaínos[24], el colado se utilizó para producir tupines, transfuegos y balconadas, pero de ahí se pasó a colar cilindros, máquinas (casi seguro constituidas por ruedas dentadas en hierro) «y cualesquiera otros artículos cuyos modelos o dibujos se presenten». Vinculadas a estas pequeñas empresas de objetos en colado estaban las que se dedicaron a su acabado. en las que «se liman y pulen los cilindros, ruedas y demás máquinas». En Tolosa existían dos empresas de colado y dos más de acabado del tipo mencionado en 1849[25]. En 1867, en Guipúzcoa, había «cuatro establecimientos de moldeo y máquinas» que utilizaban lingote inglés: dos en Tolosa, uno en San Sebastián y, el más importante, en Lasarte. Este daba empleo de 30 a 40 personas. y producía «bastantes turbinas y prensas de diversas clases» y también se encargaba «de cualquier clase de máquinas de vapor […] en una palabra que es un establecimiento de bastante importancia»[26]. Sin duda, no por casualidad, esta empresa había surgido en la misma localidad en la que se habían fabricado anclas en el pasado[27]. En Vizcaya, en 1868, en los alrededores de Bilbao, había «tres fábricas pequeñas de moldeo» y en 1869 se mencionan a cinco «que más pueden clasificarse como talleres de maquinaria», pero dedicadas sobre todo a componer piezas, no tanto a construir[28].

---

[22] Madoz (1847), IX, pp. 96-7 y 129-30.
[23] Madoz (1846), III, p. 219.
[24] Fernández de Pinedo (1985), p. 42.
[25] Madoz (1849), XV, pp. 10-1; Gorosábel (1967), I, p. 379.
[26] EMME, 1867, p. 149.
[27] Madoz (1847), X, p. 92.
[28] EMME, 1868, p. 77, 1869, p. 80, y 1870, p. 88.

Mientras que parece haber existido un nexo entre los talleres de clavetería, de cerrajería y de armas tradicionales y las modernas fábricas, las fanderías del siglo XVIII no consta que hubieran dado lugar a factorías de chapa y de hojalata. La del marqués de Iranda, de finales de dicha centuria sita en Rentería, para 1847 ya había sido transformada, pero en un molino[29].

La demanda exterior no parece haber jugado ningún papel, excepto y en reducida medida la americana en la zona oriental de Guipúzcoa. En los fabricantes de armas blancas, tras la primera guerra carlista, debido a la competencia de Asturias, se dedicaron a producir «machetes, azadas y otras herramientas de labranza para América y para el país». Cuadradillo y machetes elaborados en Tolosa y en las cuencas del Bidasoa, del Oyarzun, del Urumea y del Oria se enviaban a «la Habana y otras partes de América en buques» que salían de San Sebastián hacia 1850[30].

La estructura de las importaciones efectuadas por Bilbao a mediados del siglo XIX (1859) señalan con bastante claridad los cambios que se operaron en la economía de la región a partir del traslado de las aduanas a la costa y frontera con Francia (1841) y los efectos del proteccionismo, solo en parte contrarrestado por un activo contrabando.

Los datos facilitados por el cónsul británico eran según su propio escrito «poco satisfactorios e incompletos», pero más fiables que los oficiales, a los que acusaba de utilizar una valoración de los productos no adecuada (véase el cuadro 17.4). Algo más de la mitad de las importaciones consistían en alimentos, unos de consumo muy popular (bacalao), otros destinados a grupos de alto poder adquisitivo, como era el caso de los coloniales. Unos y otros eran traídos, gracias al derecho diferencial de bandera, en buques bilbaínos, e importados directamente de los lugares de origen (Noruega, Venezuela, Cuba, véase el cuadro 17.5), sin tener que recurrir a intermediarios[31]. El hilo de lino (18,11 por 100) y el hierro colado británico (1,69 por 100) estaban destinados a las fábricas de tejidos y a las fundiciones de la provincia y el yute (3,60 por 100), a las cordelerías vinculadas a los astilleros de las márgenes del Nervión. Los tejidos —de lana y de algodón—, que habían constituido una de las grandes partidas cuando las aduanas se ubicaban en el interior, apenas tienen ya peso (2,71 y 2,64 por 100 respectivamente). Tanto las importaciones de hilo de lino (18,11 por 100) como el pequeño volumen de tejidos de algodón o lana testimonian ese crecimiento de las empresas textiles por Vizcaya y Guipúzcoa o Cameros y la pérdida del mercado interior castellano y riojano por parte de las fábricas extranjeras[32]. Pro-

[29] Madoz (1849), XIII, p. 415.
[30] Madoz (1849), XV, p. 14, y (1847), IX, pp. 96-7.
[31] A&P, Bilbao, 1866, p. 173.
[32] Ojeda (1988), p. 61.

bablemente, también parte de las importaciones de productos químicos estaría formada por tintes para los textiles. De forma parecida, el escaso peso de las importaciones siderometalúrgicas refleja que, tras la protección arancelaria, lo que de ferrerías quedaba y sobre todo Santa Ana de Bolueta, Nuestra Señora del Carmen, San Martín de Beasain y San Pedro de Araya abastecían al mercado interior.

Cuadro 17.4. *Importaciones, en porcentaje, efectuadas por el puerto de Bilbao en 1859*

Alimentos		*32,06*
Bacalao	30,66	
Licores	1,40	
Coloniales		*19,73*
Cacao	9,72	
Azúcar	4,30	
Tabaco	5,71	
Materias primas textiles		*21,71*
Hilo de lino	18,11	
Yute en rama y manufacturado	3,60	
Manufacturas textiles		*5,35*
De lana	2,71	
De algodón	2,64	
Manufacturas siderometalúrgicas		*3,05*
Hierro colado	1,69	
Hojalata	1,36	
Manufacturas químicas		*7,02*
Drogas y productos químicos	7,02	
Vario		*11,08*
TOTAL	100.00	100.00

Fuente: A&P, 30, LVIII, Bilbao, 1860, p. 168-74.

El informante señalaba que las fábricas de papel, de tejido de lino de poca calidad, de sombreros, de ropa para marineros, de porcelana basta, de cuerdas y las curtidurías, que utilizaban cueros de Sudamérica, abastecían sobre todo un mercado local («*chiefly for local purposes*»). En cuanto a los productos siderúrgicos, «*exclusive for home consumption and exportation to Havana*»[33].

[33] A&P, LVIII, Bilbao, 1860, pp. 172 y 174.

Cuadro 17.5. *Origen geográfico de las importaciones efectuadas por el puerto de Bilbao*

País	*Valor en £*	*Porcentaje*
Inglaterra	321 070	42,49
Noruega	169 466	22,42
Francia	114 651	15,17
Venezuela	76 329	10,10
Cuba	59 938	7,93
Holanda y Bélgica	14 300	1,89
TOTAL	755 754	100,00

Fuente: Véase cuadro 17.4.

La mayoría de la mano de obra era autóctona, y muy en especial en el comercio, pero el proceso de modernización de la siderurgia y la puesta en marcha de fábricas textiles o de otro tipo requirió técnicos y operarios cualificados e incluso capital foráneo, pero este no jugó un papel relevante, excepto en el caso del textil guipuzcoano. En 1849 se señalaba que en Bilbao no había casas de comercio francesas, pero «*about a thousand French subjects are residing in these [Basque] Provinces principally employed in Manufactories, Iron Foundries and small shops*»[34].

El más próximo rival de Bilbao, Santander, gracias a la primera guerra carlista, a la ampliación del Canal de Castilla y al ferrocarril de Alar, ya desde 1833 había tratado de desplazar a la villa vizcaína del tráfico de intermediación entre la Meseta y el exterior, pero solo tuvo éxito en el comercio de las harinas con Cuba y Puerto Rico, a cambio de las cuales traía coloniales; en el resto de los productos importados, sobre todo de Gran Bretaña, los montañeses siguieron siendo meros intermediarios, «*goods passing through the hands of Santander agents to order for distant localities*». Este tráfico, de tránsito, la villa montañesa lo podía perder cuando se completara el ferrocarril Bilbao-Tudela. El comercio de Bilbao, por contra, lo componían mercaderes que vendían «*on their own account for the supply of the neighbouring districts*». Además, parte de su tráfico se basaba en el hierro manufacturado de sus dos fábricas, Santa Ana de Bolueta y Nuestra Señora del Carmen, calificadas de «*exceedingly wealthy companies*», de las que Santander carecía. Por otro lado, el ferrocarril Bilbao-Tudela le iba a permitir alcanzar de manera económica otros territorios vascos y sobre todo La Rioja,

[34] PRO, FO, 72, serie 757, año 1849.

Aragón y Castilla «*all teeming with agricultural and mineral produce, far more populous and enterprising, and infinitely more important with regard to the extension of commerce than the purely agricultural districts between Valladolid and Santander*»[35].

En pocas líneas, el cónsul británico ha puesto de relieve algunas de las principales características económicas de la zona a mediados del siglo XIX: disponer de una industria siderúrgica que sobre bases relativamente modernas se había recuperado, un *hinterland* más rico que el de sus rivales, un comercio al servicio de esas industrias o de tránsito, pero controlado por los mercaderes autóctonos e inversiones en ferrocarril para ampliar mercados. Sin embargo, no señalaba que la técnica y la mano de obra muy cualificada del sector secundario eran foráneas. Solo en el sector servicios —banca y comercio— los empresarios y sus subordinados eran indígenas mayoritariamente.

IV. SEGUNDA ETAPA (1880-1974/86)

La constitución de Altos Hornos de Bilbao (resultado de la modernización y ampliación de Nuestra Señora del Carmen), de la San Francisco y de La Vizcaya y en fechas próximas de empresas dedicadas al transporte marítimo marcan en el caso de Vizcaya un giro y un aumento de velocidad en el proceso de industrialización. Prácticamente por los mismos años, aunque con capitales más modestos, se ponían las bases de lo que será la flota a vapor más importante de España, de momento con buques adquiridos en el exterior[36].

Es cierto que antes de 1880 y de 1892 existía una industria metalúrgica en Vizcaya y en Guipúzcoa, como hemos visto, pero su nuevo desarrollo estuvo estrechamente unido a los intereses de la siderurgia integral. Las relativamente importantes inversiones realizadas en torno a 1882 en esta se llevaron a cabo cuando el ciclo económico estaba cambiando de tendencia y muy pronto uno de los problemas más acuciantes de esas tres empresas, que en los años ochenta producían en torno al 70 por 100 del lingote español, fue dónde situar su producción básica, teniendo en cuenta que aquella modesta parte de sus excedentes colocada en el exterior perdía cuotas de mercado debido a las políticas proteccionistas que casi todos los países estaban adoptando. Según los principales accionistas de las plantas siderúrgicas, el desarrollo de la siderometalurgia nacional les permitiría vender toda su producción de lingote, barras y planchas. Y por ello pidieron no tanto ayuda para ellos, sino para fomentar pequeñas fábricas y talleres que empezaran a producir, *con la materia prima*

[35] A&P, LVIII, Bilbao, 1860, pp. 170-171.
[36] VALDALISO (1991), pp. 90 y ss.

*que ellas les proporcionaran (*lingote, chapa basta, barras…), bienes que se estaban importando[37].

Cuadro 17.6. *Importaciones de hierros por parte de España (1883, 1884, 1885 y media anual) en valor (£) de la partida* II *del arancel*

Hierros	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*Porcentaje*
Lingote	126 291	109 364	79 034	104 896	11,37
Cañerías y tubos	105 535	103 193	38 693	82 474	8,94
Manufacturado común	44 089	48 569	31 169	41 276	4,47
Manufacturado de calidad	21 633	20 647	19 413	20 564	2,23
Pudelado y carriles acero	45 994	33 800	23 364	34 386	3,73
Chapa	40 276	49 906	39 065	43 082	4,67
Barras y chapa fina	232 107	193 794	122 627	182 843	19,81
Productos en hierro pudelado	3 785	4 350	12 748	6 961	0,75
Piezas construcción	36 802	41 283	11 534	29 873	3,24
Alambres	110 755	85 400	87 455	94 537	10,24
Clavos y tornillos	54 236	50 111	49 077	51 141	5,54
Tubería	25 251	26 140	24 683	25 358	2,75
Telas metálicas	1 267	1 892	1 691	1 617	0,17
Manufacturas varias	206 698	208 871	196 150	203 906	22,09
TOTAL				922 914	100,00

Fuente: A&P (28), Commercial Reports, LXV, 1886, pp. 85 y ss.

Cuadro 17.7. *Importación de hierros (1883, 1884, 1885 y media anual) en kilogramos de la partida* II *del arancel*

Hierros	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*Porcentaje*
Lingote y hierro viejo	39 466 135	36 454 778	26 344 868	34 088 594	33,46
Cañerías y tubos	17 021 888	17 198 958	6 448 937	13 556 594	13,31
Manufacturado común	4 690 346	5 166 965	3 847 822	4 568 378	4,49
Manufacturado de calidad	902 320	860 327	808 907	857 185	0,84
Pudelado y carriles acero	7 118 403	5 633 471	3 894 072	5 548 649	5,45
Chapa	4 027 640	5 425 490	4 246 283	4 566 471	4,48
Barras y chapa fina	19 359 097	17 851 358	15 067 368	17 425 941	17,10

[37] Fernández de Pinedo (1983), pp. 16-19.

Hierros	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*Porcentaje*
Productos en hierro pudelado	1 051 394	1 353 400	3 983 761	2 129 518	2,09
Grandes piezas construcción	2 555 741	3 127 537	873 821	2 185 700	2,15
Alambres	6 941 424	5 618 431	5 753 671	6 104 509	5,99
Clavos y tornillos	2 337 763	2 159 999	2 115 411	2 204 391	2,16
Tubería	2 049 148	2 253 519.	2 127 854	2 143 507	2,10
Telas metálicas	37 178	5 705	49 749	47 544	0,05
Manufacturas varias y trozos de hierro	6 543 031	6 610 515	6 207 359	6 453 635	6,33
TOTAL	114 101 508	109 770 453	81 769 883	101 880 615	100,00

Fuente: Véase cuadro 17.6.

Los productos siderúrgicos importados en los años ochenta del siglo XIX (1883-1884-1885) aparecen en los aranceles de aduanas agrupados en las partidas II y XI. En la partida II (véanse los cuadros 17.6 y 17.7) se aglutinan los diferentes tipos de hierros con mayor o menor valor añadido: hierros viejos, lingote, hierros comunes y elaborados, carriles de hierro y de acero, barras y chapas, chapa fina, piezas para la construcción, alambres, clavos, tornillos, tubería, telas metálicas y diversos objetos en hierro. En la mayor parte de los casos se trataba de productos manufacturados con un valor añadido relativamente modesto y cuya construcción requería unas técnicas no muy sofisticadas, es decir, relativamente fáciles de producir si se disponía de un volumen adecuado de capital y una mano de obra medio cualificada. Eran, por tanto, productos sustituibles. En unos casos constituían la materia prima de la industria siderometalúrgica —lingotes, chapa, barras—, pero en otros eran productos finales, bien destinados a los ferrocarriles —raíles—, o a las urbes —tubería, vigas de hierro—, o de diversa demanda como clavos, tornillos y alambres. En estos años (1883, 1884, 1885) representaban el 4 por 100, en valor del total de las importaciones españolas. Pero todos estos heterogéneos bienes siderúrgicos importados pesaban en 1883 114 101 t, en 1884, 109 770 t y en 1885, 81 770 t, una media de 101 880 t en el trienio. Esas 100 000 t largas equivalían obviamente a una cantidad superior de hierro colado o de hierro dulce y acero en lingote. El hecho de que los datos aduaneros puedan estar por debajo de la realidad solo refuerza la idea de que tubos, cañerías, alambre, clavos, tornillos, etc., suponían partidas importadas de peso superior a la demanda de carriles, sin duda demanda más regular que la de estos y refuerza la antigua tesis de Broder. En 1883, los ferrocarriles españoles habrían consumido 12 480 t y en 1885, 10 200 t de carriles, cantidades por encima de las cifras ofrecidas por las aduanas. En peso, representaban más o menos lo que se importaba en forma de cañerías y tubos (véase el cuadro 17.7).

En todo caso, la demanda de los ferrocarriles habría sido insuficiente e irregular para sobre ella montar una industria siderúrgica[38].

Fueron los pedidos urbanos los que en buena medida permitieron consolidarse, tras la protección de los aranceles, a la siderometalurgia española, cuya demanda de materias primas solucionó en parte los problemas de superproducción de lingote de las plantas integrales surgidas en los años ochenta del siglo XIX.

En la partida XI se agrupan la maquinaria, los buques con casco de hierro o acero importados (véanse los cuadros 17.8 y 17.9). En valor, la media de ese trienio, ascendió a 1 548 866 libras, lo que equivalía al 6,61 por 100 de todo lo importado por España. Sin embargo, como se puede apreciar en el cuadro 17.7, en peso bruto las importaciones de estos bienes representan una cantidad muy inferior a las importaciones de hierro de la partida II (102 000 t de la partida II, frente a 24 000 t de la partida XI) y, sin duda, su manufactura requería unos considerables conocimientos técnicos y una mano de obra muy adiestrada. Esas cifras permiten hacernos una idea de lo que podían representar como demanda potencial para la siderurgia española del momento y para la vasca en concreto, que en esos mismos años estaba llevando a cabo fuertes inversiones. La producción media española de hierro pudelado basto en estos tres años fue de 135 411 t o 132 250 t de lingote de acero Bessemer[39]. En estos años el País Vasco producía el 69 por 100 del colado español y Vizcaya sola el 63 por 100 del nacional[40].

CUADRO 17.8. *Importación de maquinaria y material de transporte por parte de España (1883, 1884, 1885 y media anual) en valor (£) de la partida* XI *del arancel*

Productos	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*%*
Máquinas agrícolas	59 249	48 818	53 934	54 009	3,51
Locomotoras y máquinas fijas	304 369	398 318	216 938	306 542	19,94
Máquinas de cobre y sus aleaciones	20 871	14 046	11 663	15 527	1,01
Máquinas de otros materiales	743 193	712 122	593 306	682 874	44,42
Vagones o coches de tranvía	12 743	53 460	2 466	22 889	1,49
Otros vehículos de ferrocarril	39 333	43 214	638	27 728	1,80

[38] BRODER (1972), p. 5.
[39] FERNÁNDEZ DE PINEDO (1985), p. 50.
[40] EMME, años citados.

Productos	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*%*
Carros y carretillas	9 862	10 993	15 129	11 994	0,78
Buques de hierro o acero	642 120	274 824	330 240	415 728	27,05
Total				1 537 283	100,00

Fuente: A&P (28), Commercial Reports, LXV, 1886, pp. 91-2.

CUADRO 17.9. *Importación de productos siderúrgicos manufacturados (1883, 1884, 1885 y media anual) en kilogramos*

Productos	*1883*	*1884*	*1885*	*Media*	*%*
Máquinas agrícolas	1 558 954	1 244 951	1 498 188	1 434 031	6,01
Locomotoras y máquinas fijas	6 341 039	8 302 300	4 519 550	6 387 630	26,76
Máquinas de cobre y sus aleaciones	149 084	100 355	83 309	110 916	0,46
Máquinas de otros materiales	14 075 631	14 022 368	11 702 182	13 266 727	55,57
Vagones o coches de tranvía	259 037	1 237 515	57 106	517 886	2,17
Otros vehículos de ferrocarril	1 916 663	2 160 747	31 401	1 369 604	5,74
Carros y carretillas	616 416	687 065	947 064	750 182	3,14
Buques de hierro o acero	54 366	23 268	27 960	35 198	0,15
TOTAL				23 872 173	100,00

Fuente: Véase cuadro 17.8.

En el caso de tener que abastecer la demanda de hierro dulce o acero necesaria para producir en España todos los productos siderúrgicos que consumía su economía importados en las partidas II y XI, la siderurgia integral española tendría que multiplicar por dos su producción. Pero, sin duda, se podía conformar con que se le reservara un modesto trozo de ese consumo, precisamente el originado por empresas dedicadas a sustituir los bienes en hierro importados de la partida II del arancel. Hacia 1902 la fábrica Pradera hermanos, la primera constituida de las cinco que se dedicaban a producir tornillos en España en esa fecha, manufacturaba 1 000 t anuales de ese producto. La media de clavos y tornillos importados en 1883/5 fue de 6 613 t. Es decir, más o menos cinco nuevas fábricas podían satisfacer en buena parte el consumo nacional de tornillos importados.

El arancel, si nos fiamos de los datos en pesetas de las balanzas comerciales de 1891 a 1895, en el caso de las partidas II y XI, parece haber actuado con una cierta eficacia, frenando las importaciones de los productos precisamente incluidos en ellas, como puede constatarse en los cuadros 17.10 y 17.11.

Mientras que la media de las importaciones entre 1891 y 1895 (cuadro 17.10) se redujo en un 21 por 100, las partidas II y XI lo hicieron respectivamente en un 42 y un 39 por 100, con una línea tendencialmente descendente, excepto en el año 1894 en el caso de la partida II.

CUADRO 17.10. *Importaciones españolas en millones de pesetas corrientes, de 1891 a 1895*

	1891	*1892*	*1893*	*1894*	*1895*
Minerales, cristal y cerámica	81 549,9	76 454,4	72 031,1	70 472,9	68 036,8
Metales y artículos en metal	35 301,5	30 146,7	23 025,1	24 438,0	20 521,8
Drogas y productos químicos	54 436,9	47 597,9	52 685,4	54 917,6	58 299,0
Algodón y tejidos de algodón	101 620,4	98 992,8	87 864,2	93 516,8	97 809,3
Otros tejidos de fibras vegetales	34 695,7	32 258,9	29 537,2	27 122,4	30 898,4
Lana y tejidos de lana	41 072,4	36 698,8	26 416,4	31 911,2	30 364,7
Seda y tejidos de seda	19 479,8	19 286,8	20 218,1	20 957,0	22 350,2
Papel y sus derivados	10 744,2	9 071,0	10 552,2	9 541,3	9 699,5
Madera, en bruto y manufac.	52 550,7	54 215,0	42 057,5	45 348,2	45 497,4
Animales y prod. derivados	45 590,3	38 577,5	37 062,9	50 920,6	64 677,0
Maquinaria, vehículos y navíos	52 118,9	50 414,4	37 407,8	34 980,4	31 542,5
Alimentos	183 319,5	163 500,4	171 578,7	176 690,0	131 391,4
Vario	7 284,2	6 106,1	5 939,9	5 641,3	7 290,0
Importaciones especiales	154 068,6	88 402,3	58 594,9	65 659,9	68 322.0
TOTAL	873 833,5	751 723,5	674 972,1	712 112,7	686 700,8

Fuente: Balanzas del comercio exterior de España.

Cuadro 17.11. *Importaciones españolas de 1891 a 1895 en números índice (1891 = 100)*

	1891	*1892*	*1893*	*1894*	*1895*
Minerales, cristal y cerámica	100,00	93,75	88,33	86,42	83,43
Metales y artículos en metal	100,00	85,40	65,22	69,23	58,13
Drogas y productos químicos	100,00	87,44	96,78	100,88	107,09
Algodón y tejidos de algodón	100,00	97,41	86,46	92,03	96,25
Otros tejidos de fibras vegetales	100,00	92,98	85,13	78,17	89,06
Lana y tejidos de lana	100,00	89,35	64,32	77,69	73,93
Seda y tejidos de seda	100,00	99,01	103,79	107,58	114,74
Papel y sus derivados	100,00	84,43	98,21	88,80	90,28
Madera, en bruto y manufac.	100,00	103,17	80,03	86,29	86,58
Animales y prod. derivados	100,00	84,62	81,30	111,69	141,87
Maquinaria, vehículos y navíos	100,00	96,73	71,77	67,12	60,52
Alimentos	100,00	89,19	93,60	96,38	71,67
Vario	100,00	83,83	81,54	77,45	100,08
Importaciones especiales	100,00	57,38	38,03	42,62	44,35
TOTAL	100,00	86,03	77,24	81,49	78,58

Fuente: Cuadro 17.10.

Si nos fijamos en el cuadro 17.12, que recoge las principales empresas siderometalúrgicas constituidas en Vizcaya entre 1882 y 1902, comprobamos que no pocas se crearon a partir del arancel proteccionista. Pero quizá tan significativo como este dato es el tipo de bienes que muchas de ellas fabricaban: tubos, hojalata, clavos, tornillos, construcciones metálicas, cables, alambres, etc. Si volvemos a fijarnos en los cuadros 17.6 y 17.7, podemos apreciar que se dedicaban a producir bienes siderometalúrgicos significativamente importados en los años ochenta (cañerías y tubos, barras y chapas, grandes piezas para la construcción, alambre, clavos, tornillos…), que representaban algo más del 40 por 100 de los artículos siderúrgicos de la partida II del arancel importados en peso y el 50 por 100 en valor. Si de esa partida excluimos el colado y el hierro viejo; esas mismas partidas representarían las dos terceras partes (64,34 por 100) en peso y el 57 por 100 en valor.

Cuadro 17.12. *Principales industrias siderometalúrgicas creadas en Vizcaya entre 1882 y 1902*

Empresa	*Lugar*	*Año*	*Tipo de producción*
Tubos Forjados	Bilbao	1892	Tubos forjados

Empresa	*Lugar*	*Año*	*Tipo de producción*
Chávarri, Petrement y Cía.	Miravalles	1892	Construcciones metálicas
Basconia	Basauri	1892	Hojalata
Merino Corral	Bilbao	?	Vagones, vagonetas
Federico Echevarría	Bilbao	?	Clavos
Sagarduy e hijos	?	?	Fundición (cocinas…)
Averly y Cía.	Bilbao	1885	Fundición, construcción de máquinas
Talleres de Deusto	Deusto	1891	Aceros moldeados
Talleres de Zorroza	Zorroza	1892	Construcciones metálicas…
Luis Murga y Hno.	Erandio	1901	Fundición
Franco-Española de Trefilería	Erandio	1900	Cables…
La Camera Española	Lejona	1901	Camas y armamentos
Aurrerá	Sestao	1885	Tubos de hierro colado
Santiago Ibarra y Hnos.	Ortuella	1883	?
Alambres del Cadagua	Alonsótegui	1893	Alambres
Santa Águeda	Baracaldo	1896	Alambres
Hijos de J.J. Jauregui (a)	Amorebieta	¿1894?	Lingote y hierros comerciales
Pradera Hnos. y Cía.	Galdácano	1885	Tornillos (b)
La Euskaria	Amorebieta	1894	Tirafondos y tornillos
Mendizabal y Heredia	Durango	1898	Puntas de París, cadenas…

(a) Pudiera tratarse de Clavetería mecánica La Flecha; en ese caso se habría constituido en 1894. La familia Jáuregui eran muy antiguos fabricantes de hierros y productos siderometalúrgicos en Amorebieta.
(b) Se trataba de dos fábricas. Una creada en 1840 y ampliada c.1900 (chapas; barras y otros artículos de cobre y latón); la otra es de tornillos y se instaló en 1885 y «ha adquirido gran desarrollo desde las reformas arancelarias fabricando 1 000 toneladas anuales de tornillos». Fue la primera de su clase de las cinco que existían en 1902 en España.
Fuente: ALZOLA (1902), pp. 977-8, y datos facilitados por J. M.ª Valdaliso.

Los efectos del arancel pronto se hicieron sentir. Refiriéndose al mercado de hojalata de Valencia, un informe redactado en Barcelona el 17 de julio de 1894 señalaba que:

> *I have to call attention to the Bilbao manufacture cutting out Welsh make. The Bilbao B* I *and B* II *of 14 by 20 (equivalent to Welsh coke) has driven it out of this market, leaving the Welsh plates limited to the purchase* IC *28 by 20.*

This important trade from Birmingham and Sheffield is now supplanted by Bilbao, which although rougher than the English is cheaper and serves the purpose[41].

Por su parte, el cónsul británico de Barcelona, informe de 21 de febrero de 1896, refiriéndose a la hojalata señalaba: «*This article was formerly largely used in this district [cuando menos Cataluña, pero quizá también zonas limítrofes] and was imported from England. but the two factories which have been established in Bilbao appear to be driving the English made goods out of the trade*»[42].

Por esas mismas fechas empezaba a difundirse la energía eléctrica y una vez más se marcarán las diferencias entre Vizcaya y Guipúzcoa. En aquella, la banca, conocedora de la demanda potencial y concentrada de la siderometalurgia vizcaína y de la demografía de las márgenes del Nervión, buscará una fuente energética de una capacidad proporcional a las nuevas necesidades, levantando grandes saltos fuera de la provincia. Por contra, en Guipúzcoa, siguiendo una vieja tradición, se aprovecharán sobre todo los modestos ríos de la comarca para crear numerosas pequeñas centrales eléctricas. En 1899, en Guipúzcoa había 34 funcionando con saltos de agua y solo una con vapor. Se habían efectuado 57 peticiones adicionales de concesiones que representaban alrededor de 11 525 HP[43]. En 1900 en dicha provincia estarían funcionando entre 40 y 50 plantas hidroeléctricas[44]. Un somero índice de la difusión de la nueva energía lo ofrece la red de tranvías eléctricos. En toda España habría en 1900 más de 150 millas inglesas, de las cuales 48 en Vizcaya, 16 en Madrid, 12 en Sevilla y nueve en San Sebastián[45].

Este «modelo» de desarrollo —un proteccionismo que permitiera crecer a la siderometalurgia y que arrastrara a la siderurgia integral, también cada vez más protegida (arancel de 1905) —explica en buena medida el crecimiento entre 1892 y la Primera Guerra Mundial. Los industriales vascos no eran los únicos ni quizá en esos momentos los más proteccionistas entre los empresarios españoles —«*The center of protection in Spain is Barcelona, supported by Bilbao*»—,[46] pero sí los que tenían una estrategia que no consistía en proteger para sobrevivir, sino para crecer. Este tipo de crecimiento —sustituir importaciones merced al uso discriminatorio de los aranceles, compra de tecnología foránea y ceñirse al mercado nacional— parece haber resultado insuficiente tras la Primera Guerra Mundial. y el nuevo arancel proteccio-

---

[41] A&P, LXXXVIII, 1894, p. 245.
[42] A&P, LXXXVIII, 1896, p. 53.
[43] A&P, XCVI, 1900, p. 245.
[44] A&P, LXXXIV, 1901, p. 263.
[45] *Ibid.*, p. 509.
[46] A&P, CXVI, 1908 —pero fechado en 1906—, p. 55; SERRANO (1987), pp. 129-32.

nista de: 1922. Con la. dictadura de Primo de Rivera la intervención del Estado fue más allá del uso de los aranceles. Ante un mercado interior estrecho era necesario que el Estado, vía presupuesto, estimulara la demanda invirtiendo en obras públicas, directas clientes de las industrias pesadas (cementos, siderurgia…). Con la dictadura franquista se dio un paso más. El Estado no solo estimuló, sino que incluso sustituyó a veces a la oferta privada, convirtiéndose él mismo en un activo e importante empresario y generoso prestamista al sector privado. En el caso de Vizcaya, vinculado a la política autárquica, estuvo el desarrollo de la industria química, de la que ya antes existía una presencia no desdeñable. «La escasez de divisas impedía las importaciones de abonos y de otros productos para la agricultura y otros sectores. La industria siderúrgica disponía de parte de las materias primas necesarias para producir ciertos productos químicos gracias a los gases de los altos hornos y de los hornos de coque. Unquinesa se constituyó para, a partir de los subproductos de Altos Hornos de Vizcaya (AHV), fabricar fenol y formol y obtener plásticos y otros bienes. La Sociedad Española de Fabricaciones Nitrogenadas (1941) surgió del interés por parte del Gobierno por desarrollar la producción de abonos y de explosivos aprovechando las disponibilidades de Altos Hornos de Vizcaya de gases ricos en nitrógeno. materia prima indispensable. Sefanitro. fue considerada industria de interés nacional, con las ventajas económicas que tal declaración implicaba. Los astilleros relanzaron su actividad gracias a la ley de 1956 de Protección y Renovación de la flota mercante»[47].

Pero si durante buena parte del franquismo se produjo una estrecha interrelación entre siderurgia pesada, astilleros, industria química y sector agrícola, también se empezaron a aflojar las que habían existido desde el arancel de 1892 entre la siderurgia integral y la siderometalurgia. La política autárquica del régimen situó a la siderurgia vizcaína en un estado de cuasi-monopolio, sobre todo desde la compra por AHV en 1942 de Altos Hornos del Mediterráneo, hecho que empezó a tener consecuencias muy adversas sobre el precio de las materias primas que utilizaba la siderometalurgia o la industria de la construcción en cemento armado. El franquismo intentó, manteniendo un férreo control aduanero, limitar estos efectos negativos, sin abrir el mercado nacional al exterior, creando a través del INI una nueva planta siderúrgica integral en Asturias, ENSIDESA, para romper la hegemonía de AHV. Pero a pesar de esta empresa y de la Acción Concertada con el sector privado, la siderurgia española en su conjunto no logró abastecer el mercado interior en su totalidad hasta 1971 y a altos precios[48]. La motorización del país y el desarrollo de bienes de consumo semiperecederos —entre ellos la línea blanca— benefició particularmente a Vizcaya y a Guipúz-

[47] Fernández de Pinedo (1998c), p. 121.
[48] Fernández de Pinedo (1998d).

coa y tardíamente a Álava (en aceros especiales Acero Irura, Fundiciones Echevarría, Aceros Olarra, etc., en la línea blanca Ulgor y Fagor de las cooperativas Mondragón, Fabrelec en Basauri, Mayc en Vergara).

Cuadro 17.13. *PIB por habitante, 1959-1998, en pesetas constantes de 1998*

	España	*Unión Europea*	*País Vasco*
1959	678 159	1 162 423	1 105 662
1975	1 438 296	1 767 165	1 909 773
1985	1 540 656	2 182 175	1 746 434
1998	2 301 072	2 825 1341	2 637 506

Fuente: Fundación bbv, 1999.

A pesar de que Vizcaya y Guipúzcoa, no así Álava (y Navarra) perdieron tras la guerra civil sus conciertos económicos, el crecimiento del País Vasco hasta la crisis de 1974 se situó muy por encima de la media española, e incluso de la de los países que luego constituirán la Unión Europea (véase el cuadro 17.13).

V. TERCERA ETAPA (1974/1986…)

La crisis iniciada en 1974 y las medidas adoptadas para integrar plenamente a España en la Comunidad Europea (1986-1993) marcan el inicio de una nueva etapa: progresiva desaparición de las ayudas estatales y de las barreras aduaneras entre los países de la Comunidad y atenuación de las existentes con países terceros. La depresión económica y el fin de un mercado nacional reservado dieron lugar a una profunda crisis y a una reconversión. La fuerte presencia en Vizcaya y en Guipúzcoa de los sectores probablemente más afectados por la crisis en España (siderurgia integral, aceros especiales, construcción naval y electrodomésticos) provocó el cierre de numerosas empresas y una elevada tasa de paro. En el caso de la siderurgia y de los astilleros las dificultades eran europeas debido a la nueva competencia internacional (entrada en el mercado de los países en vías de desarrollo como productores, descubrimiento de bienes sustitutivos del acero más baratos, atrofia de la demanda de transporte de grandes petroleros derivada de la crisis energética, etc.), lo que no ha resultado un elemento positivo. La planta integral de AHV ha sido sustituida por una acería compacta o miniacería, y dentro del amplio cierre de astilleros se ha salvado el de La Naval en Sestao, pero no Euskalduna, y tras una fuerte reconversión Astilleros Balenciaga (Zumaya), Sestao (Sestao), Pasaia (Pasajes). Zamakona (Santurce) y Murueta (Murueta). Pero las dos

provincias más industrializadas del País Vasco han perdido los puestos de cabeza en los *rankings* españoles y dentro del País Vasco han sido superadas por Álava en renta *per capita.*

Para la patronal Confebask (Confederación Empresarial Vasca), el Concierto Económico habría jugado un papel clave en el proceso de recuperación económica[49].

La reconversión industrial se ha saldado con la pérdida de miles de puestos de trabajo (solo en 1981-85 en la industria se perdieron 64 000) y en la etapa de 1985 a 1989 el empleo industrial se mantuvo estable, compensándose las pérdidas en las grandes fábricas con el creado en las pequeñas y medianas. Además, las empresas que han sobrevivido o que se han constituido producen bienes parecidos a los de antes de la crisis, solo que con tecnología más moderna y productividad más elevada. No se ha llevado a cabo una diversificación del tejido industrial. Quizá ello se deba a que en la década de los noventa, el País Vasco vendió «un porcentaje menor de sus exportaciones a la UE que el Estado (64,5 por 100 frente al 71,6 por 100)», aunque las exportaciones vascas porcentualmente son mayores que la media española «en países como Estados Unidos (5,9 por 100 frente al 4,2 por 100), Latinoamérica (7,6 por 100 frente al 5,6 por 100), México (2,1 por 100 frente al 1,1 por 100) o Japón (1,1 por 100 frente al 0,9 por 100)». Este proceso es visto con buenos ojos por parte de la patronal vasca, ya que según Confebask, «de 1990 a 1998 se diversifican los mercados de destino de las exportaciones en el País Vasco, gracias al esfuerzo de las empresas vascas por abrir nuevos mercados. Esto es positivo, al reducirse la dependencia de ciertos mercados como puede ser el comunitario, y al aumentar las ventas en áreas de fuerte potencial de crecimiento como es el caso de Latinoamérica»[50]. Pero no es un criterio unánime. Para los fabricantes de bienes de consumo, subsector muy bien representado en el País Vasco, «donde existen importantes empresas tradicionalmente especializadas en esta actividad», no obstante «un notable ritmo de crecimiento […] solo [se] consigue abastecer poco más de una quinta parte de la demanda interna, siendo las importaciones las que atienden mayoritariamente el mercado español […] los países tecnológicamente más avanzados construyen los bienes más complejos que dedican a su propio consumo y a la venta a los restantes demandantes, mientras los fabricantes menos desarrollados se ven abocados a la situación contraria. El caso español, a pesar de los avances de los últimos años, es un buen ejemplo de esta última posición»[51].

---

[49] Entrevista a Ramón Knörr Borrás. *Confebask*, 3 (1999), p. 18.

[50] Confebask (1999), pp. 19 y 26.

[51] *Empresa XXI*, 15 diciembre 1998, p. 4.

Cuadro 17.14. *Distribución sectorial del empleo en el País Vasco y en España*

	País Vasco 1981	*País Vasco 1990*	*España 1981*	*España 1990*
Primario	6,9	4,0	18,7	11,8
Industrial	43,9	33,8	26,7	23,7
Construcción	6,0	7,3	8,6	9,7
Servicios	43,2	55,0	46,0	54,8
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Agirre (1991)

Cuadro 17.15. *Productividad aparente PIB/empleo (precios constantes de 1985)*

	1981	*1983*	*1990*
Industria	90,6	100,0	144,3
Servicios	100,7	100,0	98,2
TOTAL	94,7	100,0	117,9

Fuente: Agirre (1991)

El empleo creado ha sido fundamentalmente en el sector servicios (unos 100 000 puestos de 1981 a 1989), de los cuales la mayoría en la Administración, de resultas de la recuperación de los conciertos y de las transferencias, y en la hostelería. Este proceso de terciarización no se asemeja al desarrollo del tradicional sector servicios de Vizcaya y de Guipúzcoa —banca, transporte marítimo, seguros…— y tiene una productividad baja, ya que «muchos de sus subsectores están al abrigo de la competencia exterior y no se exponen abiertamente como los subsectores industriales»[52]. Además, frente a lo que sucede en los países avanzados de la Comunidad Europea, la terciarización no está básicamente vinculada a la industria (investigación, diseño, actividades de posventa…), ni como en el caso de otras zonas de España, al turismo. Los cuadros 17.14 y 17.15 ponen de relieve no solo el proceso de terciarización, sino la muy diferente productividad de este terciario con respecto al industrial.

En el terreno del empleo, los puntos que pierde porcentualmente el sector industrial casi los gana el de los servicios. De la comparación con la media española surge la sorpresa de que no obstante el sector turístico estar poco representado en el País Vasco, en 1990 el porcentaje de población trabajando en el terciario en el País Vasco es prácticamente

[52] Agirre (1991), p. 205.

el mismo que la media española (55 por 100 en la Comunidad Autónoma, frente a un 54,8 de media en España). Mientras que la productividad aparente del sector industrial ha crecido, de resultas de las reducciones de plantilla y de las nuevas inversiones, de forma más notable, la del sector servicios ha disminuido. Un sector servicios, además, que da ocupación al 55 por 100 de la población activa (véase cuadro 17.15).

VI. CONCLUSIONES

La geografía (acceso a la Meseta, rías navegables, mineral de hierro próximo a la mar…), la cualificación técnica y empresarial, la infraestructura dejada por las ferrerías (presas, edificios…), el conocimiento de los mercados internacionales y nacionales y la experiencia adquirida en la lucha por controlarlos frente a sus competidores próximos, a veces recurriendo al poder político, una fiscalidad inexistente sobre el sector secundario, están entre los factores heredados del pasado, que sobre todo ayudan a explicar parte del primer impulso industrializador, el que tuvo lugar a partir del traslado de las aduanas a la costa (1841). Aunque en Vizcaya surgieron plantas siderúrgicas de un cierto tamaño (Sta. Ana de Bolueta y N.ª S.ª del Carmen), astilleros y una banca moderna, el proceso no fue muy diferente al guipuzcoano, excepto por el hecho de que en Guipúzcoa las industrias de bienes de consumo (textiles, papeleras, armeras…) tuvieron probablemente un mayor peso. Fue a partir de 1880 cuando, sobre todo en Vizcaya, en el sector primario la minería, en el sector secundario la siderometalurgia y la química, y en el sector terciario la banca y el transporte marítimo tomaron un peso determinante. El control del mercado interior gracias a aranceles fuertemente proteccionistas (que en el primer franquismo llegó a la autarquía), estímulo de la demanda merced a inversiones estatales (a partir de la dictadura de Primo de Rivera) y estrechos nexos entre la siderurgia básica y la siderometalurgia, o entre aquella y la química y los astilleros, fueron elementos consustanciales al desarrollo industrial.

El tímido proceso de liberalización emprendido en la última fase de la dictadura franquista y el desarrollo de las industrias de bienes de consumo semiperecederos empezaron a quebrar la hegemonía de la siderurgia integral, como motor del proceso. La muerte del dictador, la llamada crisis del petróleo y la indispensable entrada en la Comunidad Económica Europea marcan los inicios de un nuevo esquema de desarrollo económico, más sujeto a la competencia internacional, y que se llevó por delante a algunas de las empresas emblemáticas del País Vasco —AHV, Euskalduna, etc.—. Sin embargo, la vieja siderometalurgia y la banca han salido reforzadas tras la reconversión, así como un nuevo sector terciario, estrechamente unido a la burocracia surgida tras la autonomía y el recobro de los conciertos económicos por parte de Vizcaya y de Guipúzcoa.