

Miguel Ángel Sáez García

Universidad de Alicante

Aranceles e industria. El arancel de 1891 y sus repercusiones sobre el desarrollo de la industria española

RESUMEN

El arancel de 1891 constituyó un hito fundamental para el desarrollo industrial de España, puesto que establecer una protección suficiente para la aparición de nuevas empresas metal-mecánicas y para el desarrollo de las que ya existían. El objetivo de esta comunicación es indagar sobre el papel jugado por los industriales siderúrgicos en la génesis del arancel de 1891 y analizar si hubo coalición de intereses con las empresas metal-mecánicas. El trabajo concluye que existió un elevado grado de acuerdo entre los representantes de ambos colectivos. Por otra parte, se demuestra que, en el caso de los productos siderúrgicos y metalúrgicos, el aumento de las tarifas arancelarias fue más allá de lo solicitado por los propios industriales.

Tariffs and industry. The Tariff of 1891 and the industrial development of Spain

ABSTRACT

It is well-known fact that the Spanish Tariff of 1891 brought the necessary protection for the development of some branch of industry, as metal manufacturing activities. The aim of this paper is to analyze the role played by the steel industry lobby in the works on the tariff act and its relationship with the metallurgy industries. The work shows that steel and metal manufacturing industries went together on their demands for higher protection, and concluded that the import duties increase for steel and metallurgical goods was higher than they had demanded.

ARANCELES E INDUSTRIA. EL ARANCEL DE 1891 Y SUS REPERCUSIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

Miguel Ángel Sáez García
Universidad de Alicante

Introducción

Aunque el nacimiento de las primeras industrias metal-mecánicas en España se produjo en las décadas centrales del siglo XIX, su verdadero despegue no tendría lugar hasta la última década de ese mismo siglo. La historiografía ha citado entre las causas de ese tardío despegue los elevados costes de las materias primas proporcionadas por la siderurgia, la falta de mano de obra, la estrechez del mercado nacional y la falta de protección arancelaria. Sin negar la importancia de los tres primeros factores, el último citado parece especialmente relevante. El desarrollo de las industrias mecánicas y de transformados metálicos tuvo lugar precisamente a partir del momento en que se les ofreció un marco institucional favorable constituido por un elevado nivel de protección, gracias al arancel de 1891 y a la fuerte depreciación que experimentó la peseta en los años siguientes, y por políticas nacionalistas de fomento industrial, que permitieron un fuerte desarrollo del sector especialmente en los años veinte.

El arancel de 1891 aparece, pues, como un hito fundamental para el desarrollo industrial de España al establecer una protección suficiente para la aparición de nuevas empresas metal-mecánicas y para el desarrollo de las que ya existían. Los objetivos de esta comunicación son los siguientes. En primer lugar, se pretende indagar sobre el papel jugado por los industriales siderúrgicos en la génesis del arancel de 1891, haciendo especial hincapié en su actuación como grupo de presión a través de la Asociación de la Industria Siderúrgica. En segundo lugar, se analizan las relaciones con las empresas del sector metal-mecánico, con el fin de ver si hubo una coalición de intereses, o cada uno de los sectores actuó independientemente. Por último, se trata de comparar las peticiones realizadas por los empresarios de los sectores siderúrgico y metal-mecánico con los que finalmente se plasmaron en el arancel de 1891. Estos aspectos son estudiados a través de la documentación generada por la información oral y escrita, previa a la elaboración del arancel (información publicada en cinco volúmenes); los documentos y la correspondencia de los representantes de la Asociación de la Industria Siderúrgica, creada para defender los intereses del sector en la comisión para la reforma arancelaria, y los libros de actas de Altos Hornos de Bilbao.

La comunicación se divide en tres apartados, que siguen un orden cronológico, y unas conclusiones. En el primer apartado, se analizan las iniciativas de los industriales siderúrgicos para actuar conjuntamente con los metalúrgicos ante la comisión creada en 1889 para informar sobre la reforma arancelaria. En el segundo apartado, se examinan los trabajos de dicha comisión en lo referente a la siderurgia y a las industrias derivadas. El tercer apartado se centra en las actuaciones de tipo *lobby* que llevaron a cabo la Asociación de la Industria Siderúrgica y algunas empresas del sector una vez finalizada la información, con el objetivo de modificar aquellos aspectos del informe de la comisión que no habían satisfecho sus intereses.

La Asociación de la Industria Siderúrgica

El 10 de octubre de 1889 se publicaba en la Gaceta de Madrid un Real Decreto que convocaba la apertura de una información oral y escrita para la reforma de los aranceles y los tratados de comercio. Las fábricas siderúrgicas de Mieres y La Vizcaya y las metalúrgicas Portilla & White de Sevilla y la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona invitaron al resto de las empresas del sector a una reunión que tendría lugar el día 17 de febrero de 1890 en Madrid, con el fin de elaborar un informe que pudiese ser presentado en nombre de todas las industrias ante la comisión oficial creada por el gobierno para el estudio de la reforma arancelaria¹. Sin embargo, desde el primer momento surgieron dificultades para alcanzar un acuerdo. El principal escollo derivaba del tipo de derecho a aplicar en el nuevo arancel. Los metalúrgicos defendían, apoyándose en un informe elaborado por el Fomento del Trabajo, el establecimiento de derechos *ad valorem* de entre un 15 y un 20 %. Por el contrario, los siderúrgicos eran partidarios de establecer un tipo fijo en pesetas, acabando con el sistema de las valoraciones². La falta de acuerdo hizo que, a principios de marzo, la mayoría de los siderúrgicos constituyeran la Asociación de la Industria Siderúrgica, para realizar una defensa conjunta de sus intereses, “con la esperanza de que sirva de núcleo para la Asociación general que por el momento no se ha podido llevar a cabo”³. El 26 de marzo ingresaron en la

¹ Libro de Actas del Consejo de Administración de Altos Hornos de Bilbao (en adelante C.A. de AHB), 11-2-1890. Archivo Foral de Bizkaia (AFB), Fondo Altos Hornos de Vizcaya (AHV), libro 17 y Ojeda (1985), p. 273. En realidad, algunas empresas venían trabajando en el tema antes incluso de la publicación del R.D. En abril de 1889 habían creado una comisión encargada de revisar las modificaciones que debían solicitarse en el arancel respecto a las tarifas de hierros, aceros y sus derivados. C.A. de AHB, sesiones del 2 de abril al 24 de diciembre de 1889. AFB. Fondo AHV, libro 17.

² Ojeda (1985), p. 274.

³ La asociación quedó compuesta por once sociedades siderúrgicas (incluida la Sociedad Material para Ferrocarriles, de Barcelona), con las únicas ausencias de las fábricas vizcaínas de Santa Ana de Bolueta y de J. J.

asociación la Maquinista Terrestre y Marítima, Nueva Vulcano y “demás constructores de Barcelona”⁴. Sin embargo su paso por la asociación fue más bien fugaz, ya que a principios del mes de abril surgieron problemas sobre el tema de las franquicias y las tarifas especiales para los ferrocarriles. Este tema era crucial para los siderúrgicos españoles, pero sabían que su presión sobre el gobierno no sería suficiente y que necesitarían llegar a un acuerdo con las compañías de ferrocarriles.

“Entendemos que para lograr la abolición de las franquicias concedidas a los ferrocarriles una vez que la opinión y poderes públicos se penetren de la justicia de nuestras aspiraciones y por ende las compañías ferroviarias de la imposibilidad de sostener el privilegio de que hoy disfrutan tratando con estas de llegar a un arreglo conveniente para todos y claro es que para conseguirlo no podemos ligarnos de antemano con “la Maquinista” ni con cualquiera otra sociedad comprometiéndonos a sostener un derecho fijo sin lugar a modificaciones ulteriores que pudieran dar lugar las transacciones con las compañías ferrocarrileras. Por estas razones y como el Sr. Ginart nos propusiera para firmar con nosotros el interrogatorio incluir en él el proyecto de arancel de la Maquinista en que figuraban las locomotoras, no pudimos comprometernos a sostener el derecho que para estas se pedía. De todas suertes la separación ha sido sumamente amistosa y no dudamos que en un plazo no lejano llegaremos a un acuerdo pues al cabo todos pretendemos lo mismo”⁵.

Los trabajos de la comisión para la reforma arancelaria: la unión de las clases productoras nacionales

a) La información oral y escrita

Para tratar de lograr sus objetivos la AIS creó una comisión compuesta por Federico Bayo (Duro y Cia), Francisco Goitia (Gotia y Compañía) y Joaquín Angoloti y Mesa (administrador de Altos Hornos de Bilbao), que serían los encargados de representar los intereses de los asociados ante “los Poderes públicos, compañías de ferrocarriles y demás entidades”⁶. Los

Jáuregui y la malagueña de Hijos de Heredia. El objetivo final era crear una asociación que agrupase a todos los industriales españoles como refleja el texto del borrador de las bases de la asociación: “Se hará todo lo posible para atraer la cooperación del mayor número de industrias derivadas, procurando que ingresen en la Asociación por grupos importantes hasta que comprenda todas las que del hierro y acero se derivan. Y más tarde se estudiará la posibilidad de crear una Asociación general de todos los industriales españoles”. Carta de la AIS a la fábrica de San Pedro de Araya, 26-3-1890. ATHA, Fondo Ajuria, pendiente de organización (p.o.). Los objetivos de la asociación quedaban claramente expresados en sus bases: “La Asociación tiene por objeto la defensa de los intereses comunes a las fábricas que la forman y especial e inmediatamente tomar parte en la información escrita y oral ante la Comisión nombrada por el Gobierno para el estudio de la reforma arancelaria y revisión de los tratados de Comercio, así como gestionar la supresión de las franquicias de que gozan las empresas de ferrocarriles y la devolución de derechos a las compañías que trabajan para el Estado”. *Bases que han servido para constituir la Asociación de la Industria Siderúrgica Española*, ATHA. Fondo Ajuria, p.o.

⁴ Circular de la AIS, 26-3-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

⁵ Circular de la AIS, 3-4-1890, citado por Ojeda (1985), p. 400-401.

⁶ *Bases que han servido para constituir la Asociación de la Industria Siderúrgica Española*, ATHA. Fondo Ajuria, p.o. La posibilidad de autorizar a los miembros de la comisión para llevar acciones propias de un *lobby*

tres firmaron la Contestación que la industria siderúrgica dio al interrogatorio de la comisión para la reforma arancelaria. La contestación no se limitó a responder al cuestionario, sino que se acompañó de un detallado informe en el que quedaban reflejadas las principales reivindicaciones de los siderúrgicos españoles, incluida una propuesta de “arancel mínimo” para los productos siderúrgicos y metalúrgicos (véase apéndice). Además, Goitia, Bayo y Angoloti fueron los encargados de representar los intereses del sector en la información oral, para lo cual acudieron los días 19 y 20 de mayo de 1890 al Ministerio de Hacienda⁷.

Las peticiones elevadas por los representantes del sector se pueden resumir en tres puntos fundamentales. En primer lugar, se solicitaba una profunda reforma de las partidas del arancel vigente referidas al grupo de hierros y aceros (grupo segundo de la clase segunda del arancel) para adecuarlo a los cambios experimentados por la industria española desde su promulgación⁸. En segundo lugar, se solicitaba que se concediese la protección necesaria a las industrias mecánicas para que se pudiesen desarrollar y convertirse así en uno de los principales demandantes de los productos siderúrgicos. Por último, se pedía la supresión de las tarifas especiales y de las franquicias que venían disfrutando las compañías ferroviarias y los materiales destinados a las obras públicas. Estas peticiones se pueden resumir en un único y fundamental objetivo: protección para las industrias consumidoras de hierro y acero con el fin de ampliar el mercado interior y permitir así el crecimiento del sector siderúrgico⁹.

Los siderúrgicos buscaron ofrecer protección suficiente a nuevas ramas de fabricación, como la fabricación de chapas, alambres y hojalata, que no existían en España cuando se promulgaron los aranceles de 1862 y 1869. Las tarifas arancelarias vigentes en 1890 se habían establecido pensando en las industrias existentes, fijando unos derechos bajos para los productos que no se fabricaban dentro del país. Así se protegieron fundamentalmente los denominados hierros comerciales (productos intermedios de bajo valor añadido), mientras productos con mayores costes de elaboración como los aceros de calidad (al crisol), las

aparecía de forma clara en el borrador de las bases de la asociación: “Esta Comisión, revestida de facultades amplias, informará por escrito y verbalmente ante la Comisión oficial, y durante los dos o tres años que han de transcurrir hasta la publicación del nuevo Arancel gestionará cerca de la Administración pública y de los Representantes del País, para hacer patente la justicia de la conveniencia de adoptar las medidas arriba indicadas. Asimismo trabajará en la prensa directa e indirectamente para que se forme opinión en pro del desarrollo de la industria nacional, mirada hoy con recelo por una parte del público, extraviada por los argumentos de la falsa escuela económica”. Carta de la AIS a San Pedro de Araya, 26-3-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

⁷ Las intervenciones de Goitia, Bayo y Angoloti se encuentran recogidas en el tomo tercero de La Reforma Arancelaria (1890), pp. 44-62; la contestación de la industria siderúrgica en el tomo 2, pp. 384-406.

⁸ Aunque el arancel español había sufrido importantes transformaciones desde mediados de siglo, la estructura y la redacción de las partidas referidas a hierros y aceros seguían siendo prácticamente idénticas a las del arancel de 1862, por lo tanto, no se adecuaban a las modificaciones productivas experimentadas por el sector desde entonces.

⁹ Esta idea ha sido destacada especialmente por Fernández de Pinedo (1983).

planchas, tubos, alambres, piezas forjadas y algunas manufacturas tenían una protección sensiblemente menor¹⁰. Los representantes de la AIS proponían un arancel en el que los derechos fuesen aumentando en función de la complejidad de las operaciones necesarias para la elaboración de cada producto¹¹. Si se compara la columna segunda del arancel de 1882 con la propuesta de arancel de los siderúrgicos, se observa que, como ha señalado Fernández de Pinedo (1983 y 2001), sus peticiones no se dirigían a conseguir tarifas más elevadas para sus productos, sino que buscaban ante todo protección para la industria metalúrgica, que habría así de convertirse en uno de sus principales clientes¹². Por el mismo motivo demandaron mayor protección para los productos destinados al ferrocarril y los elaborados por las industrias mecánicas¹³.

Por este motivo, los siderúrgicos solicitaban que desaparecieran las tarifas especiales que existían para la introducción del material destinado a las compañías de ferrocarriles. Al mismo tiempo se pedía que se aumentase la protección a la industria de construcciones mecánicas. En la información oral, Federico Bayo puso de relieve las estrechas relaciones entre la siderurgia y las empresas de construcciones mecánicas, solicitando para ellas “toda la protección que crean necesaria para poder desarrollar sus talleres”.

¹⁰ Conviene señalar que aunque los niveles de protección nominal eran similares en muchos casos para los hierros comerciales y para algunos de los otros productos citados, la protección real era menor para estos últimos al tratarse de productos con mayores costes de fabricación y por tanto de mayor precio.

¹¹ La Reforma arancelaria (1890), tomo 2, pp. 388-390.

¹² “Para las industrias creadas ya en España y que tienen elementos más fuertes de vida y defensa se piden menos derechos que para las nuevas y para las por crear, porque estas carecen de los medios que aquellas tienen, (...) teniendo por mira principal la creación de industrias derivadas que les den mercado interior para sus productos (...). Ese mismo hecho revela claramente que se piden los derechos mínimos para la vida de sus respectivas industrias, alentando con derechos algo mayores la fabricación de artefactos e industrias mecánicas cuyo concurso es indispensable para el desarrollo de la industria siderúrgica”. La Reforma arancelaria (1890), tomo 2, p. 391.

¹³ “La industria del hierro ha tomado en el extranjero el vuelo colosal que todos conocen por contar en cada país con dos clases de consumidores que faltan casi completamente a los fabricantes españoles, a saber: las Compañías de ferrocarriles y las grandes industrias de construcción de máquinas y otras destinadas a transformar el hierro y el acero en la variedad de artefactos de uso general y corriente. Para la industria de transportes ferroviarios existe la franquicia arancelaria, o en el caso menos favorable una tarifa especial que ha hecho imposible la lucha con el extranjero y el establecimiento en España de talleres destinados a fabricar material fijo y móvil. Se ha establecido una fábrica para la producción de carriles de acero Bessemer en Bilbao y otra para la construcción de material móvil en Barcelona; pero a pesar de su buena instalación, no pueden dar la debida remuneración al capital empleado, por continuar viniendo del extranjero el material de ferrocarriles”. La Reforma arancelaria (1890), tomo 2, p. 388. Véase también la intervención de Francisco Goitia en la información oral, tomo 3, p. 47. El tema de las franquicias ferroviarias preocupaba en particular a AHB, única fábrica de España capaz de producir carriles Bessemer. De hecho, los representantes de la empresa vizcaína indicaron a los representantes de la AIS la conveniencia de insistir en la abolición de franquicias y tarifas especiales para el material para ferrocarriles. C.A. de AHB, 6-5-1890, AFB. Fondo AHV, libro 18.

Un último aspecto que es importante destacar es el reconocimiento de que, dada la debilidad de la Hacienda y la administración española, el único mecanismo posible para proteger a la industria era el arancel protector¹⁴:

“En otros países se conceden primas á la exportación, como sucede en Alemania, para los productos metalúrgicos, ó bien se concede una protección más directa, exigiendo que los materiales, no solamente para la marina, sino para todos los servicios públicos pagados con dinero del Estado, del Municipio ó de la provincia, sean del país; pero aquí no hay nada de esto: la única protección de la industria está en las tarifas arancelarias...”¹⁵.

Los siderúrgicos no estuvieron solos en la defensa de sus reivindicaciones. Sus peticiones coincidían en buena medida con las manifestadas por el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona que en su extensa contestación respaldaba la idea de establecer unos derechos arancelarios basados en el principio de “á mayor mano de obra, ó sea á mayor grado de transformación, mayor tanto por ciento de impuesto”¹⁶, solicitaba las medidas necesarias para permitir el desarrollo de las industrias dedicadas a la fabricación de maquinaria y pedía el fin de las franquicias y de las tarifas especiales para los materiales destinados a las compañías de ferrocarriles¹⁷.

No debe sorprender la coincidencia de planteamientos de las empresas siderúrgicas y del Fomento del Trabajo Nacional. La Sección segunda del Fomento, encargada de elaborar el informe sobre las clases 2ª (hierro y acero) y 11ª (maquinaria) del Arancel y sobre las tarifas especiales para ferrocarriles contaba con Ernesto Tous, vinculado a la Maquinista Terrestre y Marítima, como presidente de la misma y con Juan Girona, director gerente y propietario de la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones, como secretario¹⁸. Esta empresa pertenecía a la AIS y, por lo tanto, había firmado también la información escrita redactada por las empresas siderúrgicas.

Lógicamente, en sus respuestas al interrogatorio, La Maquinista Terrestre y Marítima y la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones coincidían en pedir mayor protección

¹⁴ Esta misma idea ha sido señalada por Nadal y Sudrià (1993), pp. 221-223, quienes consideran que la protección arancelaria no era la opción óptima para estimular el desarrollo industrial del país, pero sí la única posible, dada la debilidad de la Hacienda.

¹⁵ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 3, p. 52.

¹⁶ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 2, p. 59. En base a ese principio, los industriales catalanes acababan planteando un proteccionismo integral: “siempre que se demuestre la imposibilidad de que alguna producción subsista ó se desarrolle con los tipos indicados, deberán elevarse según sus necesidades; con tal que, en este caso, se eleven asimismo en justa proporción los derechos correspondientes á todos los productos derivados de aquella”. *Ibidem*, tomo, 2, p. 19.

¹⁷ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 2, p. 61-66.

¹⁸ Apéndice II de la Contestación del Fomento del Trabajo Nacional. La Reforma Arancelaria (1890), tomo 2, pp. 85-66.

para la maquinaria y el fin de las franquicias ferroviarias, sin solicitar una reducción de los derechos de sus materias primas, y en particular de los productos siderúrgicos¹⁹. Esta misma actitud se observa en dos de los tres representantes de los talleres de fundición y maquinaria en la información oral²⁰. Quizás quien mejor expresó la existencia de un acuerdo tácito entre siderúrgicos e industrias derivadas fue José Blanco, representante de las casas de fundición y de los talleres de construcción de Valencia: “yo no vengo á hablar en contra de ninguna industria; vengo sólo á pedir lo que necesita la industria que represento. Lo que la industria de construcción de máquinas desea y pide es (...) que el derecho de introducción de la maquinaria se equipare y venga á resultar exactamente igual al derecho de introducción de materiales”²¹.

Por último, es interesante destacar que la necesidad de mayor protección para las industrias de transformados metálicos y del fin de las tarifas especiales para los ferrocarriles, fue señalada por el gremio de almacenistas de hierro y acero de Madrid, que se encargó del estudio de los hierros y aceros y la maquinaria en el proyecto de arancel presentado por la librecambista Unión Mercantil e Industrial de Madrid²². Como era de esperar, los almacenistas de hierros deseaban una rebaja de los derechos adeudados por los productos intermedios con los que ellos comerciaban (lingote, hierro y acero en barras, etc.), pero adoptan una postura similar a la de los siderúrgicos a la hora de solicitar mayores derechos a la importación de maquinaria y el fin de las franquicias y las tarifas especiales para los materiales del ferrocarril²³.

En los meses que siguieron a la información oral se produjo un reforzamiento de la coalición entre siderúrgicos y metalúrgicos, que se puede constatar en la incorporación de diversas

¹⁹ Las contestaciones de la Maquinista Terrestre y Marítima y de la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones en La Reforma Arancelaria (1890), tomo 3, pp. 131-143 y 246-261, respectivamente.

²⁰ En representación de los talleres de fundición y de fabricación de maquinaria hablaron ante la Comisión José Blanco, Manuel Ginart y Gabriel Padrós. Sólo este último acusó a los siderúrgicos y a los almacenistas de hierros de los elevados precios de sus productos, solicitando una rebaja en los derechos de entrada de los mismos. La Reforma Arancelaria (1890), tomo 3, pp. 27-44.

²¹ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 3, p. 30.

²² Proyecto de arancel de la Unión Mercantil e Industrial en La Reforma Arancelaria (1890), tomo 2, pp. 486-496. La respuesta escrita del gremio de almacenistas de hierro y acero en las pp. 436-438.

²³ “En este proyecto se hacen rebajas de bastante consideración en todas las partidas referentes á hierros, aceros y otros metales, considerados como primeras materias para las industrias secundarias; y en otras que no tienen esta consideración se elevan algún tanto, por considerarlo necesario, ó por lo menos conveniente, para que puedan desarrollarse algunas industrias de construcciones en hierro, maquinaria, cerrajería, etc., que hoy, ó no existen en nuestra nación, ó si existen se encuentran en tal estado, que no pueden competir con su iguales del extranjero [...] Además de las modificaciones que se indican en el Arancel, este gremio, considerando que las Compañías de ferrocarriles son hoy las primeras consumidoras de la nación, y que a causa de la franquicia de que gozan se surten casi por completo del extranjero, con gran perjuicio para la industria y comercio nacionales, entiende que esa franquicia debe desaparecer, y en su virtud piden á esa Comisión proponga al Ministerio de Hacienda su inmediata abolición, así como la del derecho de reintegro de que gozan los que se dedican á construcciones navales y toda clase de obras públicas provinciales y municipales” La Reforma Arancelaria (1890), tomo 2, pp.436-437.

empresas metalúrgicas a la AIS. A finales de junio de 1890 se habían sumado a la asociación la Sociedad Aurrerá (Bilbao), Averly y Cia (Bilbao), Antonio Averly (Zaragoza), la industria armera de Eibar (Guipúzcoa), Moyua, Elorza y Altube (Oñate, Guipúzcoa), Pradera y Power (Bilbao) y Francisco Rivière (Barcelona)²⁴.

Sin embargo, en la España del siglo XIX, la unión de las clases industriales no hubiese sido suficiente para enfrentarse a los sectores librecambistas y a los intereses de las compañías ferroviarias, vinculadas en buena medida al capital financiero extranjero. Era necesario el apoyo del resto de las clases productoras nacionales, comenzando por los representantes del sector agrario, y más concretamente, de los productores de cereal. Coincidiendo con el final de la información oral, los representantes de la AIS, Angoloti, Bayo y Goitia, se reunieron con Gamazo, miembro de la Comisión y máximo representante de los productores de cereal de Castilla en las Cortes, quien les prometió su apoyo²⁵:

“... para lograr el concurso importantísimo del Sr. Gamazo, le acabamos de visitar los tres, prometiéndonos su apoyo en nuestra obra y principalmente en la cuestión ferroviaria. Es el Sr. Gamazo partidario de la solución del Sr. Reverter de aplicar al material ferrocarrilero el arancel general justamente por aunar fuerzas para la gran empresa de reorganizar el arancel vigente. (...) Gamazo quiere aportar a esta obra magna (...) el conjunto mayor posible de intereses y voluntades para ejercer presión en los poderes públicos”²⁶.

b) Trabajos de la Sección encargada de la clase segunda

Como paso previo a los trabajos de la Comisión que debía elevar el informe al gobierno, se crearon varias secciones encargadas de estudiar las diferentes partidas del arancel. El análisis de las referidas a los metales y a la maquinaria correspondió a la sección segunda, que tenía una composición bastante heterogénea. Al frente de la misma iba a estar Cipriano S. de Montesinos, Duque de la Victoria, director de explotación de la compañía ferroviaria MZA y

²⁴ Circular de la AIS, 30-6-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

²⁵ Sobre el peso de los gamacistas en el Partido Liberal en las dos últimas décadas del siglo XIX y sus relaciones con los grandes terratenientes castellanos véase Varela Ortega (2001). El peso de los intereses agrarios en la política comercial española del periodo 1890-1892 en Serrano Sanz (1987), pp.138-142.

²⁶ Circular de la AIS, 24-5-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o. Aparte del apoyo de Gamazo, siderúrgicos y metalúrgicos buscaron el de otro de los miembros de la comisión que ya se había significado en las Cortes por su oposición a las franquicias y las tarifas especiales ferroviarias: “el Sr. Navarro Reverter que nos apoyó también en la información nos pidió nota de lo que importa el gravamen de los derechos arancelarios de material ferroviario por el Arancel general en el costo kilométrico de vía ferrea ó lo que representa en el coste total de un kilómetro de vía. Como es dato importante y nos ofrecimos á remitírselo sirvase Ud. enviarnos dicho estudio con absoluta exactitud, si lo conoce, para que le sirva al Sr. Navarro Reverter de base incontrovertible para su defensa de la supresión de franquicias arancelarias, que es uno de los empeños mayores de esta Comisión representando los verdaderos intereses de la Asociación Siderúrgica”. Circular de la AIS, 30-6-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o. Sobre la defensa que Navarro Reverter hizo de la industria nacional en la Comisión encargada de estudiar el proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios en ese mismo año, véase Ojeda (1985), pp. 400-401.

máximo representante de los intereses de las compañías de ferrocarriles²⁷, sustituido al iniciarse las sesiones por Ricardo Becerro de Bengoa. El resto de los miembros eran: Adolfo Bayo, un destacado defensor de los intereses agrarios castellanos²⁸; José María Cornet, vinculado a la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, y Ventura García Sancho, Marqués de Aguilar de Campóo, acérrimo defensor del librecambismo²⁹.

Los trabajos de captación de apoyos generaban en los representantes de la AIS una esperanza justificada de que su proyecto de arancel y su petición para la eliminación de las tarifas especiales saliesen adelante. Sin embargo, los primeros contactos con los miembros de la sección segunda mostraron que el camino no iba a estar exento de dificultades, especialmente en el tema de los materiales para los ferrocarriles, donde las propuestas de los siderúrgicos tropezaron con la oposición del Duque de la Victoria. Por este motivo, los representantes de la AIS solicitaron a sus asociados que les manifestasen si les autorizaban a realizar rebajas en los derechos fijados en su propuesta de arancel, ya que “dado el criterio que sostiene el Sr. Duque de la Victoria (...) no creemos probable llegar á un arreglo en las condiciones actuales”³⁰. De las empresas siderúrgicas, Altos Hornos de Bilbao era, sin duda, la más interesada en este tema. Ante la solicitud de los representantes de la AIS, el consejo de administración se mostró partidario de, en caso de no ser posible mantener la propuesta original, modificar “los derechos propuestos para el material de Ferrocarriles á fin de que fuesen más aceptables para las Compañías que lo emplean”. Para ello proponían una tarifa intermedia entre la que disfrutaban las compañías ferroviarias y el arancel general³¹.

El escollo pareció comenzar a salvarse cuando el Duque de la Victoria renunció a la presidencia de la sección segunda y fue sustituido por Ricardo Becerro de Bengoa, quien el día 8 de octubre comenzó el estudio de la clase segunda del arancel, partiendo del proyecto

²⁷ El Duque de la Victoria fue director de explotación de MZA entre 1869 y 1897, convirtiéndose “en el hombre fuerte de la gestión cotidiana de la explotación”. En 1897 entró en el Consejo de Administración de la compañía y llegó a ser vicepresidente de la misma, ocupando también un puesto de dirección en el comité de la empresa en Madrid desde 1899. Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998), p. 181. Durante el periodo que se analiza en este artículo fue, además, presidente del comité formado por las compañías ferroviarias para la defensa de sus intereses.

²⁸ Adolfo Bayo, terrateniente y banquero, fue varias veces diputado por Madrid y fundó la Liga Agraria en 1887, en la que coincidió con Gamazo. Varela Ortega (2001), pp. 315-326.

²⁹ El Marqués de Campóo fue uno de los mayores defensores de las posturas librecambistas en la Comisión arancelaria, prueba de ello es que fue una de las dos personas que se adhieron al voto particular de Moret contra el dictamen de la Comisión.

³⁰ “Según parece no encuentra dicho señor muy equitativos los derechos fijados por nosotros para los carriles lo que dificulta el proyecto de supresión de las tarifas especiales para refundirlas en el Arancel general. En opinión del Sr. Sitges [secretario de la Comisión] no convienen de modo alguno temperamentos extremos y si transacciones por una y otra parte que permitan llegar al resultado apetecido”. Circular de la AIS, 23-9-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

³¹ C.A. de AHB, 7-10-1890, AFB. Fondo AHV, libro 19.

presentado por la AIS e invitando a los miembros de la asociación a participar en los trabajos. La actitud mostrada por el nuevo presidente de la Sección devolvió el optimismo a los representantes de la industria. Sus esperanzas se verían ratificadas con las conclusiones del dictamen elevado por la sección a la comisión para la reforma del arancel, ya que éste recogía, sin modificaciones de importancia, la propuesta de arancel de la AIS (véase apéndice)³². De hecho, algunas de las modificaciones fueron introducidas a propuesta de la propia asociación para defender los intereses de las empresas metalúrgicas que se habían ido incorporando a la misma en los meses anteriores. Se trataba de llegar a acuerdos “para evitar todo rozamiento dentro de la Asociación y sobre todo para no aparecer en discordancia unas industrias con otras”³³. Por lo que respecta a los productos que no habían sido incluidos en la propuesta de arancel de la AIS, los representantes de la asociación aceptaron los propuestos por la Sociedad Material para Ferrocarriles para los vagones y maquinaria para ferrocarriles, y solicitaron a las industrias metalúrgicas datos sobre los productos que fabricaban para conocer “las particulares necesidades y aspiraciones de cada industria” y, de este modo, poder realizar una defensa de los mismos³⁴.

Por otra parte, la fuerte resistencia mostrada por el Duque de la Victoria llevó a ofrecer algunas concesiones para tratar de conseguir la derogación de las franquicias ferroviarias. Se recomendaba al Gobierno la derogación de las franquicias y tarifas especiales ofreciendo a cambio una rebaja de los derechos de algunos productos susceptibles de ser empleados en los ferrocarriles³⁵. Así, los derechos de las barras carriles pasarían de las 4,50 pts por 100 kg. de la propuesta de arancel a 3,50, las chapas de más de 3 mm de 8 a 6 pts y el hierro dulce y acero en piezas compuestas de 12,5 a 10 pts. A pesar de esta concesión no se logró doblegar al Duque de la Victoria, ni al Marqués de Aguilar de Campóo, por lo que sólo tres miembros de la comisión (Bayo, Becerro de Bengoa y Cornet) apoyaron las conclusiones del dictamen, mientras los dos primeros emitieron sendos votos particulares. Por su parte, Adolfo Bayo, de acuerdo con la mayor parte del dictamen, emitió también un voto particular en el que manifestaba su oposición a aumentar los derechos que gravaban la maquinaria agrícola de

³² Circular de la AIS, 11-10-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

³³ Un ejemplo de ello lo encontramos en el caso de los derechos solicitados para los alambres. Francisco Riviére, socio de la AIS y fabricante de “telas metálicas y otros artefactos de alambre”, solicitó que los derechos a adeudar por los alambres no fuesen muy elevados, porque perjudicarían a su industria. La comisión de la AIS instaba a los productores de alambre a “considerar detenidamente” este punto. Cosa que debieron hacer, puesto que, de la propuesta inicial de 10 pts para los alambres comunes y 12,5 para los galvanizados y los estañados, se pasó en el dictamen de la Sección a 8 y 9,5 respectivamente. Circular de la AIS, 11-10-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

³⁴ Circular de la AIS, 11-10-1890. ATHA, Fondo Ajuria, p.o.

³⁵ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 6, p. 314.

0,95 a 17 pts los 100 kg. A pesar de ello, en su voto queda patente el acuerdo de las llamadas clases productoras nacionales³⁶.

Pero, como hemos visto, este hermanamiento de las clases productoras nacionales no era bien recibido por todos. Tanto el Duque de la Victoria como el Marqués de Aguilar de Campóo se mostraban completamente contrarios a la elevación de los derechos para los productos metalúrgicos y, sobre todo, a la supresión de las franquicias arancelarias. El voto del marqués de Aguilar de Campóo resume en buena medida los argumentos esgrimidos por los defensores del mantenimiento de las tarifas especiales:

“Estas tarifas han sido objeto de leyes anteriores: afectan á derechos de tercero, y entiende el firmante de este voto que no es buena política el estar hablando con frecuencia de ellas como si fuera posible alterarlas sin consentimiento de aquellos á quienes la modificación pudiera afectar, siendo además evidente que el estado del Tesoro no es de tal manera desahogado que pueda ofrecer á las Compañías la indemnización á que indudablemente tendrían derecho. (...) Es de todo punto evidente que, necesitando como necesitamos todavía que vengan capitales nacionales ó extranjeros á terminar nuestra incompleta red de comunicaciones, todo lo que sea discutir los derechos legalmente concedidos á esta industria de los transportes, que tantos beneficios ha reportado y reporta á España, viene a dificultar la terminación de nuestra red, y redundando en definitiva en detrimento de nuestra agricultura y de nuestra producción nacional”³⁷.

c) Los trabajos de la Comisión

Una vez terminados los trabajos de las secciones, los acuerdos de las mismas fueron discutidos en la Comisión, que finalmente elaboraría un informe y propondría al gobierno qué aspectos del arancel deberían ser modificados en su futura reforma. Los acuerdos y los votos particulares de la sección segunda fueron discutidos en las sesiones de los días 27 y 28 de octubre de 1890. Como resumen de las mismas se puede decir que las propuestas de los siderúrgicos y los metalúrgicos fueron recogidas en buena medida en las conclusiones de la Comisión. Se acordó la propuesta de reforma de las partidas para hacerlas más acordes a los cambios experimentados por el sector siderúrgico y, como se puede ver en el apéndice, en prácticamente todas las partidas se respetó la propuesta de la AIS y de la sección segunda. Las únicas modificaciones significativas correspondieron a la maquinaria agrícola, cuyos derechos

³⁶ “La agricultura, sacrificada por los impuestos interiores y las tarifas arancelarias, pide justicia y alivio en los primeros y elevación de las segundas, para no sucumbir por completo. Sin embargo, la clase agrícola pide al mismo tiempo protección decidida para las demás industrias nacionales, considerándolas hermanas”. La Reforma Arancelaria (1890), tomo 6, p. 372.

³⁷ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 6, p. 330-331. En el mismo sentido se expresaba el Duque de la Victoria en la conclusión de su voto particular. *Ibidem*, p. 342.

se redujeron de 17 a 14 ptas por 100 kg³⁸, las embarcaciones de casco de hierro, que bajaron de 35 a 25 ptas los 100 kg, y los tornillos, tuercas y remaches, que bajaron de 20 a 15 ptas los 100 kg.

Por lo que respecta a la derogación de las tarifas especiales para el ferrocarril, la resistencia mostrada por los defensores de los intereses de las compañías ferroviarias hizo que las aspiraciones de la industria nacional no fueran tenidas en cuenta³⁹. La conclusión de la Sección sobre este asunto fue defendida, entre otros, por Becerro de Bengoa, que destacó el importante apoyo que la eliminación de las tarifas especiales había tenido entre los informantes⁴⁰. A pesar de esta defensa, la resolución final de la Comisión se aproximaba mucho más a lo propuesto en los votos particulares del Duque de la Victoria y del Marqués de Aguilar de Campóo:

“Que se recomiende al Gobierno que en caso de considerarse indispensable para el desarrollo de la industria siderúrgica y sus derivados, derogar ó modificar las tarifas especiales de que para la introducción del material de ferrocarriles gozan algunas empresas, se busque, de acuerdo con las mismas, los medios de realizarlo”⁴¹.

Las negociaciones posteriores a la comisión y el arancel de 1891

Como señalaba Moret en su voto particular, el arancel propuesto por la Comisión no respondió a las expectativas de los “interesados” en lo que se refiere a los productos siderometalúrgicos. Por este motivo, “terminado ya el dictamen de la mayoría, los interesados han vuelto á celebrar nuevas conferencias para llegar á un Arancel que sustituya al proyectado por la Comisión”⁴².

Efectivamente, los representantes de la AIS siguieron trabajando, pero no tanto para modificar el arancel, que, como hemos visto, coincidía en buena medida con sus peticiones, sino para

³⁸ Aunque en las conclusiones de la sección segunda aparecen 10 ptas por 100 kg para la maquinaria agrícola, se trata de un error de imprenta Véase el debate de la Comisión al respecto en La Reforma Arancelaria, tomo 6, pp. 413-414.

³⁹ La cuestión ferroviaria había sido uno de los principales caballos de batalla de la industria siderúrgica desde la ley de ferrocarriles de 1855. Sin embargo, en la pugna que mantuvieron siderúrgicos y compañías ferroviarias la balanza se inclinó continuamente a favor de éstas hasta finales del siglo XIX. El sector ferroviario contó con importantes apoyos entre los políticos y los altos miembros de la administración del Estado, a los que las principales compañías incluían en sus consejos de administración con el objetivo de mantener los vínculos con el poder político. Sobre este tema véase Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998), pp. 177-192.

⁴⁰ “Si hay 70 informantes mineros, industriales y comerciantes, más de 60 piden por unanimidad el procedimiento que aquí se sigue. Es decir, que esta conclusión refleja el espíritu de la mayor parte de los fabricantes que dicen que las tarifas industriales que tienen los ferrocarriles matan por completo su industria. Nosotros, pues, nos hemos inspirado en el espíritu de los informantes, que algún peso han de tener estas contestaciones”. La Reforma Arancelaria, tomo sexto, p. 423.

⁴¹ La Reforma Arancelaria (1890), tomo 6, pp. 424 y 550.

⁴² La Reforma Arancelaria (1890), tomo 6, p. 581, nota 2.

lograr algún acuerdo en lo referido a las tarifas especiales para los materiales destinados a los ferrocarriles. La resolución adoptada por la Comisión, en la que se habían impuesto los criterios defendidos por el máximo representante de los intereses de las compañías de ferrocarriles, había defraudado las expectativas de la principal empresa siderúrgica (AHB). Por este motivo, su consejo de administración, inmediatamente después de terminar las sesiones de la Comisión, señalaba la necesidad de reunirse con Juan Barat (director de la Compañía del Norte) y con el Duque de la Victoria para tratar de alcanzar un acuerdo entre siderúrgicos y ferroviarios que pudiese ser elevado al gobierno antes de la publicación del arancel⁴³. El Duque de la Victoria, con el apoyo de Barat, decidió someter la propuesta al comité de la compañías de ferrocarriles, las cuales se mostraron dispuestas a establecer una comisión mixta para negociar la eliminación de las tarifas especiales, a cambio de reducir los derechos en la tarifa general del arancel⁴⁴.

Con el fin de llevar una proposición concreta a la Comisión mixta, los representantes de 17 empresas que elaboraban materiales para ferrocarril se reunieron los días 24, 25 y 26 de noviembre de 1890 en Madrid. Además de las empresas siderúrgicas y metalúrgicas pertenecientes a la AIS, estaban representadas las principales fábricas de maquinaria de Cataluña, Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, Nueva Vulcano y Alexander Hermanos⁴⁵. En dichas reuniones se alcanzaron dos acuerdos. En primer lugar, se fijaron unos derechos intermedios entre los del arancel general propuesto por la Comisión y los de la tarifa especial número 1 que se aplicaba a los materiales para ferrocarriles⁴⁶. En segundo lugar, se nombró una comisión para negociar con las compañías de ferrocarriles, compuesta por Manuel Ginart, representante de la Maquinista Terrestre y Marítima en Madrid, y el presidente y el secretario de la AIS, Federico Bayo y Joaquín Angoloti respectivamente. En la reunión se previó también la posibilidad de movilizar a todos los fabricantes del sector si las

⁴³ La compañía de ferrocarriles del Norte era uno de los principales accionistas de Altos Hornos de Bilbao, por lo que Juan Barat era al mismo tiempo director de la compañía ferroviaria y miembro del consejo de administración de la empresa siderúrgica. Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal (1998), pp. 177-192. (1998), p. 189 y Díaz Morlán (2002), p. 122.

⁴⁴ C.A. de AHB, 7-11-1890. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁴⁵ Circular de la AIS, 29-11-1890. ATHA. Fondo Ajuria, p.o.

⁴⁶ Esto coincidía con la propuesta que había remitido AHB a la AIS: "... podrían modificarse los derechos propuestos para el material de Ferrocarriles á fin de que fuesen mas aceptables para las Compañías que lo emplean y los admitiese la Junta Arancelaria considerando que podría bastar para nuestra protección un promedio entre lo que señala el arancel general y lo que pagan las referidas Compañías, cuya rebaja podría proponerse solo para estas". En esa misma propuesta recomendaba que las empresas asociadas buscasen una solución al tema que conciliase "todos los intereses sin extremar exigencias". C.A. de AHB. 7-10-1890. AFB. Fondo AHV, libro 19.

negociaciones no avanzaban en la dirección deseada: “si es necesario llamaré a Madrid de nuevo a los fabricantes para que le ayuden y refuercen en sus gestiones”⁴⁷.

Con algún retraso, motivado por problemas de salud del Duque de la Victoria, la reunión entre ferroviarios y siderometalúrgicos tuvo lugar finalmente en febrero de 1891. A la misma acudieron los representantes de la AIS acompañados de Pradera (La Vizcaya) y Enrique Disdier (jefe facultativo de Altos Hornos de Bilbao) y dos nuevos vocales de la asociación (probablemente representantes de los intereses metalúrgicos), Comyn y Landecho. En la reunión no se alcanzó ningún acuerdo, puesto que a los requerimientos de siderúrgicos y metalúrgicos para que los representantes de las empresas ferroviarias señalasen que rebaja consideraban necesaria en la tarifa general para que se eliminasen las tarifas especiales para el material ferroviario, éstos no presentaron ninguna propuesta y solicitaron tiempo para exponer el asunto a sus respectivas compañías⁴⁸.

El fracaso de las negociaciones con las empresas ferroviarias hizo que la AIS y las grandes empresas vizcaínas abandonasen la vía de la negociación y presionasen directamente a los poderes públicos para tratar de conseguir sus objetivos. Joaquín Angoloti y Mesa, como representante de la AIS desplegaba una intensa actividad. Así, el 26 de mayo de 1891 presentó una proposición en la Asamblea de Cámaras de Comercio celebrada en Madrid, en la que se solicitaba que se incorporaran al arancel general las tarifas especiales para la introducción de material fijo y móvil para ferrocarriles. La propuesta fue aprobada por unanimidad y sin discusión⁴⁹. Al mismo tiempo, defendió los intereses de la asociación mediante la redacción de artículos, publicados en los principales periódicos de Madrid⁵⁰.

Por su parte, las dos grandes empresas vizcaínas utilizaron todos los medios a su alcance para presionar directamente al gobierno. Tras el fracaso de las negociaciones con los ferroviarios, el consejo de administración de AHB apuntaba “la conveniencia de que (...) se gestione ante los poderes públicos la manera de que desaparezcan las tarifas especiales para las compañías de ferrocarriles apelando á aquellos medios que se crean más conducentes a conseguir tal propósito”⁵¹.

Por este motivo, en agosto de 1891 solicitaba a los influyentes miembros de su comité en Madrid que apoyasen “con sus valiosas influencias personales”, las gestiones realizadas por

⁴⁷ Circular de la AIS, 29-11-1890. ATHA. Fondo Ajuria, p.o.

⁴⁸ C. A. de AHB. 17-2-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁴⁹ C. A. de AHB. 29-5-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁵⁰ C. A. de AHB. 23-12-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁵¹ C. A. de AHB. 17-2-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

los representantes de la AIS, en especial en el tema de los derechos de los materiales para el ferrocarril, por ser éstos “los más importantes para los intereses de la Sociedad”⁵². Sin embargo, la falta de resultados hizo que durante el mes de diciembre Altos Hornos de Bilbao reforzase su representación en Madrid, enviando a Fernando Molina (jefe administrativo y a Enrique Disdier (jefe facultativo), junto con los consejeros Juan Gurtubay y Mariano Vilallonga. El objetivo era “exponer verbalmente á los personajes y en todos los centros que podían influir en la cuestión, las razones que asisten a nuestra industria, especialmente en lo tocante al material de ferro-carriles”. Esta delegación actuó de forma coordinada con otra comisión de características similares que La Vizcaya había enviado a Madrid⁵³.

Los trabajos llevados a cabo por la AIS y, sobre todo, por las grandes empresas siderúrgicas vizcaínas sirvieron para que en la exposición de motivos del Real Decreto que fijaba los nuevos aranceles se reconociera “la razón que les asiste, sobre todo por lo relativo á las Compañías de caminos de hierro, contra cuyas franquicias especialmente dirigen sus reclamaciones”, ya que:

“La subvención indirecta, concedida en la forma de exención ó devolución de los derechos arancelarios correspondientes al material de hierro, hace recaer sobre una sola é importantísima industria española el sacrificio que toda la nación en general debe hacer para facilitar la construcción de sus obras públicas. Sin perjuicio de que sean respetados los compromisos contraídos en cumplimiento de leyes vigentes, es justo limitar su extensión á lo estrictamente debido, y preparar para lo venidero otros sistemas equivalentes de protección á los ferrocarriles, si todavía fuesen necesarios”⁵⁴.

A pesar de este reconocimiento, se mantenían las tarifas especiales 1 y 2 para los materiales empleados en la construcción de los ferrocarriles. Decisión que, lógicamente, no dejó conformes a siderúrgicos y metalúrgicos que continuaron presionando al poder político para tratar de conseguir la eliminación de las mismas.

Sin embargo, las gestiones llevadas a cabo por el grupo de presión de siderúrgicos y metalúrgicos no fueron un completo fracaso. En primer lugar, se consiguió que se fijasen unos derechos para el carbón menos elevados que los propuestos inicialmente por la Comisión⁵⁵. En segundo lugar, y lo que es más importante, se lograron para los hierros y aceros unas tarifas arancelarias que iban más allá de lo solicitado inicialmente por los siderúrgicos y de lo propuesto por la propia Comisión. Por lo general, los derechos establecidos para los productos

⁵² C. A. de AHB. 5-8-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁵³ C. A. de AHB. 18-12-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁵⁴ Real Decreto de 31-12-1891. Martínez Alcubilla. Apéndice de 1892, p. 5.

⁵⁵ En el dictamen de la comisión, se propuso inicialmente un derecho de 3 pesetas por tonelada, mientras que en el arancel este derecho quedó reducido a 2,5 pesetas en la segunda columna.

siderúrgicos suponían aumentar en un tercio la propuesta de la Comisión en la mayoría de las partidas. Aunque con diferencias importantes entre unas partidas y otras, los productos metalúrgicos (tubos, hojalata, clavos, etc.) tuvieron incrementos medios en torno a un tercio de lo solicitado. No ocurrió lo mismo, sin embargo, con la maquinaria, cuyos derechos coincidían, por lo general, con los de la propuesta de arancel (véase apéndice).

Dado el preámbulo del R. D. de 31 de diciembre de 1891, podría pensarse que se trataba de una compensación a la industria siderúrgica por el sacrificio que se le imponía. Sin embargo, como ha señalado Serrano Sanz (1987), esta elevación de derechos no era una compensación por el mantenimiento de las tarifas especiales, sino que simplemente constituía un punto de partida para la negociación de futuros tratados de comercio⁵⁶. Así queda reflejado en las actas de Altos Hornos de Bilbao, que recogen los resultados de la reunión mantenida por los representantes de la AIS con los miembros de la comisión encargada de redactar el arancel definitivo:

“...se ha conseguido en cambio elevar en un 33% los derechos primeramente propuestos, cuya subida permitirá sin temor alguno para la industria realizar convenios especiales con otras naciones”⁵⁷.

En el mismo sentido apunta la exposición del citado Real Decreto:

“Aunque deba entenderse que la más baja de las dos tarifas servirá, por regla general, para las relaciones mercantiles de España con aquellos países que, en cambio, le concedan las condiciones más favorables de sus respectivos Aranceles, no cree conveniente el Gobierno declarar inalterables las cuotas, porque podrá ser útil en algunas ocasiones modificarlas, á fin de obtener, en cambio de concesiones bien meditadas, ventajas de la mayor importancia”⁵⁸.

En definitiva, los elevados derechos arancelarios establecidos para una buena parte de los productos siderúrgicos fueron concebidos por el gobierno para ofrecer un amplio margen para realizar concesiones en la negociación de los tratados de comercio sin perjudicar excesivamente a los intereses de los industriales españoles, como lo demuestran los tratados comerciales firmados en los meses posteriores a la promulgación del arancel⁵⁹. Sin embargo, el fracaso de las negociaciones con Francia y el fuerte rechazo mostrado por las clases productoras nacionales a la firma de tratados comerciales con Alemania y otras naciones acabaron convirtiendo el arancel de 1891 en un regalo concedido por la Administración a los

⁵⁶ Esta idea constituye una de las conclusiones fundamentales de Serrano Sanz (1987), p. 142, quien considera el arancel de 1891 como “un elemento de partida para el proceso de negociación de tratados y en particular del francés”.

⁵⁷ C. A. de AHB. 10-3-1891. AFB. Fondo AHV, libro 19.

⁵⁸ Real Decreto de 31-12-1891. Martínez Alcubilla. Apéndice de 1892, p. 5.

⁵⁹ Como señala Serrano Sanz (1987), pp. 176-177, se trataba de “tarifas especialmente hechas para unas negociaciones duras y no (...) de tarifas propias de una ofensiva proteccionista autóctona”.

siderúrgicos y metalúrgicos españoles al mejorar notablemente las peticiones iniciales de éstos.

Los elevados derechos establecidos por el nuevo arancel eran innecesarios, pues iban mucho más allá, no ya de lo necesario, sino incluso de lo que los propios industriales habían considerado suficiente inicialmente. En el caso de la siderurgia, en momentos de fuerte competencia entre las fábricas para hacerse con una cuota del todavía reducido mercado interior, esta sobreprotección no tenía por qué tener consecuencias negativas sobre los precios interiores, pero, una vez cartelizada una parte del mercado interior, se podían derivar consecuencias negativas para los consumidores de los productos siderúrgicos y metalúrgicos. Esto fue lo que ocurrió en España a partir de 1893 cuando los productores siderúrgicos trataron de apurar al máximo las posibilidades que les ofrecía el arancel para aumentar sus beneficios por medio de acuerdos de precios. Además, una vez recibido el regalo de los elevados derechos arancelarios, se mostraron contrarios a ceder lo más mínimo y se movilizaron para impedir que se realizaran concesiones perjudiciales para sus intereses como ocurrió con su rechazo al tratado comercial con Alemania.

Conclusiones

Las empresas siderúrgicas y metal-mecánicas influyeron notablemente en la redacción del arancel de 1891. A las actuaciones individuales de cada una de las empresas habría que sumar el importante papel jugado por la Asociación de las Industrias Siderúrgicas, que realizó una defensa conjunta de los intereses del sector siderúrgico y de las industrias metalúrgicas y de maquinaria que se sumaron a la misma, sin descartar la importancia de otras organizaciones como el Fomento del Trabajo Nacional. El principal éxito de estas actuaciones reside en que no tuvieron ninguna dificultad para conseguir que la comisión encargada de la reforma del arancel, en un primer momento, y el gobierno, después, aceptasen la propuesta de arancel que realizaron para los productos siderometalúrgicos. No obstante, a pesar de sus denodados esfuerzos, no tuvieron la fuerza suficiente para imponerse a los intereses de las compañías ferroviarias en el espinoso tema de las tarifas especiales para el material de ferrocarriles.

En las páginas anteriores se ha demostrado que hubo un elevado grado de acuerdo entre los representantes de los intereses metalúrgicos y siderúrgicos. De hecho, existió una gran similitud en las peticiones que elevaron al gobierno. El único escollo que dificultó en los primeros momentos una acción coordinada de los siderúrgicos y de las industrias derivadas

fue la mayor libertad que exigían las grandes empresas siderúrgicas para poder reducir los derechos de los materiales destinados a la construcción de ferrocarriles con el objetivo de poder llegar a un acuerdo con las compañías de ferroviarias. Sin embargo, una vez terminados los trabajos de la comisión para la reforma arancelaria, las empresas siderúrgicas y metal-mecánicas unieron sus fuerzas para negociar con las compañías de ferrocarriles antes de que se publicase el nuevo arancel.

Por último, el análisis de la documentación inédita procedente de las empresas siderúrgicas y de la Asociación de la Industria Siderúrgica corrobora la hipótesis apuntada por Serrano Sanz (1987) de que el proteccionismo inaugurado en 1891 vino forzado más por las negociaciones comerciales con Francia que por una ofensiva autóctona. Como consecuencia de ello, el aumento de la protección fue más allá de lo necesario e, incluso, de lo solicitado por los propios industriales en el caso de los productos siderúrgicos y metalúrgicos. Con el fin de disponer de un amplio margen para poder negociar tratados comerciales con otras naciones, los derechos de los productos siderúrgicos y metalúrgicos se aumentaron un 33% por encima de las peticiones de los propios industriales. El fracaso de las negociaciones con Francia y la fuerte oposición de los industriales a la firma de nuevos tratados comerciales hicieron que estos elevados derechos acabaran convirtiéndose en permanentes.

Bibliografía

- ALCUBILLA, Marcelo (1868-1892): *Diccionario de la administración española*, Madrid.
- COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ, Manuel y VIDAL, Javier (1998): *150 años de ferrocarriles en España*, Madrid, Anaya, 2 vols.
- DÍAZ MORLÁN, Pablo (2002): *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios*, Madrid, Marcial Pons.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (1983): “Nacimiento y consolidación de la moderna siderurgia vasca (1849-1913): el caso de Vizcaya”, *Información Comercial Española*, 598, pp. 9-19.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (2001): “De la primera industrialización a la reconversión industrial: la economía vasca entre 1841 y 1990”, en GERMÁN, Luis, LLOPIS, Enrique, MALUQUER DE MOTES, Jordi y ZAPATA, Santiago (eds.), *Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX*, Barcelona, Crítica, pp. 95-124.
- NADAL, Jordi y SUDRIÀ, Carles (1993): “La controversia en torno al atraso económico español en la segunda mitad del siglo XIX (1860-1913)”, *Revista de Historia Industrial*, 3, pp. 199-228.
- OJEDA, Germán (1985): *Asturias en la industrialización española, 1833-1907*, Madrid, Siglo XXI.

SERRANO SANZ, José María (1987): *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895*, Madrid, Siglo XXI.

VARELA ORTEGA, José (2001): *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*, Madrid, Marcial Pons y Junta de Castilla y León.

| <i>Comparación de los aranceles de 1882 y 1891 con las propuestas presentadas en la reforma arancelaria de 1890 (clase segunda del arancel)</i> | | | | | |
|---|---|-------------------|----------------|-----------------|---|
| <i>Partidas</i> | <i>Arancel de 1882 (2ª columna)</i> | <i>Propuestas</i> | | | <i>Arancel de 1891 (2ª columna)</i> |
| | | <i>AIS</i> | <i>Sección</i> | <i>Comisión</i> | |
| Hierro fundido en lingotes y piezas inutilizadas | 2,00 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 2,00 |
| Hierro colado en tubos de 10 mm. y más de espesor | 3,50 | 4,00 | 4,00 | 4,00 | 5,00 |
| Hierro colado en tubos de menos de 10 mm. de espesor | 3,50 | 7,00 | 6,00 | 6,00 | 8,00 |
| Retal de hierro dulce y acero | 2,50 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,35 |
| Acero en lingotes y el hierro basto (tochos) | 2,50 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 5,00 |
| Aceros finos al crisol | 8,65 | 25,00 | 8,00 | 25,00 | 25,00 |
| Barras carriles | 4,55 | 4,50 | 4,50 | 4,50 | 6,00 |
| Hierro y acero en barras de todas las figuras, menos los flejes | 8,65 | 7,00 | 7,00 | 7,00 | 9,50 |
| Chapas de más de 3 mm. | 6,70/8,65 | 8,00 | 8,00 | 8,00 | 10,70 |
| Chapas de menos de 3 mm. | 8,65 | 10,00 | 9,50 | 9,50 | 13,00 |
| Flejes | 8,65 | 9,00 | 9,50 | 9,50 | 13,00 |
| Tubos soldados y cerrados | 8,50 | 12,00 | 10,00 | 10,00 | 18,00 |
| Tubos de hierro cubiertos de chapa de latón o galvanizados | 8,50 | 18,00 | 15,00 | 15,00 | 20,00 |
| Tornillos, tuercas, arandelas y remaches | 14,85 | 15,00 | 20,00 | 15,00 | 21,00 |
| Clavos, escarpías, etc. | 14,85 | 20,00 | 20,00 | 25,00 | 25,00 |
| Alambre de 43 centésimas de mm. hasta un cm. | 6,55 | 10,00 | 8,00 | 9,50 | 12,00 |
| Alambre de 42 centésimas de mm. a 3 centésimas de mm. | 6,55 | 10,00 | 8,00 | 16,00 | 16,00 |
| Piezas compuestas de barras y chapas sujetas con redoblones o tornillos | 11,25 | 12,50 | 12,50 | 12,50 | 17,00 |
| Hojadelata sin manufacturar | 13,85 | 18,00 | 16,00 | 16,00 | 20,00 |
| Hojadelata manufacturada | 50,95 | 40,00 | 40,00 | 40,00 | 50,00 |

Fuentes: La Reforma arancelaria (1890) Martínez Alcubilla (1882-1892).

Notas: La Sección propuso una rebaja en algunas partidas si se eliminaban las tarifas especiales para los materiales para los ferrocarriles: los carriles pasarían a cotizar 3,5 pts; las chapas de más de 3 mm., 6,5, y las piezas compuestas de chapas y barras, 10. En lo que se refiere a maquinaria, los derechos de la partida relativa a locomotoras y locomóviles bajarían hasta 24 pts. los 100 kg. y los de las placas giratorias hasta 12.

El tratado comercial con Suiza (17-7-1892) rebajó los derechos de los clavos para tapiceros de 25 a 20 pts los 100 kg. Previamente, el acuerdo con Suecia y Noruega había reducido los del clavo para herrar animales a 15 pts los 100 kg. (Serrano Sanz, 1987, pp. 190-193).

| <i>Comparación de los aranceles de 1882 y 1891 con las propuestas presentadas en la reforma arancelaria de 1890 (clase undécima del arancel)</i> | | | | |
|--|---|-------------------|-----------------|---|
| <i>Partidas</i> | <i>Arancel de 1882 (2ª columna)</i> | <i>Propuestas</i> | | <i>Arancel de 1891 (2ª columna)</i> |
| | | <i>Sección</i> | <i>Comisión</i> | |
| Máquinas agrícolas | 0,95 | 17,00 | 14,00 | 14,00 |
| Motores de todas clases con ó sin caldera, y las calderas sueltas | 2,40 | | 18,00 | 18,00 |
| Locomotoras, locomóviles y máquinas para la Marina, con sus calderas o las calderas sueltas | 2,40 | | 28,00 | 28,00 |
| Placas giratorias para locomotoras, vagones y carruajes, carros transbordadores, gruas, etc. | 8,00 | 13,50 | 13,50 | 15,00 |
| Carruajes de todas clases para viajeros en ferrocarriles y las piezas de madera concluidas para ellos | 37,90 | 36,00 | 36,00 | 36,00 |
| Vagones, furgones y vagonetas de todas clases para ferrocarriles, las vagonetas para minas.... | 10,85 | 23,00 | 23,00 | 23,00 |
| Carruajes de todas clases para tranvías y las piezas de madera concluidas para los mismos | 37,90 | 58,00 | 58,00 | 58,00 |
| Embarcaciones de casco de hierro o de acero, y las de construcción mixta, de cualquier cabida | 12,50 | 35,00 | 25,00 | 35,00 |
| Fuentes: La Reforma arancelaria (1890) Martínez Alcubilla (1882-1892). | | | | |