

La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1856-1936)

Olga Macías. Universidad del País Vasco

La configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de distintos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores. Determinar los grupos de poder que abogaron por la construcción de las distintas líneas, y observar la vinculación del sector ferroviario con los otros sectores controlados por estos grupos inversionistas, es el objetivo de esta comunicación.

La red ferroviaria vasca es resultado de iniciativas que consideraron la construcción de los ferrocarriles bajo diferentes objetivos funcionales. Estos criterios fueron complementándose hasta configurar dos sistemas ferroviarios de diferente ancho viario. Al mismo tiempo, se daba paso a la concentración empresarial del sector.

Durante la primera etapa de la construcción ferroviaria española, la construcción de los ferrocarriles fue un negocio para los inversionistas extranjeros. Estos influyeron en su trazado inicial, por lo que los comerciantes bilbaínos se apresuraron a realizar aquellas obras necesarias para integrar el puerto de Bilbao en el nuevo medio de transporte. Además, propulsaron la creación de una red ferroviaria de vía estrecha que, desde Bilbao, articuló todas las provincias vascas.

Paralelamente a este proceso de construcción, tuvo lugar la concentración empresarial del sector ferroviario vasco. De esta transformación, surgieron tres compañías que controlaban la mayor parte de la infraestructura ferroviaria vasca. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España dominaba el eje de vía ancha Madrid-Bilbao-Irún. Mientras, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Santander y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, repartían su hegemonía por los ejes de vía estrecha Bilbao-Santander y Bilbao-San Sebastián respectivamente.

Además, los inversores ferroviarios participaban de otros negocios tanto en el País Vasco como fuera de él. Después de analizar estas relaciones se puede observar dos grupos de inversores. Aquellos para los que el ferrocarril era un elemento complementario de sus actividades económicas, ya fuese como abastecedor de materias primas, transporte de sus producciones, o como consumidor de ambas; y aquellos que se plantearon la explotación ferroviaria como un negocio en sí mismo, desvinculado de otros sectores industriales.

La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1856-1936)

Olga Macías. Universidad del País Vasco

La configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de distintos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores. Determinar los grupos de poder que abogaron por la construcción de las distintas líneas, y observar la vinculación del sector ferroviario con los otros sectores controlados por estos grupos inversionistas, es el objetivo de esta comunicación.

1.- Los capitales movilizados por las construcciones ferroviarias

La red ferroviaria vasca es resultado de iniciativas que plantearon la construcción de los ferrocarriles con distintos objetivos funcionales. Estos diversos criterios fueron complementándose hasta configurar dos sistemas ferroviarios de diferentes anchos viarios. Al mismo tiempo, se daba paso a la concentración empresarial del sector.

1.1.- *El capitalismo comercial y la configuración de las líneas de carácter general radial (1845-1870).*

Durante la primera etapa de la construcción ferroviaria española, y al amparo de una legislación liberal, la construcción de las líneas férreas fue un negocio para los inversionistas extranjeros. Estos influyeron en su trazado inicial, que quedó circunscrito a los intereses de economías extranjeras, lo que terminó por condicionar el posterior trazado de la red ferroviaria española. De este modo, la primera línea que recorrió el País Vasco en 1864 desde Madrid hasta Irún fue construida por capital francés¹. Esta línea, explotada por la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, dejaba de lado a la capital vizcaína. Por esta razón, comerciantes bilbainos plantearon su ampliación hasta Bilbao con el ferrocarril de Tudela a Bilbao². Esto comerciantes fueron los que fundaron el Banco de Bilbao y con la construcción de esta línea férrea trataban de adecuar sus actividades mercantiles a las nuevas exigencias del comercio internacional y peninsular ofrecidas por la reforma aduanera de 1841.

Los objetivos sentados por los promotores de esta línea se cumplieron, pese a la absorción de la Compañía de Tudela-Bilbao por la del Norte. A pesar de este trasvase empresarial, en esta compañía se mantenía la presencia de inversores vizcaínos, pero esta vez, vinculados con las grandes acerías de la margen izquierda de la Ría³. Se daba paso a la adecuación del ferrocarril de Tudela-Bilbao hacia las nuevas necesidades surgidas del desarrollo siderometalúrgico vizcaíno.

Por lo tanto, los capitales comerciales bilbainos se apresuraron a acometer aquellas infraestructuras necesarias para su pervivencia. Su financiación permitió el surgimiento de una banca local fuerte, respaldo del posterior desarrollo industrial propulsado por la minería. Serían los

¹ Para el estudio detallado de los orígenes, formación y explotación de las compañías ferroviarias vascas ver la obra de Angel M^o Ormaechea, *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Eusko Treabideak/Ferrocarriles Vascos. Bilbao, 1989. 851 págs..

² Ormaechea, Angel M^o: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*. Págs. 3-14.

³ González Portillo, Manuel: *La Formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*. Págs. 104-118. Montero, Manu: *Mineras, banqueros y navieros*. Leioa, 1990. Págs. 211-212.

protagonistas de este nuevo orden económico los que auspiciaron la prolongación de la línea Tudela-Bilbao hasta Portugalete. Y también, los que promovieron la creación de una red ferroviaria de vía estrecha que desde Bilbao articuló todas las provincias vascas.

1.2.- La construcción ferroviaria en el País Vasco entre 1870 y 1920

La segunda fase de la construcción ferroviaria en el País Vasco vino condicionada por los cambios económicos surgidos de la explotación masiva del mineral de hierro vizcaíno y, también, por las expectativas de la creación de un mercado español. Se dio paso de un capitalismo comercial a otro de tipo industrial en el que el ferrocarril se consolidó como un elemento imprescindible en la articulación de la estructura productiva. En primer lugar, se planteó dotar a la siderurgia de la margen izquierda de la Ría del acceso al mercado peninsular mediante la ampliación de la línea Tudela-Bilbao hasta Portugalete. Al mismo tiempo, distintos inversionistas bilbaínos abordaron la construcción de una serie de líneas que tenían como epicentro la capital bilbaína.

La construcción del *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* surgió de la iniciativa de tres grupos inversores diferenciados, pero relacionados entre sí⁴. En primer lugar, se encuentran inversionistas presentes en todos los niveles productivos de las actividades mineras, como los Ibarra⁵. Un segundo grupo estaba formado por capitalistas macrileños, catalanes y franceses, vinculados con los grandes negocios ferroviarios españoles y franceses⁶. Y un tercer grupo, estaba compuesto por comerciantes bilbaínos, dedicados a la importación y vinculados con los negocios marítimos⁷.

En cuanto a los ejes ferroviarios Bilbao-San Sebastián y Bilbao-Santander, a pesar de que sus primeros inversores provenían de diferentes campos económicos, todo ellos eran autóctonos. Desde mineros pertenecientes a la nueva burguesía empresarial, hasta indianos que buscaban rentabilizar sus capitales, pasando por pequeños inversionistas vinculados con las actividades tradicionales de las zonas por las que transcurrían estas líneas ferroviarias. Estos primeros inversores, mediante un proceso de integración empresarial, terminaron por consolidar dos grupos ferroviarios hegemónicos. Uno estaba capitaneado por la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao* y, el otro, por la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Estas compañías fueron más allá de la explotación de sus líneas, y pronto se vieron inmersas en un proceso de ampliación de sus respectivas áreas de influencia.

⁴ La línea ferroviaria de Bilbao a Portugalete fue concedida por Real Orden de 15 de junio de 1881 a Federico de Soláguir, quien la traspasó a la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* que se constituyó el 10 de mayo de 1884. Destaca la ausencia de nombres tan sobresalientes en la explotación de mineral y posterior transformación como los Chávarri, vinculados con la fábrica La Vizcaya, aunque sí bien, las conexiones de este grupo familiar ya estaban presentes en la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* a través de los Urquijo.

⁵ Los Ibarra eran productores y exportadores de minerales, accionistas de grandes compañías mineras extranjeras y promotores de Altos Hornos de Bilbao.

⁶ Sobre todo, estaban presentes en la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, concesionaria de la línea de Tudela-Bilbao. Dentro de este grupo, además del peso específico del Crédito Mobiliario, el Banco de Castilla y el Crédito General de Ferrocarril, destacaba el grupo familiar de los Urquijo, financieros madrileños que se vincularon tempranamente con la transformación del mineral a través de sus fábricas de *La Vizcaya* y *La Iberia*.

⁷ Entre estos destacan nombres como Arteche, Aznar, Astigarragu, Urigüen, Landeche, Yohn, Briñas, Lund, Olano o Basterra.

La línea de Bilbao a Durango, explotada por la *Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya*, fue el origen del enlace Bilbao-San Sebastián en vía estrecha⁸. Sus accionistas se pueden dividir en tres grupos inversores de distinta procedencia. El primero, estaba compuesto por capitalistas que se especializaron en el negocio ferroviario y que no tenían vinculación con los negocios tradicionales bilbaínos o mineros⁹. Un segundo grupo, lo formarían aquellos inversores mineros o siderúrgicos que buscaban en el ferrocarril el medio para abastecer sus empresas y dar salida a sus productos. Estaban vinculados con los grandes negocios siderúrgicos o con empresas próximas a línea Bilbao-Durango¹⁰. El tercer grupo lo formarían aquellos comerciantes que fundaron el Banco de Bilbao para quienes la construcción ferroviaria, además de ser en si misma un negocio, les permitía acceder a nuevos mercados¹¹.

Estos inversores, con alguna variación local sobre las nuevas líneas proyectadas, fueron los que construyeron y explotaron las ampliaciones de la línea Bilbao-Durango hasta San Sebastián. Entre los promotores del *Ferrocarril de Durango a Zumárraga*, además de los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, destacaban capitalistas bilbaínos, comerciantes, corredores marítimos, rentistas e inversionistas de bolsa que concebían el ferrocarril como un medio de rentabilizar sus capitales¹². A estos se les sumaron rentistas, armeros y otros inversores de Ermua, Elgoibar, Eibar y Zumárraga. Otro tanto de los mismo pasó con la construcción del *Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián*. Entre sus inversores sobresalían la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango, distintos ayuntamientos de la zona (Zarauz, Deba y Motrico), y capitalistas guipuzcoanos (Manuel Martí, Sebastián Irusta y José María Ariño).

En 1907 las tres compañías que explotaban las líneas Bilbao-San Sebastián se fusionaron en la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados*. Esta compañía siguió con la dinámica precedente de promocionar nuevas construcciones ferroviarias. De este modo, propició la construcción del *Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa*, explotado por la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*. Esta compañía estaba domiciliada en Bilbao, y sus principales

⁸ Ormaechea, Angel M^o: *Ferrocarriles en Euskadi, 1835-1936*. Págs. 377-386. Listado de suscriptores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Durango*. Esta línea fue concedida a Juan Timoteo de Ercilla el 29 de diciembre de 1877 quien, a su vez, la cedió a Francisco N. Igartua.

⁹ El promotor de la compañía, Francisco de Igartua, indiano sin conexiones con los grandes negocios comerciales, mineros o siderometalúrgicos, buscaba capitalizar sus inversiones a través del negocio ferroviario, y para ello impulsó la proyección de esta compañía ferroviaria y sus prolongaciones, hasta configurar la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que llegó a controlar la mayor parte de la estructura ferroviaria de vía estrecha construida en el País Vasco.

¹⁰ Juan José Jauregui era el segundo inversor en orden de importancia, propietario de minas en Vedia y promotor de la siderurgia Purísima Concepción de Astape (Amorebieta). Entre los principales accionistas se encontraba la Viuda de Tomás J. Epalza, perteneciente a la burguesía comercial bilbaína de mediados de siglo, sin vinculaciones con los negocios siderúrgicos o mineros y fundador del Banco de Bilbao.

¹¹ En un grupo de inversores de menor importancia, encontramos elementos vinculados con las actividades siderúrgicas la zona atravesada por la línea (Fernando Campos era propietario de la siderurgia San Juan de Usánsolo en Galdácano); miembros de la burguesía comercial o comerciantes bilbaínos de mediados de siglo sin vinculaciones con la minería o siderurgia, algunos de ellos promotores del Banco de Bilbao (José M^o Solán, Hilario Lund Claussen, Eduardo Coste y Vildósola, Vicente Uhagón, Aguirre y Compañía); promotores mineros y siderúrgicos (Ibarru Hermanos, Hijos de Gurtubay, José M^o Ampuero); algún naviero y corredores marítimos (Eduardo Aznar); y por último, algún inversionista no vinculado con los grandes negocios bilbaínos de finales de siglo, y que se especializaron en la gestión ferroviaria (Ramón Bergé, Manuel M^o de Gortazar).

¹² Ormaechea, Angel M^o, *op. cit.* Listado de los accionistas de la *Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga*, págs. 427-429. Entre estos se encontraban Juan B. Delmás, Mariano Zabálburu, Ricardo Arellano, Carlos Jaquet, José M^o Orbe y Justo de Violete.

accionistas estaban vinculados con las dos grandes compañías ferroviarias vascas de vía estrecha, Santander y Vascongados¹³.

La explotación ferroviaria de la zona oriental de Guipúzcoa se vio consolidada con la fusión en 1923 de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* y la *Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial*. Se creó así la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías* (S.E.F.T.). Esta compañía era la concesionaria de las líneas de San Sebastián a la Frontera, de San Sebastián a Hernani y, también, del ferrocarril del Plazaola.

A modo de conclusión, se puede decir que las conexiones de Vizcaya con Guipúzcoa y la frontera francesa partieron, en su mayor parte, de la iniciativa de capitales bilbaínos. Su rasgo común fue la conformación de un negocio estrictamente ferroviario, no supeditado a una producción determinada.

El origen del eje Bilbao-Santander fue el *Ferrocarril de Santander a Solares*¹⁴. Sus principales accionistas eran mineros vizcaínos que también poseían explotaciones mineras en la parte occidental de Cantabria¹⁵. La explotación de este ferrocarril les permitía exportar sus minerales y acceder a las factorías de Guriezo (Cantabria) y margen izquierda de la Ría. Algunos promotores de esta línea, vinculados con las Encartaciones, a los que se sumaron mineros de Gallarta y Triano, solicitaron la concesión de la línea Zorroza-Valmaseda. Esta línea, inaugurada en 1892, fue explotada por la *Compañía del Ferrocarril del Cadagua*. Sus principales accionistas estaban vinculados con las actividades mineras de Vizcaya (explotación, transporte y transformación)¹⁶ aunque también se encontraban presentes comerciantes bilbaínos que eran inversores de otras compañías ferroviarias vizcaínas¹⁷. El *Ferrocarril de Zalla a Solares* supuso la unión de las dos líneas anteriormente citadas y lo promovieron los principales accionistas de estas compañías¹⁸. Para finalizar, en 1894 se fusionaron las tres compañías con la creación de la *Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao*.

La mayoría de los accionistas del *Ferrocarril de la Robla*¹⁹ eran explotadores mineros vizcaínos. Estaban vinculados con actividades fabriles, bancarias y ferroviarias (Ferrocarril de Bilbao a Portugalete) y su principal objetivo era abastecer la industria vizcaína del carbón palentino-leonés.

¹³ Ormaechea, Angel M^o: *op. cit.*. Listado de accionistas la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa*. Págs. 578-579. Por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados se encontraba presente Plácido Allende; por la de Santander, Benigno Chávarri, Plácido Allende y Francisco de Arteche; y por la del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani (vinculada empresarialmente con la Compañía de Santander), Horacio Azqueta, Enrique Borda y Jerónimo Ochandiano.

¹⁴ El Ferrocarril de Santander a Solares fue concedido en 1887 e inaugurado en 1892.

¹⁵ Los principales accionistas eran: Valentín de Gorbeña, José Ibarra y Arregui, la Sociedad Bergé y Compañía, Luis de Zubirla, Gabriel y Fernando de Ibarra.

¹⁶ Los principales accionistas era Víctor y Romualdo Chávarri, la familia Qundra Salcedo, Eduardo Aznar y Sola, Pedro de Bastera, Fernando de Carranza, Valentín Gorbeña, Martín de Aldama y Enrique Aresti. Les seguían en menor importancia Pedro de Gandarias, José Hurtado de Saracho y Ezequiel Urigoea.

¹⁷ Hilario Lund y Claussen, y José M^o de Gurtubay.

¹⁸ Valentín Gorbeña, Fernando Carranza, Enrique Aresti, Ramón Bergé, Eduardo Aznar.

¹⁹ Entre los miembros del primer consejo de administración de la *Compañía del Ferrocarril de La Robla* se encontraban: Cirilo M^o de Ustara, Epifanio de la Gándara, Juan de Gurtubay, Luis de Salazar, Manuel de Orbe, Francisco de Arratia, Santos López de Letona, Victoriano Zabalinchaurreta, Paulino de la Sota, Enrique Aresti, Andrés Isasi (Marqués de Barambin), Manuel Ortiz y José A. de Errazquin.

Establecidos los ejes ferroviarios Bilbao-Hendaya y Bilbao-Santander, se dio paso a su ampliación hasta Vitoria y Pamplona. La inauguración del *Ferrocarril del Plazaola* y del *Ferrocarril Vasco-Navarro* fue la última gran oleada de la construcción ferroviaria en el País Vasco.

El *Ferrocarril de Plazaola* (línea de Andoain-Plazaola) fue promovido por los propietarios de minas de Elduayen, Berástegui y Leiza²⁰, y ampliado en 1914 hasta Lasarte y Pamplona bajo la financiación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Por lo tanto, el enlace ferroviario de vía estrecha con Pamplona fue promovido por capitales guipuzcoanos ajenos a las actividades industriales de esta provincia y por capitales bilbaínos especializados en la gestión ferroviaria que querían extender su área de actuación.

Las primeras iniciativas para construir el *Ferrocarril Vasco-Navarro* fueron alavesas²¹ y surgieron de las deficiencias de las líneas que enlazaban Vitoria y la Ribera Navarra con Bilbao. La Sociedad 206U Anglo-Vasco-Navarro Railway, formada por capitales alaveses e ingleses, compró concesión de la línea²², pero ante la falta de inversores para continuar las obras, el Estado incautó el ferrocarril²³.

En cuanto a la construcción de las líneas de carácter comarcal, influyeron factores de muy diversa índole²⁴. En Vizcaya, grupos locales guerniqueses promovieron la construcción del *Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*²⁵. Querían enlazar Bilbao con la costa vizcaína y la línea Bilbao-Durango les brindó esta oportunidad. La mayor parte de los inversores de esta compañía procedían de la zona de Guernica, aunque también estaban presentes miembros de la recién nacida burguesía bilbaína, rentistas de esta villa y promotores ferroviarios, en particular, del Ferrocarril Central de Vizcaya²⁶.

La iniciativa de construir el *Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas* surgió de dotar de un área de residencia y esparcimiento a la nueva burguesía vizcaína. Sus promotores, Eduardo y Ecequiel Aguirre, eran accionistas del Banco de Bilbao y propietarios de los terrenos que se quería urbanizar. Se les sumaron elementos de esta nueva burguesía, junto a rentistas bilbaínos²⁷. Los hermanos Aguirre también promovieron el *Ferrocarril de Las Arenas a Plencia*, pero en esta compañía

²⁰ Aniceto Zugasti, Manuel Saurián, Jerónimo y Prudencio Zurrain, Cándido de Unzuamuzaga y José Lumbretas

²¹ Ormaechea, Angel M^o, *op. cit.*, págs. 627-628. En 1879 se creó una Comisión gestora con el propósito de solicitar la concesión de una línea entre Vitoria con Bilbao por Durango

²² Sunz Legaristi, Pedro: *Política e intereses durante la Restauración en Alava. El caso del Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro*. Tesis doctoral. Universidad del País Vasco. Vitoria-Gasteiz, 1990. Págs. 84-109. La línea fue concedida Joaquín Herrán, comenzó las obras 1887 y al año siguiente vendió su concesión.

²³ El Estado incautó el ferrocarril en 1903 y reanudó las obras en 1914. La línea Vitoria-Mecolalde (Vergara) fue inaugurada en 1915 y la de Vitoria-Estella en 1927.

²⁴ Para el análisis de las líneas comarcales hemos optado por una división provincial, pues su objetivo era facilitar las comunicaciones de las distintas comarcas con sus centros rectores provinciales.

²⁵ Estos grupos locales estaban dirigidos por el diputado por Guernica, Juan Manuel Allerde-Salazar y por su sucesor en las Cortes, Juan T. Gandarías.

²⁶ Los principales accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales fueron Luis y Fernando de Landeche, Marqués de Urquijo, Mariano de Zabálburu, Ecequiel Urquien, Juan Manuel de Urquijo, Manuel M^o de Gortazar, Gabriel M^o de Ibarra, Eduardo Aznar y Luis de Zubiria.

²⁷ Además de los Aguirre, se encontraban Eduardo Coste y Vildósola, Ricardo Salcedo, Juan de Uhagón, Tomás y Ricardo de Arclano, José Martínez de las Rivas, Eduardo Aznar y Sola, Gabriel M^o de Ibarra, José M^o de Solaún, Francisco N. Igartua, Luis y Fernando de Landeche y Ramón de Bergé.

tuvieron un mayor peso los industriales vizcainos que ya eran accionistas de la línea Bilbao-Las Arenas y, también, de la Compañía del Ferrocarril de Santander²⁸. Esta compañía compró en 1899 las dos líneas que unían Bilbao con Plencia, dentro de la competencia entablada con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados por controlar la costa vizcaína.

Los primeros inversores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama* formaban un grupo muy diverso (mineros, corredores marítimos, comerciantes y pequeños y medianos rentistas)²⁹. Sin embargo, los planes de industrialización de la zona que recorría este ferrocarril plantearon la reorganización empresarial de esta compañía y sus accionistas quedaron reducidos a un pequeño grupo formado por los nombres más significativos del panorama industrial vizcaíno³⁰.

Encontramos el mismo proceso de reorganización empresarial en la *Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía*. En 1890 sus promotores eran en su mayoría propietarios y rentistas de la zona afectada por el ferrocarril, con una mínima participación de empresarios bilbaínos³¹. En 1891 se aumentó el capital social de la compañía y el marqués de Urquijo y Telmo Ibarra pasaron a ser los accionistas mayoritarios a los que se sumaron accionistas de la Compañía de Santander. Además de vislumbrarse una futura industrialización de la zona, se buscaba la conexión más directa de Bilbao con Bermeo a través de Munguía.

Las líneas comarcales guipuzcoanas siguieron unas pautas de actuación diferentes de la vizcaínas. Aunque la concesión del *Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* data de 1894, la compañía que lo explotó no se constituyó hasta 1902. Domiciliada en Bilbao, estuvo formada por capitales bilbaínos y guipuzcoanos³², algunos vinculados con el eje ferroviario de vía estrecha Bilbao-San Sebastián. Con la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*, el Ferrocarril de San Sebastián a Hernani quedó integrado en esta compañía. Por otra parte, ante la falta de inversores que diesen salida al *Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya* o *Ferrocarril del Urola*, la Diputación de Guipúzcoa se hizo cargo de su construcción y posterior explotación. Fue, por lo tanto, una entidad pública la que abordó una obra que consideraba de interés general.

A modo de conclusión, puede señalarse que en la segunda fase de la construcción ferroviaria en el País Vasco, enmarcada en la consolidación del capitalismo industrial, destacó el neto protagonismo de los capitales surgidos de la nueva economía de Vizcaya.

²⁸ Benigno y Víctor Chávarri, el marqués de Barambio, Eduardo Costa, el conde de Ibarra, Luis de Zubiria, Fernando de Landeche y José M^o de Soláin.

²⁹ Ormaechea, Angel M, *op. cit.* Lista de suscriptores de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama*. Págs. 792-795. Dentro de los promotores de esta línea destacaban mineros como Benigno Chávarri, Ramón de Ibarra; corredores marítimos como Felipe de Abaitua, Ruperto de Eiguren, Emiliano Olano, Eduardo Aznar y José Martínez Pinillos; comerciantes como Felipe de Ugaldé, también vinculado a los negocios bursátiles, Felipe de Huagón y Ramón de Basterra; miembros de la pequeña o mediana burguesía que se especializaron en el negocio ferroviario, como José M^o de Gortazar, y por último, el promotor y principal accionista del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, Federico de Solacgui.

³⁰ *Ibidem*. Francisco Martínez Rodas, Víctor y Benigno Chávarri, Federico Solacgui, Casilda Iturrizar, Emiliano Olano, Elisa Beguir, León Longa y Pedro y Antonio Gudiaga. La presencia de Martínez Rodas es indicativa del ambiente especulativo que envolvió a esta construcción ferroviaria aunque, si bien, contó con el respaldo de capitales tan sólidos como los de los Chávarri y de la vuda de Epalza.

³¹ Ormaechea, Angel M, *op. cit.* Lista de suscriptores de la *Compañía del Luchana a Munguía*. Págs. 802-803. Los tres mayores accionistas eran Andrés Isasi, Eduardo Aguirre y José M^o Soláin, también vinculados a las compañías que unían Bilbao con Plencia (de una de las estaciones de esta línea, Luchana, partía el Ferrocarril de Luchana a Munguía).

³² Ormaechea, Angel M, *op. cit.* Págs. 570-571. Tan solo tres suscriptores: Plácido Allende, José Manuel Alonso Zavala y Enrique Fernández Villaverde.

1.3.- La reorganización económica y la renovación de los sistemas de transporte (1920-1936)

Una vez configurada la estructura básica de la red ferroviaria vasca se dio paso a su renovación y reorganización. Esta había sido construida según las necesidades inmediatas de una economía en expansión, y el reajuste económico surgido de la posguerra europea planteó la necesidad de paliar sus deficiencias. Para ello, se plantearon dos soluciones: completar la red mediante nuevas construcciones y racionalizar los trazados reduciendo las distancias entre Bilbao y su área de influencia.

Las últimas construcciones ferroviarias del País Vasco se caracterizaron por la intervención directa de las instituciones públicas. El *Ferrocarril de Urola* (Zumárraga-Zumaya) y el *Ferrocarril Vasco-Navarro* (Vitoria-Estella-Mecolalde), fueron proyectados a finales del siglo pasado. La falta de rentabilidad de estas líneas provocó la huida de los inversores privados y, por otro lado, las instituciones públicas las consideraban necesarias para el desarrollo de zonas que habían quedado asiladas del circuito ferroviario. La consideración del ferrocarril como un servicio público llevó a que el Estado se hiciera cargo de la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro y la Diputación Provincial de Guipúzcoa del Ferrocarril del Urola. Se pusieron en explotación en la segunda mitad de los años veinte, cuando se preconizaban las obras públicas como la panacea de todos los males económicos.

A principios de los años veinte, al mismo tiempo que Vizcaya se hallaba inmersa en una aguda crisis económica, se aprobaron una serie de proyectos ferroviarios que favorecían al puerto de Santander. Ante esta situación, los industriales vizcaínos plantearon acortar las distancias ferroviarias entre las cuencas del Duero y del Ebro con el puerto de Bilbao para convertirlo en la terminal ferroviaria de la cornisa cantábrica³³. Las campañas a favor de esta reorganización, respaldadas por las instituciones vizcaínas, resultaron baldías. A pesar de ello, revelan la concepción del ferrocarril como un elemento activador de la economía.

El objetivo fundamental de la mejora de los enlaces de Bilbao con la cuenca del Ebro, era reemplazar los sectores vizcaínos en crisis por las producciones agrícolas de la Rioja y Baja Navarra, y por los yacimientos mineros de la Sierra de la Demanda³⁴. A esto había que añadir que la construcción del *Ferrocarril del Mediterráneo* dejaba en clara desventaja kilométrica al puerto de Bilbao frente al de Santander con respecto a Madrid y Zaragoza³⁵. Para minimizar esta

³³ Las cuencas del Duero y del Ebro estaban acogidas a los planes de regadío de la dictadura de Primo de Rivera y constituían unos importantes centros de producción agrícola, al mismo tiempo que potenciales mercados de la industria vizcaína.

³⁴ Archivo de la Cámara de Comercio de Bilbao (a partir de ahora, A.C.C.B.). Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Memoria del proyecto del Ferrocarril de Hava a Abejar*, págs. 4-7, y *Memoria del Proyecto del Ferrocarril de Estella a Logroño*, págs. 2-8. Se preveía que la producción agrícola de la zona del Ebro se incrementase debido a los planes de riego y embalses que estaba efectuando la dictadura de Primo de Rivera dentro de su Plan General de Obras Públicas. En cuanto a las expectativas sobre la explotación de los distintos minerales existentes en la Sierra de la Demanda, estaban respaldadas por los estudios geológicos realizados. La buena calidad del mineral ferruginoso y del carbón existente en este área permitía su utilización en la elaboración de productos siderúrgicos. Con la construcción de un ferrocarril, estas producciones accederían de un modo directo al centro de elaboración industrial y redistribución comercial que constituía Bilbao.

³⁵ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Instancia presentada por la Diputación de Vizcaya, Ayuntamiento de Bilbao y Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao al Directorio Militar*. 14 de julio de 1924. Sin paginación. El nuevo Plan General de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos recogía la línea Calatayud-Soria-Burgos-Ontaneda-Santander, que era una ampliación del *Ferrocarril Central de Aragón* y que recibiría el nombre de *Ferrocarril del Mediterráneo*.

competencia, industriales vizcainos, representantes de la Junta de Obras del Puerto, Diputación y Ayuntamiento de Bilbao, elaboraron el *Proyecto del Ferrocarril de Haro a Ibejar*, que uniría la línea Calatayud-Santander con la de Tudela-Bilbao³⁶. Los problemas planteados para la financiación de esta línea relegaron su construcción al olvido.

También se pretendió mejorar las comunicaciones ferroviarias con Navarra. Las dificultades planteadas por el enlace Bilbao-Catejón llevaron a los industriales vizcainos a plantearse nuevos trazados³⁷. El enlace más indicado sería a través de las líneas Vitoria-Estella y Logroño-Estella-Pamplona y del ramal de Estella-Marcilla, construidos en vía ancha³⁸. Las instituciones vizcainas, alavesas y navarras aunaron sus intereses en torno a estas líneas, puesto que permitían crear un sistema de intercambios en el que todos salían ganando, como productores y como consumidores³⁹. Sin embargo, ninguna de estas líneas llegó a construirse por problemas de financiación. Tan sólo, la línea Vitoria-Estella se llevó a efecto, en ancho viario de un metro y por el Estado, dentro del *Ferrocarril Vasco-Navarro*⁴⁰.

El acortamiento de las distancias ferroviarias entre Bilbao y las cuencas del Ebro y del Duero exigía la remodelación del eje ferroviario de Miranda del Ebro. Las entidades empresariales vizcainas propusieron dos soluciones. En primer lugar, el *Proyecto del Ferrocarril de Vitoria-Izarra*, que acortaba la distancia ferroviaria entre Bilbao y Vitoria. También, el *Proyecto del Ferrocarril de Bilbao-Trespaderne*, que gracias al Ferrocarril de Mediterráneo reduciría el trayecto Bilbao-Burgos. De este modo, Burgos sería el nuevo eje de las comunicaciones ferroviarias que se dirigían desde Madrid hacia el País Vasco. Ninguno de estos proyectos cuajó. Las deficiencias del transporte ferroviario de Bilbao con las cuencas del Duero y del Ebro, al igual que con Vitoria y Navarra, se han mantenido hasta nuestros días, sin que los planes de Ordenación Ferroviaria de 1941 recogiesen los distintos proyectos de mejora anteriormente descritos.

³⁶ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe sobre la constitución de la Comisión de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao*. Año 1924. Págs. 1-16. Las entidades que prestaron su apoyo a la nueva comisión fueron: Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Crédito de la Unión Minera, Banco Vasco, Banco Urquijo Vascongado, Banco Agrícola Comercial, Sucursal del Banco Español del Río de la Plata, Caja de Ahorros Vizcaina, Caja de Ahorros Municipal, Altos Hornos de Vizcaya, Compañía Anónima Basconia, Echevarría, S.A., Unión Española de Explosivos, Compañía Baskalduna de Construcción y Reparación de Buques y Bodegas Bithalnas.

³⁷ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. Comité Ejecutivo de Ferrocarriles de Vizcaya. *Instancia elevada al Subsecretario del Ministerio de Fomento*. 2 de noviembre de 1924.

³⁸ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Sin catalogar. *Informe de la Comisión especial de Ferrocarriles de la Cámara de Comercio de Bilbao. La mejora de las comunicaciones ferroviarias con Navarra*. 1924. Págs. 8-12.

³⁹ Los tres proyectos expuestos eran técnicamente posibles: Pamplona-Logroño en vía normal fue el primitivo proyecto que se estudió ya en 1889, aunque posteriormente se había transformado el proyecto en vía estrecha; del de Vitoria-Izarra existió un proyecto terminado y que salió a subasta en agosto de 1924 para su construcción también en vía estrecha; y con respecto a la transformación del Vitoria-Estella, los distintos informes mantenían que las ventajas de cambio del ancho viario redundarían en beneficio de la zona ampliando los posibles mercados y sus relaciones con el resto de España.

⁴⁰ A.C.C.B. Fondo de Comunicaciones. Comité de Ferrocarriles de Vizcaya. Sin catalogar. *Documentos pertenecientes al Comité de Ferrocarriles de Vizcaya*. Sin catalogar.

2.- La concentración empresarial del sector ferroviario y su vinculación con otros sectores productivos

El sector ferroviario vasco se caracterizó por su progresiva concentración empresarial. Al mismo tiempo, sus inversores estaban presentes en otros sectores productivos. Establecer este tipo de conexiones nos permite determinar el papel que jugaron los ferrocarriles vascos dentro del engranaje económico del que eran partícipes⁴¹.

2.1.- La concentración empresarial del sector ferroviario

En sus orígenes, el sector ferroviario vasco contaba con un elevado número de empresas. A medida que se fue configurando la estructura ferroviaria, este sector experimentó una notable concentración empresarial, en la que el protagonismo de las grandes compañías fue cada vez más evidente.

La *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* controlaba las comunicaciones del País Vasco con el interior de España (líneas de Alsasua-Irún y Tudela-Bilbao). Sus principales accionistas estaban presentes en las grandes acerías vizcainas y promovieron el *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*⁴². Por lo tanto, el eje Madrid-Irún-Bilbao, estaba controlado por los grandes capitales madrileños, catalanes, franceses y vizcainos.

A medida que se fue consolidando este eje, se fue configurando una estructura radial de vía estrecha que tenía su epicentro en Bilbao. Dentro de ella, el *Ferrocarril de La Robla* era una excepción, puesto que desde el punto de vista empresarial estaba vinculado con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, sin relación con las compañías ferroviarias vascas de vía estrecha⁴³.

La estructura radial de vía estrecha que articulaba el País Vasco, se dividía a su vez en dos ejes ferroviarios. El eje Bilbao-Santander fue obra de capitales minero-metalúrgicos vinculados con las Encartaciones y presentes en las principales entidades económicas, políticas y empresariales de Vizcaya. Mientras, inversores vizcainos y guipuzcoanos, ajenos en su mayor parte a los grandes negocios bilbaíno, promovieron el eje Bilbao-San Sebastián⁴⁴. Ambos grupos siguieron el mismo proceso de consolidación. Fueron ampliando sus líneas con nuevas compañías que luego se fusionaron hasta que cada eje ferroviario estuvo controlado por una sola de ellas. La *Compañía de*

⁴¹ Para realizar este estudio se ha partido del análisis de los consejos de administración de las distintas empresas. Para el estudio del sector ferroviario, se han realizado tres cortes temporales, 1900, 1914 y 1923. Para el análisis de los consejos de administración de las sociedades anónimas de España se ha utilizado el *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, editado por la Revista de Economía y Hacienda en 1923. Ver los cuadros situados al final de esta comunicación.

⁴² A pesar de las vinculaciones empresariales existentes entre la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* y la *Compañía del Ferrocarril de Portugalete*, estaban constituidas formalmente como dos sociedades independientes, la primera domiciliada en Madrid, y la segunda en Bilbao.

⁴³ Compañía del Ferrocarril de La Robla *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1900*. En 1900 la Compañía de La Robla compartía con la del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete dos consejeros, José Luis Costa y Victoriano Zabalaizchaurreta.

⁴⁴ Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga. *Memoria comercial, año 1900*. Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. *Memoria comercial, año 1900*. En 1900 existe un alto grado de integración entre estas compañías: Plácido Allende, José Angel Aurrecoechea, Martín Erinaga y Julio Igartua estaban presentes en los tres consejos de administración; Eduardo Aznar en las de Bilbao-Durango y Elgoibar-San Sebastián; y Justo Violete en la de Bilbao-Durango y en la de Durango-Zumárraga.

los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados no contaban entre sí con vinculaciones empresariales y la competencia entre ellas no tardó en entablarse.

La Primera Guerra Mundial puso en evidencia las deficiencias técnicas y empresariales del sector ferroviario vasco, a la vez que propició la repatriación de capitales extranjeros invertidos en compañías españolas⁴⁵. Para estas fechas, las principales compañías ferroviarias del País Vasco estaban configuradas y pugnaban por ampliar su área de influencia en Guipúzcoa. Bajo la explotación del *Ferrocarril de la Frontera*, subyacía la lucha por controlar el enlace ferroviario de vía estrecha con Francia⁴⁶. La Compañía de Santander tenía consejeros comunes con la del Ferrocarril de Hernani y con la del Ferrocarril la Frontera y estas conexiones fructificaron en 1923 con la fusión de estas dos últimas en la *Sociedad de Ferrocarril y Tranvías* (S.E.F.T.).

Superado el primer impacto de la Guerra Europea, y ante la falta de áreas de expansión, las compañías ferroviarias vascas optaron por consolidar sus mercados. En este caso, la *Compañía del Norte* afianzó su control sobre aquellas compañías que complementaban sus funciones. En el año 1923 compró la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete⁴⁷ y, también, la mayoría de las acciones de la Compañía de La Robla⁴⁸.

Este panorama ferroviario se mantuvo hasta el estallido de la Guerra Civil en 1936, con algunas variaciones como la estatalización de la *Compañía del Ferrocarril de Almorebieta a Guernica y Pedernales* en 1931. De la originaria dispersión empresarial del sector ferroviario vasco, se llegó a la hegemonía de tres grandes compañías, una de vía ancha (Norte) y dos de vía estrecha (Vascongados y Santander).

2.2.-La vinculación del sector ferroviario con otros sectores económicos

El objetivo de este estudio ha sido apreciar las conexiones de las compañías ferroviarias vascas con el resto de sectores productivos vascos y españoles. Para ello, se ha hecho un

⁴⁵ Roldán, Santiago; García Delgado, José Luis; y Muñoz, Juan: *La consolidación del capitalismo en España*. 2 vol. Madrid, 1971. Vol. 1. Págs. 327-362. Velarde Fuentes, Juan: *Política económica de la Dictadura*. Biblioteca Universitaria Guadiana. Madrid, 1972. Perpiñán Grau, Ramón: *De economía hispana, infraestructura, historia*. Barcelona, 1972. Págs. 64-89. Fontana, Josep y Nadal, Jordi: España, 1914-1970. *Historia económica de Europa. Economías Contemporáneas*. Edición a cargo de Carlos M. Cipolla. Págs. 95-153. En el caso de la compañía de Norte, tuvo lugar una *nacionalización* de los capitales extranjeros por parte de elementos financieros españoles, de los que los inversionistas vascos no fueron ajenos.

⁴⁶ Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. *Memoria comercial, año 1914*. Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. *Memoria comercial, año 1914*. Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa. *Memoria comercial, año 1914*. Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani. *Memoria comercial, año 1914*, y *Memoria comercial, año 1922*. Enrique Aresti estaba presente en la compañía de Santander y de la Frontera. La Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani compartía en 1914 con la de la Frontera cuatro consejeros (Horacio Azqueta, Enrique Borda, Jerónimo Ochandiano y Ricardo Saralegui), y en 1922, tres que ya estaban presentes en 1914 (Azqueta, Borda y Saralegui).

⁴⁷ Leontino. *La adquisición del Ferrocarril de Portugalete por el Norte y sus posibles derivaciones en relación con los planes y proyecto de la Junta de Obras del Puerto*. Revista Información. Año X, n° 263, 29 de octubre de 1924, págs. 656-658. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. *Memoria comercial, año 1923*. Compañía del Ferrocarril Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1923*.

⁴⁸ Compañía del Ferrocarril de la Robla. *Memoria comercial, año 1914*; *Memoria comercial, año 1923*. Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. *Memoria comercial, año 1914*; *Memoria comercial, año 1923*. La Compañía de La Robla contaba en 1914 y 1923 con consejeros comunes con las compañías de Norte y Bilbao-Portugalete (Victoriano Zabalinchaurreta).

seguimiento de la presencia de los consejeros de las compañías ferroviarias vascas en los consejos de administración de otras sociedades españolas⁴⁹.

2.2.1.- Las líneas generales de carácter radial

Las líneas generales de carácter radial eran explotadas por la Compañía del Norte y por la de Bilbao a Portugalete. Estas líneas eran esenciales para dar salida la producción agropecuaria de la meseta y siderometalúrgica vizcaína. Sus importantes funciones quedaban avaladas por la presencia en sus consejos de administración de los capitales más representativos del desarrollo económico español y, en particular, del vizcaíno.

Ante la amplitud de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, tan sólo hemos recogido los consejeros que también estaban presentes en los consejos de otras compañías vascas⁵⁰. Estos pertenecían a la élite financiera vizcaína y los principales sectores en los que estaban presentes eran: ferroviario, banca, electricidad y gas, maquinaria y construcciones metálicas, sociedades mineras y siderúrgicas. Estos sectores eran el baluarte de la industrialización vizcaína.

Entre las compañías ferroviarias destacaban los ferrocarriles mineros a los que seguían los ferrocarriles comerciales. La mayoría de estas empresas estaban instaladas fuera del País Vasco⁵¹. El grupo financiero Urquijo-Ruiz Senén monopolizaba las vinculaciones con el sector bancario, en particular con la banca madrileña⁵². Por otra parte, Ampuero y Arceche estaban presentes en la banca bilbaína (Banco de Bilbao y Banco del Comercio). El grupo Urquijo-Ruiz Senén también dominaba el sector eléctrico, con empresas ubicadas en Madrid, y también el de maquinaria y construcciones metálicas⁵³, dentro del que destacaba su presencia en la elaboración de material ferroviario⁵⁴.

Las vinculaciones con el sector minero se limitaban a explotaciones ubicadas fuera del País Vasco, pero que estaban domiciliadas en Bilbao⁵⁵. El sector siderúrgico estaba representado por

⁴⁹ Desde el punto de vista formal de la inscripción de las sociedades anónimas hay que hacer una apreciación previa. Muchas de las compañías domiciliadas en Bilbao en 1923 estaban ubicadas fuera de Vizcaya y del País Vasco. Eran, ante todo, minas, ferrocarriles mineros, siderúrgicas y eléctricas cuyos inversores eran capitalistas bilbaínos.

⁵⁰ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII*. Madrid 1923. Estos consejeros eran, José Joaquín de Ampuero, Julio Arceche, Valentín Ruiz Senén y Estanislao de Urquijo. Con excepción de Ruiz Senén, todos ellos habían participado decisivamente en los grandes negocios bilbaínos. Por su parte, Valentín Ruiz Senén, proveniente de las finanzas madrileñas estaba vinculado por negocios y política con los Urquijo, y fue diputado a cortes por Amurrio en 1923, feudo de estos últimos.

⁵¹ *Ibidem*. En cuanto a los ferrocarriles mineros, con excepción del ferrocarril Vasco-Asturiano en el que estaba presente Arceche, estaban vinculados al grupo empresarial dominado por Urquijo y Ruiz Senén. Por lo que se refiere a los ferrocarriles comerciales, las conexiones con los ferrocarriles vascos eran escasas. Entre estas destacaba la presencia de Urquijo y Ruiz Senén, a los que se añadían Ampuero y Arceche.

⁵² *Ibidem*. Además del grupo financiero Urquijo (*Banco Urquijo, Banco Urquijo Catalán, y Banco Urquijo Vascongado*) estaban presentes en el *Banco de Crédito Industrial, Banco Minero Industrial y Banco Hipotecario de España*.

⁵³ *Ibidem*. Urquijo estaba presente en siete de las empresas reseñadas y en la que él no estaba se encontraba Ruiz Senén (*Combustión Racional, Alambres del Cadagua, Sociedad Española de Evaporación, Talleres de Guernica, Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Fábrica de Vagones de Beasain, Sociedad de Construcciones Metálicas, y Tubos Forjados*). Es importante la presencia de Ampuero en tres compañías (*Combustión Racional, Española de Evaporación y Talleres de Guernica*), mientras que Arceche tan sólo estaba presente en una de ellas (*Alambres del Cadagua*).

⁵⁴ *Ibidem*. Urquijo estaba presente en la *Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, Fábrica de Vagones de Beasain y Española de Construcciones Metálicas*. En este momento se debatía en las Cortes y en el Senado (Urquijo y Ruiz Senén eran diputados por Alava) la protección del Estado hacia la fabricación del material ferroviario por empresas españolas.

⁵⁵ *Ibidem*. Ampuero estaba presente en seis compañías de las once reseñadas. Le seguía Arceche, presente en tres compañías y el grupo Urquijo-Ruiz Senén, en dos.

Altos Hornos de Vizcaya, Basauri y La Basconia, dentro del País Vasco, por *Duro-Felguera* en Asturias y *Fundiciones Vera* en Navarra. Eran las empresas emblemáticas de este sector vizcaíno y de su expansión territorial⁵⁶. El resto de los sectores, estaba compuesto por las empresas más significativas de construcción de buques, negocios navieros y fabricación de papel, todas ellas asentadas en Vizcaya⁵⁷.

Por lo tanto, los consejeros de la Compañía del Norte estaban vinculados con los principales sectores económicos del País Vasco y, siguiendo estas pautas, desarrollaron su expansión empresarial por otras zonas españolas. Se completaba un circuito económico regido por las actividades minero-siderúrgicas, respaldado por una banca sólida y asistido por una infraestructura ferroviaria que adecuaron a sus necesidades. Dentro de este entramado, el ferrocarril era consumidor de productos mineros y siderometalúrgicos, al igual que de electricidad. Al mismo tiempo, el ferrocarril daba salida a las producciones y canalizaba unas inversiones que estaban garantizadas por el Estado. Por lo tanto, el ferrocarril era una pieza más dentro del engranaje industrial y financiero español.

En el *Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* se encontraban los mismo sectores que predominaban en la Compañía del Norte, aunque en distinto orden de importancia⁵⁸. Sus consejeros estaban presentes en un elevado número de sociedades mineras ubicadas fuera del País Vasco, aunque estuviesen domiciliadas en Bilbao⁵⁹. También representativa era su presencia en metalúrgicas asentadas en el País Vasco⁶⁰. Destacaban las conexiones con los ferrocarriles de carácter general (*Norte, La Robla*), y con los de carácter comarcal (*Ámorebieta, Lezama*). Los mismos consejeros (Ampuero, Urquijo, Echevarría, Gandarias) estaban presentes en las grandes siderúrgicas (*Altos Hornos de Vizcaya, Basauri S.A., La Basconia, Duro-Felguera*) y en el sector de maquinaria y construcciones metálicas⁶¹. Estaban vinculados con los principales banco bilbaínos⁶² y el grupo Urquijo-Gandarias con el sector eléctrico. Por último, cabe destacar la importancia de la industria química⁶³.

⁵⁶ *Ibidem*. Los consejeros comunes de Norte con otras compañías siderúrgicas eran: Ampuero y Urquijo en *Altos Hornos de Vizcaya*; Urquijo y Ruiz Senén, en *Duro-Felguera*; en la *Basauri* y la *Basconia*, Ampuero; por último, en *Fundiciones Vera*, Arteché.

⁵⁷ *Ibidem*. Urquijo estaba en la *Sociedad Española de Construcción Naval* y de Arteché en la *Compañía Marítima del Nervión* y en la *Papelera Española*.

⁵⁸ *Ibidem*. Tenían dos consejeros comunes, José Joaquín de Ampuero, y Estanislao Urquijo, a los que se unían Jaime Aguirre, José Manuel Boyo, Luis Briñas, Plácido Carcaga, José Luis Costa, José M^o Chalband, Federico Echevarría, José F. Epalza, Juan T. Gandarias, Eugenio Leal y Victoriano Zabalinchaurreta.

⁵⁹ *Ibidem*. Madrid 1923. El total de las compañías mineras alcanza a doce, con un total de 23 conexiones. Los consejeros que mayor peso tenían en este sector eran Ampuero, presente en cinco compañías, Gandarias, presente en cuatro, y Epalza, que estaba en tres.

⁶⁰ *Ibidem*. Lo que llama la atención de estas conexiones era la concentración en las manos de Ampuero, Gandarias y Urquijo de los enlaces con siete de las once empresas reseñadas y la presencia de Echevarría en otras dos de ellas.

⁶¹ *Ibidem*. Las conexiones con el sector siderúrgico eran las siguientes: en *Altos Hornos de Vizcaya* se encontraban Ampuero, Urquijo, Echevarría y Gandarias; en *La Basauri* y *La Vasconia*, Ampuero, Costa y Gandarias; y en la *Duro-Felguera*: Urquijo y Gandarias.

⁶² *Ibidem*. Aparte de la presencia de Urquijo y Gandarias en los bancos Urquijo y Urquijo Vascongado, e independientemente de las vinculaciones bancarias de Urquijo con bancos madrileños y catalanes, hay que reseñar también la conexión con bancos bilbaínos como el de Bilbao y del Comercio (Ampuero y Zabalinchaurreta).

⁶³ *Ibidem*. *Sulfatos Españoles* (Echevarría), *Española de destilación de Carbones* (Epalza), y la más emblemática de todas, la *Unión Española de Explosivos* (Gandarias).

Las vinculaciones empresariales de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete era similares a las de la Compañía del Norte, aunque el peso específico de las actividades económicas desarrolladas estrictamente en el País Vasco era mayor. Mientras que los consejeros del Norte tenían conexiones con los grandes negocios industriales y financieros españoles, la mayor parte de los consejeros de Portugalete desarrollaban sus actividades inversoras en el País Vasco.

2.2.2.- Las líneas generales de carácter interno

Las líneas generales de carácter interno eran subsidiarias de las radiales y atendían las necesidades de aquellas zonas relegadas de los ferrocarriles de vía ancha. Esta doble función les imprimió un mestizaje de capitales, donde a los elementos más representativos de la industrialización vizcaína se sumaban medianos y pequeños inversores.

Las conexiones empresariales de la *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao* se centraban en aquellos sectores punteros de la industrialización vizcaína⁶⁴. Las sociedades mineras acaparaban el mayor número de vinculaciones. Aunque domiciliadas en el País Vasco, todas ellas estaban ubicadas fuera de él. Las empresas de maquinaria y producciones metálicas se situaban en Vizcaya, y destacaba la *Sociedad Babcock-Wilcox* dedicada, entre otras cosas, a la producción de material ferroviario. Dentro del sector ferroviario intervenían tanto en ferrocarriles mineros como en ferrocarriles comerciales⁶⁵. Estaban presentes en las principales siderurgias vascas y cántabras (*Altos Hornos de Vizcaya, S.A. Nueva Montaña de Santander*), y en otras empresas fuera del área de actuación de la compañía (*Fundiciones Vera y Siderúrgica del Mediterráneo*). Las conexiones empresariales con negocios vascos y cántabros se repite en la banca, puesto que además de estar en los bancos de Bilbao y del Comercio, también lo estaban en el Banco Mercantil, domiciliado en Santander. En cuanto al resto de los sectores, hay que destacar el papelerero (*La Papelera Española*) y las nuevas vías de inversión de los Chávarri (automóviles, eléctricas y tranvías)⁶⁶.

Por lo tanto, las conexiones empresariales de la Compañía de Santander con otros sectores industriales seguían dos baremos diferentes. En primer lugar, un pequeño número de consejeros acaparaban las vinculaciones con los sectores minero, siderometalúrgico y ferroviario. Para estos, el negocio ferroviario surgió como un complemento necesario a sus actividades económicas. Por otra parte, el grupo encabezado por los Chávarri propuso una política de expansión ferroviaria por aquellas zonas que recogían los planes de nueva industrialización de la margen derecha de la Ría⁶⁷, al mismo tiempo que invertían en los transportes del área metropolitana de Bilbao.

⁶⁴ *Ibidem*. Los consejeros de la Compañía de Santander en 1923 eran: Julio Arteche, Alfredo Alday, Alfredo Anduiza, Enrique Aresti, Isidoro Campo, Víctor Chávarri, José M^o Chávarri, Juan Churrucó, Sebastián Gocheña, Julio Hernández, Angel Maiz, Martín Mendía y Enrique Plasencia.

⁶⁵ *Ibidem*. Julio Arteche y los Chávarri eran los que contaban con un mayor número de enlaces con las sociedades mineras. Eran también los Chávarri los que tenían un mayor número de enlaces con el sector de maquinaria y construcción metálicas, en los que con menor intensidad participaban también Arteche, Hernández y Aresti. Dentro de los ferrocarriles mineros destaca la *Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana*, con la presencia de Arteche y los Chávarri. En cuanto a los ferrocarriles comerciales, la Compañía de Santander compró el *Ferrocarril de Lezama* y compartía consejeros con la Compañía del Norte (Arteche) y con la del *Ferrocarril del Cantábrico* (Alday).

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ La Compañía de Santander además de adquirir el *Ferrocarril de Lezama*, promocionaron la construcción de la *Sociedad Babcock-Wilcox*, situada junto a las líneas ferroviarias de Bilbao-Plencia.

En la *Compañía del Ferrocarril de La Robla* se repiten los sectores económicos predominantes en las compañías anteriormente estudiadas. A las sociedades mineras, ferrocarriles, bancos y siderúrgicas se añaden las navieras⁶⁸. Sus consejeros estaban vinculados con las actividades mineras vizcainas y ampliaron sus negocios por el resto de España⁶⁹. Ocho de los trece consejeros de La Robla estaban presentes en la *Sociedad Industria y Ferrocarriles*. Esta compañía, domiciliada en Bilbao, promovía y construía distintos tipos de ferrocarriles. Desde el punto de vista ferroviario existían vinculaciones con ferrocarriles mineros (*Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano* y *Ferrocarril de Minas de Cala*) y su presencia en ferrocarriles comerciales se limitaba a tener un consejero común con las compañías de Lezama y Bilbao-Portugalete. Las conexiones con la banca bilbaína eran diversas como consecuencia de los distintos orígenes financieros de los consejeros⁷⁰. Estos consejeros también participaban en navieras que se dedicaban al transporte de minerales⁷¹, y aunque las conexiones con la siderurgia eran escasas, eran muy representativas (*Altos Hornos de Vizcaya, Siderúrgica del Mediterráneo*)⁷². El resto de los sectores entraban dentro de la segunda expansión industrial vizcaína.

Por lo tanto, las conexiones empresariales del Ferrocarril de La Robla evidencian su carácter minero y la actuación de sus inversores destinada a abastecer la industria vasca de minerales provenientes de otras cuencas mineras españolas.

Los promotores de las compañías que originaron la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* contaban con una escasa vinculación con la gran industria vizcaína, y en 1923 esta dinámica se mantenía⁷³. Dentro de sus conexiones con otros sectores destacaba su intervención en empresas tranviarias, dentro de la política de expansión comercial de la compañía. Eran inversores que estaban presentes en la segunda fase expansiva de la industrialización vizcaína, tal como lo presenta su vinculación a negocios químicos, de construcciones públicas, sociedades eléctricas y aseguradoras.

⁶⁸ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII*. Madrid 1923. El consejo de administración de esta compañía estaba compuesto por Esteban A. Acillona, Juan C. Calvo, Pablo Callan, Alejandro Gandarias, Victoriano Garay, Pedro Ortiz, Natalio Palacio, Luis Salazar Zubiría, José M^o San Martín Allende, Alfredo Ustara, José Ignacio Ustara, Constanco Vildósola y Victoriano Zabalinchaurreta.

⁶⁹ *Ibidem*. Estaban vinculados con sociedades mineras domiciliadas en Bilbao, pero que estaban ubicadas en los principales cotos mineros españoles y del protectorado de Marruecos.

⁷⁰ *Ibidem*. Encontramos a Salazar en el *Banco Urquijo*, y en el *Banco Urquijo-Vascongado*; a Zabalinchaurreta en el *Banco de Bilbao* y en el *Banco del Comercio*; a San Martín en el *Crédito de la Unión Minera*; y en el *Banco de Vizcaya* a Alfredo Ustara.

⁷¹ *Ibidem*. Acillona estaba en la *Martina Bilbao* y en la *Naviera Iturri*; José Ignacio Ustara, en la *Auxiliar Marítima*, y Vildósola en la *Naviera Atundaca*.

⁷² Lazartequi, J. *El Problema Ferroviario*. Bilbao, 1932. Altos Hornos de Vizcaya promovió la *Siderurgia del Mediterráneo*, que a su vez, era abastecida por la cuenca minera de Sierra Menera (Teruel) que fue promovida también por capitales vizcaínos.

⁷³ *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII*. Madrid 1923. En 1923 el consejo de administración estaba compuesto por José Acillona (Marqués de Acillona), Guillermo Acillona, Baltasar Amézola, Juan Telesforo Arzeche, Juan José Echano, Enrique Fernández, Julio Igartua, Gabriel Lejarreta, Juan Núñez, Ramón Otalde, Gaston Poirier, Baldomero Tarmona y Julio Benito del Valle. Amézola, Valle, Guillermo Acillona y Núñez, estaban presente en sociedades mineras, y a los que se les añadía Otalde y el Marqués de Acillona en el Consejo de Administración de la sociedad bancaria *Crédito de la Unión Minera*.

El consejo de administración de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa* estaba formado por capitalistas vizcaínos y guipuzcoanos⁷⁴. Los primeros estaban presentes en los grandes sectores industriales de Vizcaya, mientras que los segundos, estaban vinculados a ferrocarriles, tranvías y eléctricas domiciliadas en Guipúzcoa. Su peculiaridad estriba en su especialización en diversos negocios dedicados al transporte, que preconizaban la creación de la *Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías*⁷⁵.

De las vinculaciones industriales de la *Compañía del Ferrocarril del Plazaola*, poco se puede decir. Los consejeros de esta sociedad en 1923 eran cuatro y de ellos tan sólo dos estaban presentes en los consejos de administración de otras empresas⁷⁶. De estos datos se desprende que la explotación de este ferrocarril no llamó la atención de los grandes inversionistas vascos.

2.2.3.- Las líneas comarcales

Las líneas ferroviarias de carácter comarcal construidas en el País Vasco tenían una diversidad de funciones que se reflejó en sus inversores. El consejo de administración de la *Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*⁷⁷, estaba formado por un reducido número de grandes inversores que estaban presentes en las instituciones políticas provinciales y estatales. Para ellos, mantener un ferrocarril con reducidas vinculaciones con sus actividades industriales, no era más que un negocio marginal.

La Compañía de Santander compró el *Ferrocarril de Bilbao a Lezama*. Esta compra inscribió a esta compañía en la dinámica del grupo Chávarri encaminada a controlar los accesos al área metropolitana de Bilbao y del valle de Asúa, futura zona de expansión industrial. Por el contrario, la *Compañía del Ferrocarril de Luchana a Mungüía* no contaba con vinculación alguna con actividades industriales. Esto era un reflejo del escaso desarrollo industrial de la zona a la que servía y de los limitados beneficios de su explotación.

Los consejeros de la *Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani* estaban vinculados con las actividades económicas guipuzcoanas⁷⁸. El predominio de las conexiones con otros ferrocarriles y tranvías (*Ferrocarril de la Frontera, Ferrocarriles Vascongados*) era el fruto de la especialización de estos consejeros en el transporte ferroviario.

⁷⁴ *Ibidem*. En 1923 el consejo de administración estaba compuesto por José Allende, Francisco A. Arceche, Horacio Azqueta, Enrique Borda, Benigno Chávarri (Marqués de Chávarri), Ignacio Greave, Augusto Lajusticia, Rafael Lataillade, Sebastián Machimbarrena, Donato Palacios y Ricardo Saralegui.

⁷⁵ *Ibidem*. Todos los componentes del Consejo de administración del Ferrocarril de la Frontera, estaban presentes en la *Compañía del Tranvía de Irún a Fuenterrabía*, domiciliada en San Sebastián; Borda, pertenecía al consejo de administración de la *Compañía del Tranvías y electricidad de Bilbao* y de *Compañía del Tranvía Urbano de Bilbao*; y el marqués de Chávarri, estaba en el consejo del *Funicular de Archanda* (Bilbao).

⁷⁶ *Ibidem*. Los consejeros eran: Pedro Chalbaud, José Machimbarrena, Ruperto Ortiz e Ignacio Rotacheche. Chalbaud, era vocal de la *Sociedad de Construcciones Baratas*, domiciliada en Bilbao, y de la *Algotonera de San Antonio*, domiciliada en Vergara. Por su parte, Machimbarrena era director general de la *Fábrica de Pinturas y Barnices Machimbarrena y Moyúa*, domiciliada en Bilbao.

⁷⁷ *Ibidem*. Madrid 1923. Los consejeros eran: Juan T. Gardarias, José Joaquín de Ampuero, Andrés Allendesalazar, Toribio Arana, Ángel Arispé, José Manuel Arispé, Jerónimo F. de Albizuri, Emilio León, Manuel León, Francisco Olano, Juan Olavarraga, Félix Pertica y José A. Uriarte.

⁷⁸ *Ibidem*. Los consejeros eran: Horacio Azqueta, Enrique Borda, Enrique Fernández, Ricardo Saralegui, Juan Manuel Allende y Francisco de A. Aréizaga. De estos, Azqueta Borda y Saralegui, también eran consejeros de la compañía que explotaba el *Ferrocarril de la Frontera*, y del *Tranvía Irún-Fuenterrabía*.

Para concluir, fueron aquellos capitales vinculados con las actividades económicas bilbaínas los que promovieron y explotaron la mayoría de las compañías ferroviarias del País Vasco. Esta inversión ferroviaria estaba delimitada por las actividades económicas de estos inversionistas. Los inversores de las líneas de carácter general radial copaban importantes áreas de las actividades económicas, no ya solo vizcaínas, sino también españolas. Para éstos, la inversión ferroviaria era complementaria de unas actividades iniciales minero-metalúrgicas, a la vez que constituían un medio de capitalización. Estos inversores también promovieron aquellas líneas generales de carácter interno que complementaban sus actividades económicas, y a esta inversión se sumaron elementos de la burguesía industrial bilbaína de tipo medio. Hubo otro grupo que se especializó en el negocio ferroviario. Eran los inversores que promovieron el eje Bilbao-San Sebastián y que no tenían vinculación alguna con los grandes negocios bilbaínos. Estos inversionistas, ampliaron su gestión ferroviaria hacia otros sistemas de transporte. Dentro estos, los capitales guipuzcoanos jugaron un papel significativo.

CUADROS

Grupos productivos vinculados con las diferentes líneas ferroviarias del País Vasco, 1923.

Fuente, elaboración propia a partir del Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España Año VIII Madrid, 1923.

C.I.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Norte

Grupo productivo	Nº de conexiones
Ferrocarriles	14
Bancos	13
Electricidad y gas	10
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Sociedades mineras	10
Siderúrgicas	7
Edificaciones y obras públicas	4
Material eléctrico	3
Aceites, grasas y lubricantes	2
Artes gráficas	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1
Navieras	1
Papeleras	1
Productos alimenticios	1
Tranvías	1
Vidricas	1

C.2.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	23
Maquinaria y construcciones metálicas	16
Ferrocarriles	11
Siderúrgicas	11
Bancos	10
Electricidad y gas	5
Productos químicos y farmacéuticos	3
Edificaciones y obras públicas	2
Material eléctrico	2
Productos alimenticios	2
Vidrieras	2
Aceites, grasas y lubricantes	1
Artes gráficas	1
Auxiliares industria y comercio	1
Cementos, cerámicas y ladrillos	1
Construcción de buques	1

C.3.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Ferrocarriles	7
Siderúrgicas	7
Bancos	6
Automóviles	3
Edificaciones y obras públicas	3
Electricidad y gas	3
Material eléctrico	3
Construcción de buques	2
Hoteles	2
Papeleras	2
Transportes	2
Tranvías	2
Artes gráficas	1
Navieras	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Textiles	1

C.4.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de La Robla

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	14
Ferrocarriles	12
Bancos	6
Navieras	4
Siderúrgicas	3
Aceites, grasas y lubricantes	1
Crédito diverso	1
Electricidad y gas	1
Maderas	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Seguros	1
Vinícolas	1

C.5.- Grupos productivos vinculados con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

Grupo productivo	Nº de conexiones
Tranvías	13
Bancos	9
Sociedades mineras	7
Productos químicos y farmacéuticos	4
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Edificaciones y obras públicas	2
Navieras	2
Seguros	2
Electricidad y gas	1
Ferrocarriles	1
Productos alimenticios	1
Siderúrgicas	1

C.6.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa

Grupo productivo	Nº de conexiones
Tranvías	14
Sociedades mineras	6
Bancos	5
Electricidad y gas	4
Ferrocarriles	4
Maquinaria y construcciones metálicas	3
Siderúrgicas	2
Productos químicos y farmacéuticos	1
Teléfonos	1

C.7.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril del Plazaola

Grupo productivo	Nº de conexiones
Edificaciones y obras públicas	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Textiles	1

C.8.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales

Grupo productivo	Nº de conexiones
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	9
Bancos	7
Siderúrgicas	7
Ferrocarriles	4
Productos alimenticios	3
Cementos, cerámicas y ladrillos	2
Electricidad y gas	2
Auxiliares industria y comercio	1
Edificaciones y obras públicas	1
Material eléctrico	1
Navieras	1
Productos químicos y farmacéuticos	1
Vidrieras	1

C.9.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama

Grupo productivo	Nº de conexiones
Ferrocarriles	6
Sociedades Mineras	6
Maquinarias y construcciones metálicas	5
Bancos	4
Tranvías	4
Siderúrgicas	3
Electricidad y gas	2
Construcción de buques	1
Productos químicos y farmacéuticos	1

C.10.- Grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani

Grupo productivo	Nº de conexiones
Tranvías	6
Ferrocarriles	4
Edificaciones y obras públicas	2
Auxiliares industria y comercio	1
Sociedades mineras	1