

TRES OPAS FERROVIARIAS EN LA EPOCA DEL DIRECTORIO MILITAR

Pedro Fernández Díaz Sarabia

1.- La política ferroviaria del directorio militar.

1.1. Generalidades.-

Durante la Dictadura de Miguel Primo de Rivera, tan marcada por la influencia del regeneracionismo y de Joaquín Costa, se articuló, "una tupida malla protectora de la industria nacional" en la que según García Delgado¹, destacan cuatro puntos: "el intervencionismo estatal, el alto grado de ineficacia que comporta, el aumento de la concentración económica y la proliferación de prácticas monopolistas junto a un nacionalismo tan voluntarista como contradictorio".

La tendencia a la concentración empresarial era coherente con la admiración que sentía el general jerezano por el nacionalismo económico y su predilección por la gran empresa e incluso, o más bien especialmente, por las monopolistas. Su política, como lo proclamó en repetidas ocasiones, consistió en apoyarlas y ayudarlas convencido que desde ellas, "irradia las fuentes de riqueza de un país". Consecuencia lógica de esta protección, fue el gran número de absorciones y fusiones empresariales que se produjeron a lo largo del Directorio Militar, frecuentemente mediante ofertas de adquisición de acciones, operaciones que pueden enmarcarse dentro del tercero de los cuatro puntos citados por García Delgado.

Por lo que respecta a los ferrocarriles, con el golpe de Estado de Primo de Rivera, en opinión de Merino², "la intervención se hizo contundente". Entre sus primeras actuaciones en materia ferroviaria destaca la sustitución de la Junta de Transportes, cuya finalidad era exclusivamente militar, por el Consejo Superior de Ferrocarriles y que significó algo más que un mero cambio semántico. No obstante el principal punto de apoyo de toda la política relacionada con este sector descansó en el Estatuto Ferroviario del 12 de julio de 1924, al que Tedde³ considera el "eje legal" de los problemas ferroviarios y cuya falta de aplicación integral hizo que las compañías "entraran en una situación deficitaria". Uno de los principios básicos de este texto, es el carácter totalmente voluntario que tenía para las sociedades en cuanto a su aceptación y correspondiente integración en el régimen económico que implantaba⁴.

¹. GARCÍA DELGADO, José Luis, SÁNCHEZ JIMÉNEZ, José y TUÑÓN DE LARA, Manuel. *Los comienzos del siglo XX. 1898-1931*, Espasa Calpe, p. 76.

². MERINO, M^a del Mar. <*Tiempos de acero*>. Nº 400. Secretaría Técnica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1922. Madrid.

³. TEDDE DE LORCA, Pedro.(1978). *Las compañías ferroviarias en España.1855-1935*. Dirigido por M. Artola. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, p.411.

⁴. GUAL VILLALBÍ, Pedro. *Política del Comercio y los Transportes*. Gual, nombrado ministro sin cartera en 1957 y al que Amando de Miguel (*Sociología del franquismo*) califica de primorriverista y de infatigable trovador de la economía, señala que, al margen de la citada voluntariedad de adhesión al Nuevo Régimen Ferroviario, los restantes principios eran: b) agrupación de las líneas existentes y la

Bermejo⁵ cree que las modificaciones que implantó desembocaron "en una norma en cuyo contenido se distinguen tres vertientes". Con la primera, concerniente al régimen jurídico, no se produjeron cambios substanciales aunque si se aumentaron las facultades fiscalizadoras de la Administración. La segunda propició la Caja Ferroviaria que, con carácter autónomo, se nutriría especialmente, a parte de las consignaciones presupuestarias y otros ingresos, con la emisión de una Deuda Ferroviaria cuya cuantía ascendió, según Velarde⁶, a 1.300 millones de los 2.600 autorizados y de los que únicamente se negociaron 1.112.832.000 pesetas.

La última, la "más acusada significación del Estatuto", se centraba en la que el autor denomina "la publicatio del patrimonio de las concesiones ferroviarias" y cuyo objetivo era el de "ordenar, costear y ejecutar adquisiciones de material y realización de obras". Con estas aportaciones se formaría "un patrimonio estatal y efectivo y que, en cierto modo equivale a una expropiación parcial que originaba una comunidad sui generis, ya que uno de los condóminos goza de una especial prevalencia sobre el otro".

Los fines concretos perseguidos por el Estatuto ferroviario, según señala Tamames⁷, consistían fundamentalmente en "adaptar las tarifas a los costos y formalizar la aportación de capital a las compañías por parte del Estado que en adelante había de participar en los eventuales beneficios". Tuvo también gran importancia la creación de Tribunales especiales encargados de dirimir los problemas entre las empresas y sus trabajadores y cuya actuación contribuyó a reducir sensiblemente la conflictividad laboral.

En general el Estatuto Ferroviario ha recibido críticas favorables. Harrison⁸ cita entre los aspectos positivos de la política económica de la dictadura primorriverista, "el plan de diez años para la construcción de ferrocarriles y carreteras" y Malherbe⁹ señala que "los primeros beneficiarios de las ayudas políticas fueron los ferrocarriles". Pero la situación de las líneas, añade, era tan desastrosa que el Gobierno tuvo que decidirse "por una fuerte ayuda financiera, acompañada de una fuerte intervención mediante el control

futura simplificación de las explotaciones c) ordenación racional de las tarifas d) unificación de los Reglamentos internos e) mejor distribución del tráfico y adecuada utilización del material móvil y f) simplificación de las relaciones entre empresas y Gobierno. Para Wais los tres principios básicos de esta reglamentación eran: a) aportación de capitales por el Estado para hacer posible la mejora de las redes b) aceptación del criterio de que el ferrocarril debe de ser pagado por la tarifa y c) nueva legislación en la que se incluyan normas para un posible rescate de las líneas por el Estado".

⁵. BERMEJO VERA, José. *Régimen jurídico del ferrocarril en España. 1844-1974*.

⁶. VELARDE FUERTES, Juan. *Política económica de la dictadura*.

⁷. TAMAMES, Ramón. *Estructura económica de España*. (1960). Sociedad de Estudios y Publicaciones. Madrid. p. 409.

⁸. HARRISON, J. *Historia económica de la España contemporánea*. (1988). Barcelona. Ediciones Vicens-Vives. p. 140.

⁹. MALHERBE, Pierre. *La crisis del Estado. La dictadura. República. Guerra. 1923-1936*. Tomo IX de la Historia de España dirigida por Tuñón Lara (1981). Barcelona. Editorial Labor.

de tarifas" y optar "por subvencionar los intereses de una nueva Deuda y no los gastos de inversión" y cuyo costo "representó más de 1.500 millones de pesetas".

Por su parte Ben Ami Shlomo¹⁰ afirma que "el Estatuto de 1924 acrecentó los compromisos del Estado ... de tal modo que las compañías tuviesen siempre asegurado un margen de beneficios" y señala, apuntando a la corrupción inherente a los sistemas basados "en los subsidios estatales y la proliferación de la burocracia", que la generosidad de los ferrocarriles fue excepcional¹¹.

Por último, entre los escritores extranjeros, R. Carr¹² considera que la política de obras públicas de la Dictadura, "más que un caso de keynesianismo prematuro o de exhibicionismo económico", fue más bien "un retorno a las ideas de Costa y a los ideales de los reformadores del siglo XVIII". Desde un punto de vista concreto señala como uno de los logros "de los tecnócratas del dictador", la modernización de los ferrocarriles y alaba el aire de expansión y prosperidad que "mirado retrospectivamente ha cobrado todo el aspecto de una edad de oro".

Entre los autores españoles la opinión de J. Velarde¹³, sin limitarse al sector ferroviario, es netamente favorable a la actuación del Directorio en el campo económico. Gual Villalbi¹⁴, considera el Estatuto "bastante acertado y que en general fue bien recibido". Tamames, subrayando sus aspectos positivos, afirma que "el desarrollo de las medidas previstas hizo que las inversiones durante todo el período de la Dictadura, alcanzaran cifras muy elevadas que posibilitaron la renovación de la mayor parte de la vía y del material motor y móvil de la red". Esta política, concluye, permitió "que el ferrocarril siguiese funcionando a pesar de las escasas inversiones realizadas entre 1929 y 1936". Por el contrario, Ramos Oliveira¹⁵ descalifica totalmente la política económica de Primo de Rivera y condena "las alegrías de la dictadura que, amparándose en la falta de fiscalización, acomete la construcción de líneas, antieconómicas, carísimas y verdadero record en la historia de los despilfarros". Según el escritor, contemporáneo del régimen, "el único acierto de la Dictadura" fue la creación del monopolio de CAMPSA¹⁶.

¹⁰. SHLOMO, Ben Ami. *La Dictadura de Primo de Rivera. 1923-1936*. (1983). Barcelona. Planeta p. 164.

¹¹. Como ejemplo de esta práctica, cita el controvertido y oscuro caso de las 70.000 acciones adjudicadas a los mediadores que intervinieron en la concesión de la línea Ontaneda-Calatayud, inacabado tramo final del Santander-Mediterráneo.

¹². CARR, Raymond. Spain. 1808-1939. pp 537-538.

¹³. VELARDE, Juan. Obr. cit. p. 106.

¹⁴. GUAL VILLALBÍ, Pedro. *Política del comercio y los transportes*. (1950). Editorial Juventud. Barcelona.

¹⁵. RAMOS OLIVEIRA, Antonio. *El capitalismo español al desnudo*. (1933). Librería E. Prieto, Madrid, p. 73.

¹⁶. La entrega de la distribución del petróleo a una compañía controlada por el gobierno, unió en sus críticas contra el régimen a la oposición y a los intereses financieros, entre ellos los de Juan March, que se sintieron agraviados por el nuevo sistema.

Finalmente Muñoz Rubio¹⁷ estima que "la política ferroviaria de la Dictadura fue capaz de resolver en el corto plazo todos los retos con que se enfrentó, aunque se hiciera imposible la íntegra aplicación del Estatuto, el cual difícilmente podía tener viabilidad ya que ni las compañías concesionarias ni el Estado estaban realmente en disposición de hacerlas fructificar".

2. - El ferrocarril Bilbao-Portugalete.

2.1. Antecedentes

En 1863 el inglés Charles Vignoles, que había sido Director de las obras del Bilbao-Tudela, presentó a su Consejo un estudio sobre la prolongación de este ferrocarril hasta la ría bilbaína y la construcción de un gran puerto en el Abra. Teniendo en cuenta la situación financiera de la sociedad, "no fue extraño que no (se) acogiese con excesivo calor el proyecto"¹⁸. Fue necesario esperar hasta 1893 para que la concesión del ferrocarril que uniría Bilbao con la villa de Portugalete, se otorgase al banquero D. Federico de Solaegui por R.O. de 15 de junio de 1881¹⁹. Con posterioridad, como tan frecuentemente sucedió en las empresas ferroviarias, el concesionario original traspasó todos sus derechos a la sociedad anónima "Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete", fundada para construir y explotar la línea que conectaría ambas localidades vizcaínas.

La empresa concesionaria se constituyó en escritura pública otorgada, ante el notario de Bilbao D. Félix de Uribarri, el 10 de mayo de 1884, con un capital social de 2.000.000 pesetas representado por 4.000 acciones²⁰. La suscripción no tuvo un gran éxito ya solamente se colocaron, entre 59 accionistas, 2.642 títulos, valorados en 1.321.000 pesetas, quedando el resto (47,16%) en cartera. La Gaceta de Caminos llegó incluso a afirmar que los suscriptores que apoyaron la nueva sociedad lo hicieron "mas por patriotismo o simpatía hacia el iniciador de la línea que por especulación".

¹⁷. MUÑOZ RUBIO, Miguel. (1999). *El Estado como empresario ferroviario. Siglo y medio del ferrocarril en España*. 1848-1998. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid. p. 309.

¹⁸. VARIOS AUTORES. *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. 1855-1955*. (1955). Bilbao. Banco de Bilbao.

¹⁹. WAIS, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles (1975)*, p. 267, Madrid. Fundación de los Ferrocarriles españoles. Originalmente la concesión, basándose en la existencia de un precedente de 1871, se aprobó de acuerdo con la ley de 1868 de Ruiz Zorrilla que las otorgaba con carácter perpetuo. No obstante, al ser imposible para la sociedad terminar las obras en tres años, tuvo que solicitar una nueva, al amparo de la Ley de 1877, que le fue concedida por 99 años, "el plazo de siempre de 1877" y con la expresa renuncia a la libertad de tarifas. Extrañamente unos días más tarde que Solaegui, el 7 de noviembre de 1971, D. Manuel Allende solicitó la concesión de otro ferrocarril de Bilbao a Portugalete que no llegó a hacerse realidad.

²⁰. Este capital se elevó a 3.000.000 y 4.000.000 en 1896 y 1903. Un desdoble posterior, en 1903, lo fijó en 5.000.000 pesetas, cifra a que ascendía cuando Norte adquirió la empresa. La sociedad obtuvo algunas pequeñas subvenciones de los Ayuntamientos de la zona y la Diputación y que Ormaechea cifra en 428.500 pesetas.

Los principales accionistas originales fueron el Banco de Castilla y F. de Solaegui, con 500 acciones, Sociedad Altos Hornos y Fábricas de Hierro y Acero de Bilbao, que por fusión con otras siderúrgicas se convertiría en Altos Hornos de Vizcaya, con 200 y Urquijo y Compañía con 100. Otros 10 accionistas más, Mariano de Basabe, Fernando Alonso, Luis de Zubiría, Ricardo de Gaminde, Juan M^a de Olabarrí, Andrés de Arana, Ramón Bergé; Juan M^a y Gabriel de Ibarra y José Villalonga, suscribieron 50 títulos cada uno de ellos. Pablo Alzola²¹, gran conocedor del mundo del ferrocarril y que desempeñó el cargo de Director Gerente de la futura empresa, suscribió 40 títulos.

Según Ángel Ormaechea²² "es importante significar la estrecha relación entre el ferrocarril Bilbao a Portugalete, con la sociedad Altos Hornos de Bilbao ya que Altos Hornos y los (accionistas) vinculados con la empresa representan el 55,64% del (capital) suscrito". Este compromiso con la financiación del ferrocarril siguió manteniéndose en el futuro a través de la suscripción de títulos de renta fija y de las sucesivas ampliaciones de capital.

Olga Macías²³, con referencia al carácter de los fundadores de la línea, señala que "en la promoción y explotación de esta compañía intervinieron capitalistas que estaban presentes en las actividades mineras y siderúrgicas e inversores foráneos dedicados a los grandes negocios marítimos" y subraya que con "esta construcción buscaban una simbiosis entre el tráfico ferroviario y el marítimo".

El interés del mencionado grupo y el de otras importantes empresas siderúrgicas vascas en el Ferrocarril de Portugalete, era totalmente lógico ya que su actividad primordial se centraba en prestar servicio a las factorías siderúrgicas de Baracaldo y Sestao, "con el tráfico de minerales autóctonos" y su conducción "a través de establecimientos mineros"²⁴.

²¹ Pablo Alzola, economista e historiador, nació en San Sebastián en 1841, cursó la carrera de Ingeniero de Caminos y trabajando al servicio del Estado realizó diversas obras públicas, especialmente en el sector ferroviario. Fue alcalde del Ayuntamiento de Bilbao, "sin adscripción partidista", presidente de la Diputación de Vizcaya, de la influyente Liga Vizcaína de Productores" y de la Cámara de Comercio, cargo que abandono al ser designado Director General de Obras Públicas. A principios de siglo ocupó, por el partido conservador, un escaño en el Senado. En opinión de Ignacio Arana Pérez (*La Liga Vizcaína de productores y la política económica de la Restauración*. Bilbao 1988. Caja de Ahorros Vizcaína p. 76), fue una de las "figuras representativas del gran empresariado vasco". Prolífico escritor en materias económicas, según Wais apoyó, frente a la opinión general, el ancho de 1,67 metros, "en los ferrocarriles que se construían en Vizcaya por esa época". Fue famosa en este aspecto la polémica que mantuvo, en *Revista de Obras Públicas*, con Adolfo de Ibarreta, Director del Tudela-Bilbao y defensor de la vía de 1 metro, "para los ferrocarriles que se estaban haciendo en Vizcaya". A pesar de su preferencia por el ancho normal construyó sin embargo con vía métrica el Guernica-Pedernales, coherentemente con su creencia de que existían proyectos que debían de hacerse con vía ancha y proyectos para los que eran más adecuados la vía estrecha.

²². ORMAECHEA ARNAÍZ, Ángel. (1986). *Los ferrocarriles en Euzkadi. 1855-1936*. Bilbao. Euzko tranbideak. Ferrocarriles Vascos S.A. Obr. cit. p.324. Para llegar a este porcentaje incluye las 200 acciones suscritas por el grupo Ibarra.

²³. MACÍAS, Olga. <*Los ferrocarriles y el desarrollo económico del País Vasco.(1856-1936)*>. *Siglo y medio del Ferrocarril en España. 1848-1998*. Madrid 1999. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

²⁴. COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA; Pablo, MUÑOZ Miguel y VIDAL, Javier. (1998) *100 años de historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Grupo Anaya.

La construcción de la línea se realizó en dos fases, la primera, entre Bilbao y Desierto, terminada en 1888 y la segunda, entre este último punto y Portugalete, finalizada en el siguiente ejercicio. Una de las características técnicas más destacables de este ferrocarril fue la utilización del ancho de vía normal (1,67 mts), en contra del criterio de la mayoría de los ferrocarriles vascos que se habían inclinado por la vía estrecha. Esta particularidad, sin embargo, constituyó una gran ventaja para conectar con la red principal y especialmente con Caminos de Hierros del Norte de España. En este sentido, Macías²⁵ estima que con esta construcción "se consolidó una red de vía ancha" que "formaba parte de la estructura radial española que tenía como epicentro Madrid". Este conjunto de líneas generales de carácter radial, como las califica la citada autora, eran "esenciales para dar salida a la producción agropecuaria de la meseta y a la siderometalúrgica vizcaína".

La existencia en la zona de un importante tráfico de mineral de hierro obligó al Ferrocarril Bilbao-Portugalete, para servir a las minas cercanas, a ampliar la línea primitiva con el tendido de varios ramales. Los principales fueron el de Cantalojas, en el centro de la villa, a Olaveaga²⁶ y el que unía este término con la línea que empalmaba en La Casilla (Bilbao) y transportaba desde Miravilla los productos de las minas "La Abandonada", San Luis y otras y que se conducían "a un descargadero que la propia compañía había construido en Olaveaga"²⁷. La sociedad ferroviaria se implicó también en la construcción de lavaderos y depósitos industriales cuya explotación, ante su escaso éxito económico, tuvo que abandonar en 1927.

El ferrocarril portugalujo, según afirman Comín, Martín, Muñoz y Vidal²⁸, dedicó, desde sus inicios, una especial atención al transporte de viajeros, concepto que absorbía el 68% del tráfico. Este elevado movimiento de pasajeros sufrió una breve y lógica inflexión a la baja cuando en 1896 se electrificó el tranvía de Santurce. Por lo que respecta al transporte de mercancías, según los citados autores, "la línea se especializó en carbones y metales, en cuanto a las remesas expedidas y en materiales para la construcción y productos básicos para la subsistencia, entre las recibidas".

Esta compañía, constituyendo una extraña excepción entre los ferrocarriles españoles, tuvo generalmente una elevada rentabilidad. En 1895 llegó a repartir a sus accionistas un dividendo del 18%, porcentaje que se repitió en bastantes años y que probablemente nunca fue alcanzado por ninguna otra empresa del sector. Como reconocen Comín, Martín, Muñoz y Vidal "la gestión fue muy positiva hasta 1900" y "a partir de 1914 tuvo unos resultados económicos muy aceptables por sus reducidos

²⁵. MACÍAS, Olga. Obr. cit. p. 458

²⁶. Este enlace substituyó al llamado ramal de Ripa que unía el ferrocarril del Norte con la línea de Portugalete, pero "su capacidad escasa y su explotación defectuosa, obligó a construir en 1895 el de Cantalojas". *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. 1855-1955.*(1955). Varios autores. Bilbao 1955, p. 205.

²⁷. *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. 1855-1955.* Obr. cit. p. 207.

²⁸. COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ y VIDAL. Obr. cit. p. 256.

gastos de explotación". Cuando RENFE absorbió la línea era uno de los escasísimos ferrocarriles que presentaba resultados económico positivos.

Como simple dato que corrobora esta afirmación seguidamente se relacionan los dividendos porcentuales repartidos por la línea férrea por la que Bilbao se asomó al Cantábrico, durante el período a que se refieren estas notas:²⁹

Año	Dividendo	Año	Dividendo
1923	8,00%	1927	10,00
1924	9,00%	1928	13,50
1925	9,00%	1929	13,50
1926	10,00%	1930	13,50

El Ferrocarril de Bilbao a Portugalete debido, en gran parte a la concentración desde sus orígenes de su capital social en un reducido número accionistas y prácticamente sin un apreciable free float bursátil, apenas era objeto de contratación en la Bolsa local. Según datos de la Revista de la Cámara de Comercio bilbaína durante 1924, hasta el mes de octubre en el que se presentó la oferta de adquisición de acciones de Norte, únicamente se registraron transacciones en tres quincenas con un escasísimo volumen de títulos y todos ellos al mismo cambio de 645 pesetas equivalente a un 129%. A este precio el dividendo distribuido suponía prácticamente una aceptable rentabilidad anual del 7%.

2. 2.- Caminos de Hierro del Norte de España compra el Bilbao-Portugalete.

La sociedad fundada por Solaegui, y de cuyo consejo fue vocal y Presidente en 1895, tenía un gran atractivo³⁰ para todas aquellas entidades y empresas interesadas en la unión de la capital vizcaína con su puerto exterior. Por ello no tiene nada de extraño que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, con anterioridad a 1924, hubiera iniciado, sin resultados positivos, negociaciones para adquirir la línea férrea que unía la villa directamente con su puerto exterior.

Desde hace tiempo, comenta Información³¹, "se agitan en el seno de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao planes y orientaciones que tienden a llevar todas las comunicaciones posibles, a la margen izquierda de la ría³² " y hacer realidad de este modo, "el ideal de todas las grandes poblaciones, respecto de los puertos, cual es el de

²⁹. Durante este mismo período Norte remuneró a sus accionistas con un 5,25% en 1922 y con un 6% desde 1924 hasta 1930. Fueron varios, sin embargo, los años en que no pudo distribuir dividendo alguno e incluso en varios ejercicios, tuvo que suspender el pago de los intereses de sus obligaciones.

³⁰. Los autores del libro del centenario del Banco de Bilbao (p. 207) subrayan que, cuando el Portugalete-Bilbao fue adquirido por Norte, su tráfico "era importantísimo y el rendimiento económico de la explotación, cuidadosamente administrada, resultaba sumamente remunerador".

³¹. Información. 29 de octubre de 1924.

³². El puerto bilbaíno estuvo siempre en la margen derecha del Nervión, junto al casco histórico de la villa.

su interiorización". De este deseo de llegar al mar Cantábrico, a través de Bilbao, participaba también la Compañía de Caminos del Norte de España que de este modo podría extender sus líneas, "sin ningún entorpecimiento hasta el puerto exterior", cumpliendo así el papel de "amplificador de los espacios portuarios" que José Luis Hernández Marco³³ ha estudiado en esta y otras líneas en relación con los puertos cantábricos.

Este deseo compartido no originó en la realidad, dada la coincidencia final de intereses, ninguna pugna económica entre la Cámara y el futuro adquirente, ya que el deseo de la institución provincial bilbaína se limitaba a lograr que se potenciase la salida directa de Bilbao al Cantábrico, con independencia de quien lo hiciera y es indudable que si Norte conseguía hacerse con el ferrocarril Bilbao-Portugalete se cumplían totalmente sus aspiraciones. El mismo Director del Depósito Franco, Miguel T. Saralegui, en entrevista concedida a *Información*³⁴, admitía, una vez consumada, que, con esta compra, se había conseguido "irradiar la influencia de nuestro puerto hacia el interior". No obstante afirmaba ambiciosamente que para convertir la capital vizcaína en el puerto de Madrid, era preciso que contara "con el instrumento ferroviario más perfecto que acorte a ser posible en una mitad la distancia que los separa". Como es evidente este deseo, más cercano de la utopía que del realismo geográfico, no pudo hacerse realidad.

Las relaciones entre la Junta de Obras y la línea férrea continuaron desarrollándose en un clima normalidad y mutua cooperación. Prueba de este ambiente es la construcción en 1926, por parte de la Junta, del ramal de Portugalete a Santurce³⁵ y su posterior traspaso a Norte. Esta operación fue comercialmente muy favorable para el ferrocarril como se deduce de los datos citados por A. Ormaechea³⁶ y en los que se observa el gran incremento experimentado, desde su apertura, por la cifra de pasajeros y mercancías transportadas.

Dentro de este clima de recíproca colaboración, en 1928 el Bilbao-Portugalete vendió a la J.O.P. parte de la línea sita entre Bilbao y Olaveaga, con objeto de que pudiera ampliar los muelles de Ripa y Uribitarte construidos en la ría bilbaína. El precio total de esta venta ascendió a 5.800.000 pesetas, de cuyo importe total 550.000 pesetas se pagaron en obligaciones, con la condición de que se invirtiera en las obras del ramal de Cantalojas a Olaveaga.

La oferta de adquisición de las acciones del Bilbao-Portugalete fue conocida por el público el 17 de octubre de 1924 a través de los anuncios publicados por la banca en

³³. HERNÁNDEZ MARCO, José Luis.(1999). <El ferrocarril como amplificador de los espacios económicos portuarios; la Compañía del Norte y algunos puertos septentrionales españoles entre 1878 y 1930.>. *Siglo y medio del ferrocarril en España*. p. 597. p. 604.

³⁴. *Información*. 29 de enero de 1925. p. 37. La autorización del Depósito Franco de Bilbao, que tanto favoreció al ferrocarril de Portugalete, fue aprobada por R. D. de 30 de Julio de 1918.

³⁵. El puerto de Santurce, que está más abierto al mar que Portugalete, era el punto más lógico, en una línea con un interés primordial en el transporte marítimo, para fijar uno de los extremos de su recorrido.

³⁶. ORMAECHEA, Ángel. Obr. cit.

la prensa local. Según su redacción, los Banco de Bilbao y Comercio, de Vizcaya y Urquijo Vascongado, "se hallaban dispuestos a adquirir por cuenta de un grupo de capitalistas, todas las acciones de dicha compañía (Ferrocarril de Bilbao a Portugalete S.A.) al precio de 1350 pesetas por cada una, equivalente al 270 por ciento". La oferta, que suponía, sobre los 10.000 títulos en que integraban el capital social, un total de 13.500.000 pesetas, señalaba como plazo límite para su aceptación el 1 de diciembre³⁷. Pronto trascendió que el anónimo comprador era la "Compañía del Norte", dominada, como subraya Wais, por los Bancos de Bilbao y de Vizcaya"³⁸.

Las conversaciones que condujeron a esta operación se iniciaron en el verano previo y fueron llevadas "a feliz término" por el Comité Ejecutivo del Consejo del Norte y el "senador vitalicio señor Gandarias, representante del grupo poseedor de la mayoría de las acciones del Ferrocarril de Portugalete".

Abierto el período para aceptar la oferta, la compra se materializó prácticamente en dos sesiones bursátiles. La compañía siguió subsistiendo, "sin modificación en el personal facultativo, administrativo y de todos órdenes" y operando con normalidad. El único cambio reseñable consistió simplemente en que sus acciones pasaron a formar parte de la cartera de valores de Caminos de Hierro del Norte de España. El primer Consejo de Administración del ferrocarril portugalujo, después de la compra de los títulos y en el que se integraban ya representantes de Norte y de la banca bilbaína, quedó constituido por el Marqués de Alonso Martínez, Felipe Boix, Eduardo Grasset, Enrique de Zárate, Domingo Epalza, Venancio Echevarría, Tomás de Urquijo y Ramón de la Sota y como único continuador del anterior consejo, José Joaquín Ampuero.

Teniendo en cuenta que el precio duplicaba, con exceso los últimos cambios bursátiles, no tiene nada de extraño que la oferta pública de adquisición de acciones fuese aceptada por los accionistas de la sociedad. En realidad, la cuantiosa y quizá injustificada prima³⁹ ofrecida originó críticas y suspicacias, al igual que en otras actuaciones similares, sobre la postura de la Administración. Juan Velarde⁴⁰, gran conocedor de la política económica de la Dictadura primorriverista, señala que "el Estado no puso ningún inconveniente" a esta operación, a la que sin embargo no vacila en calificar de "confusa". Ramos Oliveira⁴¹, constante crítico del régimen del general jerezano, apunta, desde la obiedad, a la existencia de una cierta comunidad de intereses al señalar que varios consejeros de los dos principales bancos vascos, eran también

³⁷. Los autores del libro conmemorativo del centenario de Banco de Bilbao, señalan que el ferrocarril tenía en vigor 9.500.000 pesetas en obligaciones, que "no agobiaban a la Empresa, como sucedía en otras entidades ferroviarias".

³⁸. WAIS, F. Obr. cit. 257.

³⁹. *Información*. 29 de octubre de 1924, p. 656. Según la revista de la Cámara de Comercio bilbaína, "en merecido elogio", el negociador impuso como condición de que a todos los demás accionistas se les aplicase el mismo cambio. Este laudatorio comentario resulta, en el mejor de los casos, sorprendente. ¿Que hubiera sucedido, de no aplicarse este criterio, cuando la existencia de un precio excepcional solamente para una parte de los accionistas hubiese sido conocida por los restantes socios?. ¿Cabía acaso otra alternativa que no fuera la de generalizar el precio?.

⁴⁰. VELARDE FUERTES, Juan. Obr. cit. p.120.

⁴¹. OLIVEIRA RAMOS, Antonio. Obr. cit.

consejeros de los ferrocarriles protagonistas de las ofertas de adquisición de acciones presentadas, no solo sobre el Bilbao-Portugalete, sino también sobre el Central de Aragón que se examinará seguidamente.

Hay que reconocer sin embargo que se trataba de una operación, dirigida a todos los accionistas, entre dos sociedades independientes y que el comprador podía tener motivos específicos para cerrar la compra a un precio tan alto. No obstante cabe suponer, a pesar de estas razones de tipo general, que es muy probable que sin la existencia de un fuerte y unido núcleo accionarial en el Bilbao-Portugalete, la compañía protagonista de la oferta de compra hubiera podido adquirir la línea bilbaína a un precio inferior al que pagó.

En cualquier caso es evidente que, al margen de razones basadas en su excesivo costo y en la evolución de la coyuntura económica general y sin que se pretenda atribuirle el éxito únicamente a la adquisición del ferrocarril vizcaíno, la operación, desde un punto de vista económico, fue beneficiosa para la sociedad compradora. Como prueba parcial de esta afirmación basta recordar que los dividendos repartidos por la línea vasca, integrados en la cuenta de resultados de Norte, se elevaron, como ya se ha señalado, desde 1924, año de la OPA, a 1928, casi en un 50% al pasar la remuneración de sus acciones del 9,50% al 13,50% anual. Por todos estos motivos acierta la tan citada revista de la Cámara de Comercio de Bilbao, cuando califica, de "feliz"⁴² incidencia la fusión de las dos líneas ferroviarias de Portugalete y Norte".

Se ha señalado⁴³ que, a parte del fundamental motivo de incrementar el tráfico y llevar hasta el Cantábrico toda su red, existía en la línea Bilbao-Portugalete un problema de carácter técnico que hacía aconsejable una relación más estrecha con Caminos de Hierro del Norte de España. Concretamente en la estación bilbaína de la línea portugaluja se cargaba un mayor número de vagones que el de los que recibía cargados, no existiendo "equilibrio entre los que llegan con unas mercancías y salen con otras, por lo que es necesario que se les envíe desde el interior una fuerte proporción de material vacío que, predominantemente, tiene que ser de cambio". Este desequilibrio técnico, en opinión de Ormaechea y los autores del libro "*Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. 1855-1955*", utilizándole debidamente en uno u otro sentido, Norte podía favorecer o perjudicar al ferrocarril bilbaíno"⁴⁴. En este aspecto, Ormaechea, basándose precisamente en esta diferencia, entre el flujo de vagones que entraban o salían en la línea portugaluja, considera que "la operación era perfectamente explicable". Esta circunstancia no contribuye sin embargo a aclarar el excesivo precio pagado por los títulos del Bilbao-Portugalete.

⁴². *Información*. 29-10-1924.

⁴³. ORMAECHEA, Ángel. Obra. cit. p. 370

⁴⁴. Esta característica del tráfico, que también se dio en el Bilbao-Tudela, favorecería lógicamente a Norte que quizá pudo haberla utilizado, con mayor eficacia con que aparentemente lo hizo, al negociar el precio pagado por las acciones de la sociedad bilbaína.

2.3. Caminos de Hierro del Norte de España adquiere el Central de Aragón.

La operación sobre el Bilbao-Portugalete no fue la única de este tipo que realizó Norte⁴⁵ ya que en septiembre de 1924 adquirió el ferrocarril Central de Aragón. Esta compra fue gestionada por D. Venancio Echevarría, importante ejecutivo bancario bilbaíno y consejero de Norte.

La Compañía del Ferrocarril Central de Aragón se constituyó en 1895 para explotar la concesión de la línea de Calatayud al Grao de Valencia otorgada el 3 de mayo del mismo año⁴⁶ y cuya construcción se terminó, según Wais⁴⁷, en 1901. Tenía una longitud de 295 Kms y contaba con una red de 34 estaciones y algunos apeaderos, sitios en las provincias de Zaragoza, Teruel, Castellón y Valencia. A este largo recorrido se unió posteriormente la línea de Camín Real a Zaragoza de 123 Kms⁴⁸. El capital social "tenía una fuerte presencia belga, acompañado de capital español". Esta dualidad y quizá también la existencia de acciones privilegiadas, motivó que en el Consejo de Administración existieran dos grupos, los representantes de la sección belga, generalmente compuesto por 10 consejeros y los de la española que solía contar con cinco.

Según datos del balance de 1925, el capital por acciones, dividido, entre ordinarias y privilegiadas⁴⁹, ascendía a 20.000.000 pesetas, contabilizándose además un "capital subvencionado" de 25.000.000 pesetas y obligaciones por 16.320.000 pesetas. La marcha económica del ferrocarril, según datos facilitados por sus balances de 1913 a 1927, fue bastante favorable, creciendo el beneficio, casi sin interrupción en este período de 4.513.000 pesetas a 11.575.000 pesetas. También su coeficiente de explotación era más bajo que el normal entre las empresas del sector, oscilando entre un

⁴⁵. En 1923 Norte adquirió también el Ferrocarril de Silla al Puerto de Cullera inaugurado en 1878 y cuya "construcción obedeció a la necesidad de facilitar el transporte de la producción arroceras de la zona y su recorrido discurría a través de los arrozales, mediante grandes rectas en terrenos completamente llanos". Su capital inicial estaba distribuido entre el barón de Soler y el Banco Hispano Colonial de Barcelona. Esta línea, que al no poder construir el puerto de Cullera, cambió su nombre primitivo por el de "Ferrocarril económico de Silla a Cullera", tenía un ancho de vía de 1,26 metros que, en 1935, Norte transformó en el normal español. En la actualidad "forma parte del trazado de Valencia a Gandía (C-1 de cercanías de Valencia)". Rafael Alcaide González.(2005). *Ferrocarriles de vía estrecha en el Levante español. Una red inacabada*. p. 384. *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha de España*. Fundación de los Ferrocarriles españoles. 2005. Según F. Wais (Obr. cit. p. 271) su concesión se sujetó a la citada ley de Ruiz Zorrilla de 1868, que, además de otorgar las líneas a perpetuidad, autorizaba el establecimiento de "tarifas al arbitrio o necesidades de los concesionarios". A pesar de las tan aparentemente beneficiosas condiciones de la concesión, a la empresa, muy afectada por la competencia de la carretera que discurría casi paralelamente al tendido ferroviario, "le fue muy mal, estando al borde de la quiebra en 1895", año en que sus acciones fueron adquiridas por D. Juan Campo. A su muerte estas acciones fueron heredadas por el mencionado barón de Casa Soler.

⁴⁶. ZABALETA, María Milagros y ARROYO, Victor. (1973). *Informaciones. Cuadernos de Archivo-Bilbao*, 1973. Archivo Histórico del Banco Bilbao Vizcaya.

⁴⁷. WAIS, Francisco, Obr. cit. p. 257. El autor señala que los capitalistas belgas trajeron para su construcción, "su personal de técnicos y administrativos".

⁴⁸. Estos datos de Wais (obr. cit. p 257) que elevan el total del recorrido a 418 Kms, difieren ligeramente de los utilizados por otros autores.

⁴⁹. Las privilegiadas estaban contabilizadas en 9.612.500 ptas al haberse amortizado 387.500 ptas.

excelente mínimo, del 52,03% y un máximo del 79,30%. En el citado año el dividendo repartido a los accionistas alcanzó el 10%.

No tiene nada de extraño, por consiguiente, que los inversores belgas, agrupados en torno a la Société Generale pour favorecer l'industrie national, manifestaran que no estaban dispuestos a desprenderse del ferrocarril "sin obtener un precio elevado"⁵⁰.

Caminos de Hierro del Norte de España, para adquirir la línea valenciana aragonesa, tuvo que desembolsar la cantidad de 70.000.000 pesetas, pagadas en cuanto a 57.000.000 en metálico, y las restantes 13.000.000 en obligaciones. Ambas partidas procedían de sus fondos de reserva, para lo que solicitó y obtuvo la necesaria autorización administrativa. El Gobierno, coherente con los principios nacionalistas que inspiraban su política económica y su deseo de favorecer la concentración de las líneas férreas, autorizó "de buen grado la operación, felicitando al Consejo por el patriótico proceder de nacionalizar un ferrocarril importante".

Los títulos, al igual que en el caso del Bilbao-Portugalete, se contabilizaron en la cartera de valores de la empresa compradora que de este modo indirecto adquiriría todos los bienes de la sociedad levantina aragonesa. Dentro de estos activos se encontraban el ferrocarril de Zaragoza a Cariñena, la concesión de la línea de Camínreal a Cariñena⁵¹ y unas minas de minerales férricos sitas en Tierga, en las cercanías de Calatayud.

Esta operación, en sentido amplio, se inscribe dentro del ya comentado marco legislativo creado por el Estatuto Ferroviario de 1924 y más concretamente dentro del segundo de sus principios, que al decir de Gual Villalbí, buscaba la "agrupación de las líneas existentes y la futura simplificación de las explotaciones". Según la revista *Información*⁵² esta compra respondía también "a la política del Consejo de Norte de nacionalizar sus líneas, rescatar las que estuvieran en poder de los extranjeros e ir a la fusión del mayor número de ellas". Por último, lo que parece darle un carácter secundario, la revista bilbaína aludía, como factor tenido en cuenta, a "los resultados que podría tener para el mayor desarrollo de su tráfico".

Los representantes de la economía vasca recibieron el desenlace de esta operación con auténtico entusiasmo. La portavoz de la Cámara de Comercio⁵³, que vio cumplidos "los anhelos reiteradamente reflejados en sus páginas", se refiere a las "felices consecuencias" que tendría para el Puerto de Bilbao. Al comentar la noticia descubre cual era quizá en el fondo uno de los principales motivos de esta adquisición, al señalar que hacía "posible de hecho la línea directa Bilbao-Valencia y la unión del Mediterráneo con el Cantábrico, en condiciones más ventajosas que con el debatido

⁵⁰. Pedro Pablo Ortúñez (obr. cit. p.290) subraya que el Central de Aragón "era una empresa, entonces rentable fuera del régimen del Estatuto, de reducidas dimensiones con un coeficiente de explotación más bajo que el de las grandes (empresas) y cargas financieras muy reducidas".

⁵¹. Según Francisco Wais la línea de Camínreal a Zaragoza se inauguró el 2 de abril de 1933. *Historia de los ferrocarriles españoles*. (1973). Madrid, 1973. p. 424.

⁵². *Información*. 30-9-1926. p. 86.

⁵³. *Información*. 30 de septiembre de 1926. p. 586.

proyecto en ejecución del Santander-Calatayud", más conocido popularmente como el Santander-Mediterráneo. Incluso, continúa, la unión del puerto bilbaíno con el de Valencia sería aún más directa, y consiguientemente más beneficiosa, si se llegase a construir el Calatayud a Castejón o el Calatayud a Tarazona, "para aprovechar el ramal desde aquí a Tudela", estación comprendida en la línea general de Tudela a Bilbao⁵⁴.

El resultado de esta operación no fue tan bien recibido en Santander. Desde esta ciudad, que tan interesada estaba en su unión por ferrocarril con Valencia, se afirmaba que con esta compra, cerrada "poco después de comenzados los trabajos del Santander-Mediterráneo se esperaba taponar el tráfico de la nueva línea, como en parte se consiguió". Como esto, al parecer, no era suficiente, Norte por medio del Central de Aragón, insiste el autor del texto de donde se ha tomado estas consideraciones, construyó la línea de Camínreal a Zaragoza, obra que no se hubiera realizado si no hubiera existido el proyecto del Santander-Mediterráneo. Finalmente afirma que el ferrocarril Haro-Abéjar, pretendía evitar el paso de la discutida línea por la capital burgalesa, como lo demuestra, en su opinión, el hecho de que este proyecto "se enterró por sus progenitores"⁵⁵, cuando estuvo construido el Burgos-Calatayud. No tiene, por ello, nada de extraño, a la vista de estas polémicas y actuaciones, que Velarde Fuertes, afirme que "el famosísimo asunto del Santander Santander-Mediterráneo" estaba ligado a "enojadas cuestiones políticas".

Ortúñez Goicolea⁵⁶ estima que "otro factor que pudiera explicar este desembolso -sin demasiado fundamento- sería la protección de sus líneas (las de Norte) frente a la competencia que supondría el Ontaneda-Calatayud⁵⁷". Pero si este fuese el motivo, concluye Ortúñez, "no se entendería el apoyo y ánimos recibido del gobierno para finalizar la operación".

El mismo autor⁵⁸ señala que M.Z.A. "se había planteado la posibilidad de hacerse con esas concesiones pero realmente ella no tenía demasiado interés, salvo en que no las tuviese Norte". En cambio, continúa, con la construcción del discutido Santander-

⁵⁴. VELARDE FUERTES, Juan. Obr. cit. p.124. El calificativo de "políticas" que el autor atribuye a las cuestiones relacionadas con la construcción del Santander-Mediterráneo, o más exactamente la del tramo Ontaneda-Calatayud que completaría la unión ferroviaria entre el Mediterráneo y el Cantábrico, parece justificado. La tormentosa sesión del Congreso de Diputados en diciembre de 1935 que protagonizaron Calvo Sotelo y varios representantes nacionalistas vascos, sobre este tema, es prueba evidente de los enfrentamientos que originó este polémico y nunca terminado ferrocarril, entre las dos provincias limítrofes que históricamente se han disputado el tráfico de la meseta.

⁵⁵. MACIAS Olga. Obr. cit. p. 473. Los "progenitores" del proyecto de esta línea, que recorría tierras de Rioja y Soria, según Macías, eran "industriales vizcaínos, representantes de la Junta de Obras del Puerto, Diputación de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao" que lo elaboraron para "minimizar la competencia del Ferrocarril Mediterráneo", cuya construcción "dejaba, en clara desventaja kilométrica al puerto de Bilbao frente al del Santander con respecto a Madrid y Zaragoza".

⁵⁶. ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo. (19099). *La configuración de la red nacional y las grandes compañías ferroviarias: Norte y M.Z.A., 1913-1939*. p. 289. *Siglo y medio del ferrocarril en España. 1848-1998*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁵⁷. Ontaneda (Cantabria), a la que nunca llegó la línea prevista y Calatayud eran las dos estaciones terminales que cerrarían la unión total de los dos tramos ya en funcionamiento del tan debatido Santander-Mediterráneo.

⁵⁸. ORTÚÑEZ, Pedro Pablo, Obr. cit. p. 289.

Mediterráneo, "Bilbao quedaba fuera y también las líneas que unían Bilbao y el valle del Ebro, en poder de Norte", mientras que "la adquisición del Central significaba la posibilidad de unir Valencia y Bilbao sin abandonar las líneas del Norte".

El tema, dada su complejidad y el apasionamiento con que se ha tratado siempre, no puede examinarse, con cierta profundidad, en estas breves páginas. Lo que sí está fuera de toda discusión en el texto del autor cántabro, es la exactitud de la frase relativa "al manifiesto influjo que las entidades bilbaínas han tenido y aún tienen en la Compañía del Norte". En este sentido basta con recordar las conexiones existentes entre varios de los nuevos consejeros del ferrocarril y lo más destacado del capitalismo bancario, minero, siderúrgico y ferroviario⁵⁹ bilbaíno.

3. - El ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda.

3.1.- Antecedentes.

La solicitud de la concesión del ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda, presentada en el Congreso por Becerro de Bengoa, Mateo Sagasta y Azcárate y otros diputados, se otorgó a su promotor, el ingeniero guipuzcoano, Mariano Zuaznavar, el 11 de julio de 1890. En ella, anunciando su carácter minero, se indicaba que la línea "enlazaría las cuencas carboníferas de Castilla con el ferrocarril de vía estrecha en construcción, desde Valmaseda hasta Zorroza, en el ferrocarril de Bilbao a Portugalete". De igual modo que sucedió con el tren portugalujo, el autor del proyecto transfirió la concesión de que era titular a la "Compañía del Ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda S.A." el 9 de marzo de 1890.

Esta sociedad, futura constructora y explotadora de la línea, se constituyó en Bilbao, ante el notario D. Félix de Uribarri, el 18 de abril de 1890, con un capital social de 6.000.000 pesetas, por un grupo de capitalistas, bilbaínos en su mayor parte, relacionados con el comercio, la minería y la siderurgia vascas y especialmente con el grupo industrial aglutinado en torno a La Vizcaya. Los 14 fundadores⁶⁰ suscribieron 3.780 títulos, equivalentes al 31,50% del capital social, porcentaje que asciende al 58,16% si se suman los 3.200 que, probablemente obligados, adquirieron los

⁵⁹. El nuevo consejo estaba presidido por el marqués de Alonso Martínez y los vicepresidentes, Marqués de Urquijo y José Joaquín de Ampuero y formaban parte del mismo Félix Boix, Ramón de la Sota y Aburto, Venancio de Echevarría, Vizconde de Escoriaza, Tomás de Urquijo, Conde de Gamazo, Conde de Torrella de Montgrí, Domingo de Epalza, Valentín Ruiz de Senén, Julio de Arteche, Antonio Valenciano, Barón de Satrustegui, Enrique de Zárate, y Marqués de Cabiedes. Como Administrador y Secretario fueron designados Pablo y Juan de Rozpide. Los únicos que formaban parte del anterior consejo eran Juan Rozpide, Valenciano, Escoriaza y Ruiz Senén. Uno de los más influyentes miembros del Consejo era el Ingeniero de Caminos barcelonés, Felix Boix Merino, que de Director adjunto de Norte pasó a Director General en 1908. Valenciano, a pesar de pertenecer al Consejo de M.Z.A. cargo que siempre consideró prioritario ante cualquier otro, continuó como consejero al habersele asegurado que el Central iba a seguir "viviendo fuera del Nuevo Régimen Ferroviario" y que "se explotaría con independencia de la red de Norte".

⁶⁰. El primer Consejo estaba constituido por Luis de Salazar, como Presidente y Paulino de la Sota, Epifanio de la Gándara, Fernando Fernández de Velasco, Juan Gurtubay, Manuel de Orbe, Francisco de Arratia, Victoriano Zabalinchaurreta, Enrique Aresti, Manuel de Isasi, Manuel Ortiz, José A. Errazquín y Santos López de Letona como consejeros.

constructores de la línea, J. J. Cobeaga, F. Arrizabalaga, T. Urtueta y J. M. Iriondo y cuya sintonía con los promotores de la sociedad era completa. Los suscritores ascendieron a total de 91.

Aunque las actividades económicas de los fundadores eran muy diversas existían un grupo importante con grandes intereses mineros en la zona servida por el ferrocarril y su participación en la sociedad pudo responder, con cierta seguridad, al deseo de revalorizar las concesiones mineras que habían denunciado en la meseta septentrional. Como prueba del posible carácter especulativo de esta operación, basta con señalar que 12 de los accionistas fundadores, la mayoría miembros del primer Consejo, invirtieron, solamente en tres minas castellano leonesas, Matallana, Sabero y Euzko Castellana, 4.880.000 pesetas frente a las 1.445.000 pesetas que arriesgaron en el ferrocarril hullero⁶¹. Este interés personal les llevó a apoyar, incluso con créditos personales, la terminación del tendido y a hacer frente a otras necesidades ya que, según un repetido argumento, utilizado por la sociedad en épocas difíciles, "las minas sin el ferrocarril no valían nada".

Algunas fuentes económicas, especialmente *Revista Minera*⁶², relacionaron la construcción del ferrocarril de La Robla a Valmaseda con el deseo de los capitalistas promotores de evitar el posible desarrollo en Sabero de una industria siderúrgica competidora. En 1891 señalaba la publicación citada que "en Sabero había condiciones para crear una industria de hierro y acero" y que el mejor modo de alejar este peligro era procurando que "en Bilbao se consuma todo el carbón que pueda extraerse en esa cuenca". Este temor parece excesivo; entre otros motivos por que el carácter de vía estrecha del minero le hacía inadecuado para dar salida un volumen importante de productos siderúrgicos.

De modo similar, años más tarde, el guipuzcoano Julio Lazurtegui⁶³, apasionado defensor de la industrialización del Norte leonés, soñaba con el complejo industrial a que se refiere el título de su pequeña obra y con ferrocarriles para transportar "1.500.000 toneladas de hierro para la exportación". No obstante, a pesar de que algunos "viesen el fantasma de una posible concurrencia en el campo siderúrgico", en su opinión, no tendría que existir "ningún problema ya que se produciría una diferenciación en los productos".

Los seis millones de capital y los diez millones procedentes de dos emisiones de renta fija, efectuadas en 1892 y 1893, no bastaron para cubrir el optimista presupuesto redactado por Zuaznavar. El aumento del coste de la construcción de la línea, los graves errores cometidos en su financiación y el negativo resultado de la explotación en los primeros años de su funcionamiento, fueron las principales causas que obligaron a la joven sociedad a presentarse en suspensión de pagos en 1896. La Robla permaneció en

⁶¹. FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA, Pedro (2003). *Historia del ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda. 1890-1972. Ante una operación especulativa*. Valladolid, Junta de Castilla y León, p. 55.

⁶². *Revista Minera*. Enero de 1891.

⁶³. LAZURTEGUI, Julio. (1918). *Una nueva Vizcaya a crear en el Bierzo. Altos Hornos y acerería en Ponferrada..*

esta anómala situación hasta que, en 1905, se solucionó, acudiendo, según la denominación actual, a una especie de "operación acordeón" mediante un canje, con un fuerte quebranto, de acciones por obligaciones y un simultáneo aumento de capital.

El tren hullero, que abrió al público su tendido inicial, el 24 de septiembre de 1894, con un recorrido, entre Valmaseda y La Robla, de 284,29 Kms, completó su lógico destino de unir Bilbao y León, mediante dos ampliaciones de la red. La primera entre Valmaseda y Zorroza, de 28,55 Kms, se inauguró el 15 de diciembre de 1902, en plena suspensión de pagos, lo verdaderamente supuso un auténtico éxito empresarial. La segunda, de Matallana a León, de 28,19 Kms, comenzó su andadura el 31 de marzo de 1923, ejercicio extraordinario en el que la sociedad, con un 50,44%, alcanzó, si se exceptúan los de 1915 y 1916, años atípicos de la Gran Guerra, el mejor coeficiente de explotación de su historia.

El ferrocarril vasco leonés en estos años iniciales, o más exactamente hasta la I Guerra Mundial, no fue tan rentable como esperaban sus optimistas fundadores, a causa en gran parte del retraso en la puesta en explotación de las minas que servía, algunas de ellas propiedad de sus propios consejeros. Sus dividendos, con un primer 1% simbólico en 1906, 17 años después de su fundación, no alcanzaron, hasta 1919, un modesto 7,50%. Este importe no fue superado hasta 1954, cuando en plena autarquía, se repartió un 8%, porcentaje que llegó a un máximo del 9% en 1961, ya en la época de la Estabilización y el Plan de Desarrollo. A partir de estas fechas y en contra de la mejora general de la economía española⁶⁴, la sociedad ferroviaria, gravemente afectada en sus fletes por la crisis de la minería del carbón y por la competencia creciente de la carretera, se encaminó a un triste final anunciado.

La larga historia de La Robla como empresa terminó económicamente, ante la imposibilidad de soportar el exponencial incremento de sus pérdidas, con el abandono de la concesión y la explotación de las líneas de las que tuvo que hacerse cargo FEVE el 6 de marzo de 1972. Jurídicamente su liquidación y disolución, después de un largo contencioso con el Estado para el cobro de las cantidades que le adeudaba, se firmó en escritura de 18 de octubre de 1982⁶⁵.

3.2. La oferta pública de adquisición de acciones de La Robla presentada por los bancos bilbainos.

En el año 1928 tuvo, lugar desde el punto de vista financiero, uno de los hechos más importantes de la dilatada existencia del hullero vasco leonés: la oferta de

⁶⁴. Esta tendencia de moverse en dirección contraria a la coyuntura económica general se reflejó también, entre otros, en los años de la Gran Guerra, en los que tampoco disfrutó de la euforia económica, circunstancia que justifica que se haya calificado al hullero de ferrocarril atípico.

⁶⁵. Los dos textos principales que han servido para la redacción de este breve resumen, son *Ferrocarril de La Robla* por Javier Fernández López y Carlos Zaita (1987) y la ya citada obra de Pedro Fernández Díaz-Sarabia (2003).

adquisición de acciones protagonizada por los Bancos de Bilbao y Vizcaya⁶⁶. Esta operación supuso un cambio importante en el accionariado, en su Consejo y en muchos aspectos de la propia gestión de la sociedad.

Las primeras noticias⁶⁷ sobre esta sorprendente O.P.A. -nombre con el que naturalmente no se conocía en aquella época este tipo de operaciones- aparece en el acta del Consejo de La Robla del 31 de diciembre de 1927. En ella se informa que se había recibido una carta del Director del Banco de Bilbao, aceptando el precio de 530 pesetas que por cada acción de la sociedad vasco leonesa había pedido Pablo Callam, Director del ferrocarril. Después de elevar testimonialmente el precio a 535 pesetas, los consejeros se mostraron conformes en ceder sus títulos⁶⁸, abrigando "la creencia de que (el precio ofrecido) sería aceptado por los accionistas en su mayoría". En cumplimiento de este acuerdo el Consejo publicó anuncios en la prensa local y se dirigió a los accionistas recomendando que aceptaran la propuesta.

El 14 de enero, fecha límite fijada para aceptar la propuesta bancaria, más de 29.000 títulos, los dos tercios del capital que como mínimo exigían los compradores, dieron su conformidad a la operación. Según el acta de la Junta General del hullero correspondiente a 1927, los bancos protagonistas solamente compraron 20.770 acciones, representativas del 51,92% del capital social. Los restantes títulos, hasta los mencionados 29.000 que aceptaron la oferta, fueron adquiridos por diversos capitalistas bilbaínos, en una gran parte estrechamente relacionados con las dos principales entidades de crédito vascas⁶⁹.

La prensa económica se hizo eco de la entrada de los bancos en el capital del ferrocarril hullero. El *Economista*⁷⁰, en una nota que parece un remitido, señaló que "el precio es realmente ventajoso" y "cree" que los accionistas deben de aceptarlo y ceder sus acciones al grupo bilbaíno". *Información*⁷¹, condicionada por el secreto que rodeó la compra, se limitó a dar cuenta de la constitución del renovado Consejo y a suponer que "los nuevos adquirentes de La Robla tienen proyectos para hacer en el grandes mejoras y aumentar la extensión de su tráfico". La Memoria Comercial de 1927 de la Cámara

⁶⁶. Son interesantes, por la información que facilitan sobre las relaciones existentes entre los dos principales bancos vizcaínos, las palabras pronunciadas en el primer consejo celebrado después de la OPA, en las que los nuevos directivos se congratularon de que "elementos pertenecientes al Banco de Bilbao y de Vizcaya aunaran por primera vez sus esfuerzos en un negocio de la plaza".

⁶⁷. Parece no obstante que existió, en pequeña medida, alguna "información privilegiada", ya que, entre los tres días hábiles antes de se suspendiera su cotización, se vendieron entre 457,50 y 470 pesetas, 360.500 pesetas efectivas de "roblas", cifra que contrasta con las escasas 260.500 pesetas que se negociaron en todo el cuatrimestre anterior. La prima de 65 pesetas que representó el precio de la OPA sobre la cotización bursátil citada fue del 13,83%, porcentaje reducido y sobre todo ridículo si se le compara con el 117,74% que percibieron los accionistas del Bilbao-Portugalete, en la operación a la que se ha hecho referencia anteriormente.

⁶⁸. En el momento de la oferta el número de títulos propiedad de los consejeros ascendía a 7.270, cantidad equivalente al 18,70% del capital.

⁶⁹. Entre estos nuevos accionistas, a título personal, partiendo de los datos de la siguiente Junta General de accionistas, se encontraban, entre otros, D. Escauriaza, E. Ocharan, los marqueses de Arriluce de Ybarra y Mac Mahón, el conde de Zubiría, J.M^a Basterra, G.M^a Ibarra y J.L. Prado.

⁷⁰. *El Economista*. 25 de febrero de 1928.

⁷¹. *Información*. 30 de enero de 1928

bilbaína, se refirió, erróneamente, a "la constitución de una sociedad, por elementos del Banco de Bilbao y en la que se ha reconocido una gran participación al Banco de Vizcaya". Finalmente la Revista de Economía y Hacienda informó, también erróneamente, que en la operación estaban interesados el Banco de Vizcaya, el marqués de Cortina y el Vizconde de Escoriaza, añadiendo para mayor confusión que "hay quienes afirman que interviene el Norte y otros que firmas particulares vizcaínas"⁷².

Las favorables expectativas que generó la compra protagonizada por las dos más importantes entidades de crédito de Vizcaya, unida a el alza general de las cotizaciones, fue bien recibida por la Bolsa ya que el precio de las "roblas" de 470 pesetas, al cierre de 1927, subió hasta 645 pesetas en 1928. En el siguiente ejercicio la evolución fue incluso más favorable al tocar los títulos del hullero su cotización máxima, hasta la fecha, de 710 pesetas, circunstancia que pudo favorecer a los escasos accionistas antiguos que no aceptaron la oferta bancaria.

Como consecuencia de la OPA bancaria, después de dimitir sus antiguos integrantes, al haber vendido sus títulos, se formó un nuevo Consejo, compuesto por 16 miembros. Diez de ellos representaban a los dos bancos locales⁷³, cuatro a Hulleras de Sabero, uno, Escoriaza Fabro, procedía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla y el último, Calvo Ulacia consejero desde 1904, fue el único componente del anterior Consejo que no dimitió a la entrada de los bancos al no haber vendido sus acciones. Los nuevos propietarios tomaron inmediatamente una serie de importantes medidas. Destacan, entre otras, la de no adherirse al Nuevo Régimen Ferroviario de 1924, patrocinado por el Gobierno y al que La Robla, después de un largo período de indecisión⁷⁴, había acordado incorporarse, la de sustituir una prevista emisión de obligaciones de 8.000.000 pesetas por una ampliación de capital y la de lanzar una OPA

⁷². ORMAECHEA, A. Obr. cit. p. 715.

⁷³. Los consejeros procedentes de las entidades bancarias fueron Ceferino Uríen, José Joaquín Ampuero, Julio Arteche, José Escudero, Venancio Echevarría, José María Basterra, Tomas de Urquijo, Víctor Tapia, Enrique Borda y José Antonio Gladis. Echevarría fue Presidente del Consejo desde 1928 a 1943, cargo en el que substituyó a Luis Salazar Zubía, nombrado en 1890 y sin duda alguna el directivo más importante de la sociedad en su larga historia. Los puestos reservados a la minera vascoleonesa los ocuparon Pablo Guerricabeitia, Ramón de Vicuña, José de Uribarri y Juan Uranga. La influencia empresarial acumulada por los consejeros de La Robla era enorme; solamente entre Echevarría, Ampuero, Borda, Arteche y Escoriaza, reunían, un total de 38 consejerías de sociedades ferroviarias. Debe subrayarse también la sorprendente circunstancia de que 12 de sus 16 integrantes en 1928, fallecieron formando parte del Consejo, síntoma de su acentuado carácter gerontocrático. *El ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda, 1890-1972*. P. Fernández p. 62.

⁷⁴. La Robla fue reacia a integrarse en el Nuevo Régimen Ferroviario, entre otros motivos, porque las ventajas que podía ofrecerle su adhesión -anticipos y aumentos de tarifas, pago de los intereses de las obligaciones que llegara a emitir y ayuda para la renovación y ampliación del tendido- carecían de interés para una sociedad que en aquellos años se encontraba en una aceptable situación económica y cuya contrapartida le significaba la pérdida de su libertad de acción. No obstante a pesar de que se daba por rechazada la adhesión al N.R.F., en junio de 1927 el ferrocarril hullero solicitó, de forma sorpresiva, integrarse en el Régimen patrocinado por el Gobierno. Esta adhesión, no llegó a hacerse efectiva porque la primera medida adoptada por los bancos al hacerse cargo de la sociedad, ratificada en la Junta General de 1928, fue la de no ingresar en el N.R.F.

sobre Hulleras del Sabero S.A., principal suministradora de carbón del ferrocarril y gran cliente como generadora de un activo tráfico carbonífero hacia Bilbao y Baracaldo.

Desde el punto de vista técnico los problemas más urgentes que tuvieron que abordar los nuevos administradores fueron, la permanente falta de material de arrastre y carga, la modificación del trazado de la línea como consecuencia de la construcción del pantano del Ebro y la resolución del paralelismo que se daba, en parte del recorrido, con el tramo del Santander-Mediterráneo ya en funcionamiento en la zona del norte burgalés.

La operación, en conjunto y estrictamente desde el punto de vista financiero, resultó, a largo plazo, un pésimo negocio para los compradores del ferrocarril. Los dividendos cobrados entre 1928 y 1967⁷⁵, último año en que la sociedad remuneró a sus accionistas, ascendieron a 1.195 pesetas, importe ligeramente superior al 6% anual. Por otro lado los dos bancos opantes, que fueron disminuyendo su participación original, solo recuperaron, al disolverse la sociedad, 140 pesetas por título, cantidad equivalente al 28% de su valor nominal y al 26,17% del importe pagado en la OPA. Además sufrieron, en su carácter de acreedores, otro importante quebranto debido a que, según reconoce la última memoria de La Robla fechada en 1981, "los accionistas institucionales (quisieron favorecer) a los privados o particulares, renunciando al cobro de buena parte de sus créditos". El saldo adeudado por el ferrocarril vasco leonés a las dos entidades bilbaínas, por diversas operaciones de crédito, ascendía al cierre de 1981, a 25.537.816,33 pesetas, cifra que a efectos de la liquidación se redujo a 16.000.000 pesetas. Esta quita supuso aproximadamente la condonación, por parte de los accionistas acreedores, de los intereses devengados y pendientes de pago en las operaciones de las que La Robla era deudora..

3.3. Hulleras del Sabero y Anexas S.A.

Esta importante sociedad minera, sucesora de Palentino Leonesa de Minas S.A.⁷⁶ y cuya historia estuvo durante muchos años estrechamente ligada a La Robla, fue fundada en Bilbao el 7 de septiembre de 1893. Su capital social de 5.000.000 pesetas, dividido en 10.000 acciones, fue suscrito por Casilda Iturrizar (2500 acciones), Enrique Aresti (2.500), Basterra e Hijos S.R.C. (2000), Tomás Allende (2500) y Antonio Guinea (500). Rectificando un error de la escritura se reconoció a D. Victoriano Zabalinchaurreta la propiedad de 50 títulos cedidos por Dñ. Casilda Iturrizar, la gran benefactora bilbaína. Antonio Guinea y Tomás Allende aportaron a la sociedad las 18 minas de carbón y las tres de hierro, sitas en la cuenca del Esla, de las que eran concesionarios y cuya explotación constituiría el futuro objeto social de la nueva empresa.

⁷⁵. En los años iniciales de la Guerra Civil, 1936 y 1937, durante los cuales la línea estuvo partida entre los dos contendientes, no se distribuyó dividendo alguno.

⁷⁶. Según F. Quirós, esta empresa, propietaria de una fundición en San Blas, fue la primera siderurgia que puso en funcionamiento en España un alto horno de coque.

La composición de su accionariado revela claramente sus conexiones con el ferrocarril vasco leonés. Aresti, nombrado Presidente de la adquirida sociedad minera, fue uno de los fundadores y miembros del primer Consejo de Administración de La Robla, del que dimitió en 1894, alegando razones de incompatibilidad a causa de su condición de consejero del Bilbao-Portugalete, ferrocarril con el que el hullero tuvo graves problemas. Zabalinchaurreta, nombrado Vicepresidente, se convirtió, juntamente con Luis Salazar, hasta su muerte en 1925, en uno de los principales gestores del hullero y Dñ. Casilda Iturrizar fue una importante accionista fundacional de La Robla. Incluso en el año 1898, cuando ya habían comenzado a deteriorarse las relaciones entre ambas empresas, la sociedad minera contaba en su consejo con cuatro representantes del ferrocarril.

Los contactos entre estas dos compañías, complementarias económicamente, pueden examinarse desde un doble punto de vista: el de Sabero como destacado generador de tráfico y el de Sabero como principal suministrador de combustible de la línea, conceptos ambos cuyo peso en las cuentas de ingresos y gastos del hullero era fundamental.

Dentro de la primera de las funciones señaladas, la sociedad palentino leonesa suscribió con el ferrocarril, al inicio de su explotación, un compromiso de arrastre de carbones, por un plazo de 25 años, con la obligación de efectuar todos sus transportes a través de la línea. Por su parte La Robla se comprometía a respetarle un flete máximo bonificado de ocho pesetas tonelada hasta Bilbao. Este contrato fue incumplido muy pronto por el ferrocarril que, al presentarse en suspensión de pagos, elevó considerable y unilateralmente las tarifas. La discutible decisión adoptada por el hullero abrió un largo contencioso que se zanjó de modo provisional en 1907. No obstante el frágil acuerdo suscrito entre ambas sociedades se rompió varias veces, coincidiendo con "alzas generalizadas de los precios", especialmente durante la guerra de 1914-1918.

Por lo que respecta al abastecimiento de combustibles las relaciones entre ambas sociedades fueron también muy conflictivas. El período más difícil fue el de la Gran Guerra, conocido en el sector como el de la "orgía minera, que multiplicó los precios del carbón, entre 1913 y 1918, un 562%. Mientras tanto la sociedad ferroviaria que, debido a sus permanentes dificultades económicas, carecía del material de carga necesario para atender a una demanda disparada, tenía que pagar el combustible, sin los correspondientes incrementos en sus fletes, a precios abusivos. Esta situación le obligó, irregularidad en la que ya había incurrido en los años finiseculares, a incautar, para su propio consumo, algunos envíos de Sabero. La empresa minera reaccionó denunciando a La Robla, en el propio Congreso de Diputados, de discriminarla en favor de Carbonífera Matallana, sociedad en la que participaban varios consejeros del ferrocarril, en la distribución de vagones y amenazando con crear un conflicto social despidiendo 800 trabajadores.

3.4. La Robla se hace con Sabero su mejor cliente y suministrador.

La tensa situación entre las dos empresas enfrentadas entre sí y sin embargo tópicamente condenadas a entenderse, se solucionó con la absorción de la sociedad minera por el ferrocarril. Esta operación, también protagonizada por el Banco de Bilbao y el de Vizcaya e instrumentada también como una oferta pública de adquisición de acciones, se formalizó en 1928, casi simultáneamente con la compra del hullero. La propuesta se concretaba en la entrega de una "robla", procedente de una ampliación de capital realizada con este objeto, por tres títulos de Hulleras del Sabero valorados, cada uno, a 190 pesetas y en el compromiso de reservar en el Consejo del ferrocarril tres puestos para los representantes de la empresa hullera⁷⁷.

La oferta, que dada la postura de los bancos locales tenía asegurado su éxito, fue aceptada por 27.973 acciones de las 30.000 que componían el capital de la sociedad minera. Los anuncios oficiales de la OPA, publicados en *El Economista e Información*, se limitaron a señalar, como único motivo de la operación, el interés de que Sabero no se desplazara de Bilbao y su zona industrial, "lo que perjudicaría al ferrocarril"⁷⁸.

La compra de la minera palentino leonesa, de igual modo que con lo que sucedió en la adquisición de La Robla por parte de los bancos, fue, desde el punto de vista económico, una desafortunada inversión. Pasados los años gloriosos que propició la neutralidad española durante la guerra de 1914-1918⁷⁹, Sabero se convirtió en una inversión poco interesante, repartiendo como dividendos, desde 1928 hasta la venta de sus acciones por La Robla, 213,50 pesetas cifra que supone una rentabilidad anual aproximada de 5 pesetas. Sus compromisos con la sociedad minera obligaron a la matriz a realizar importantes inversiones que tuvo que financiar ampliando su propio capital o acudiendo al crédito. En este sentido cabe recordar que dos de los cinco desdobles que hizo el ferrocarril desde 1928, el de este mismo año de 6.000.000 de pesetas y el de 1959 de 50.000.000, este parcialmente, se destinaron a la compra de la sociedad minera y a pagar una de sus ampliaciones de capital. La Robla, además, tuvo que solicitar varios préstamos, que garantizó, pignorando los títulos de Sabero, a sus accionistas bancarios, en 1950 y 1959 para atender obligaciones relacionadas con su empresa filial⁸⁰.

⁷⁷. Sabero pretendía además repartir un dividendo de 5 pesetas condición que no fue aceptada por el ferrocarril. El cambio medio en 1928 de las acciones de La Robla fue de 116% (580 pts), el más alto alcanzado desde su fundación. A este cambio el canje de una "Robla" por 3 Sabero (190 pts por 3) resultaba bastante equitativo.

⁷⁸. Previamente a esta negociación, según manifestó Sabero, se había hecho una oferta a M.Z.A. consistente en cederle sus acciones a 300 pesetas, con la condición de que se dejaran en vigor las obligaciones hipotecarias. Esta propuesta, que no se hizo realidad, parece tener mucho de dudosa por su elevado precio y por que fue alegada por Sabero, probablemente con intención de reforzar su propuesta, cuando estaba negociando su venta al ferrocarril.

⁷⁹. Desde 1914 hasta 1920 Sabero distribuyó a sus accionistas, en concepto de dividendo, 590 pesetas lo que supone un promedio aproximado de 84 pesetas anuales. No obstante la rentabilidad real fue mucho más elevada puesto que realizó en 1918 una ampliación de capital a base de dos acciones nuevas por cada una antigua con un desembolso, casi simbólico, de 50 pesetas por título. Estos años fueron realmente extraordinarios para la minería del carbón.

⁸⁰. En 1964 La Robla pignoró en los Bancos de Bilbao y Vizcaya las acciones de Sabero, en garantía de sendas cuentas de crédito que le concedieron para financiar el Plan de Modernización de 1963 al que se había acogido.

En 1966 La Robla vendió por partes iguales al Banco Industrial de León y a Hullera Vasco Leonesa las 119.997 acciones de Hulleras del Sabero S.A. de que era propietaria, en el precio aplazado de 61.798.500 pesetas, importe que significaba un cambio medio de 515 pesetas por título. La operación contablemente, después de haberse aplicado la Ley de Regularización de Balances, le ocasionó una pérdida de 12.403.365 pesetas sobre la cifra de 74.201.865 pesetas en que estaban contabilizados los títulos objeto de venta.

Las razones que justificaban la venta, no aclaradas suficientemente en las actas sociales del ferrocarril, quizá por obvias, son, en cualquier caso, más evidentes que las de la compra. Una de las más importantes fue la pérdida de interés por parte de La Robla en su proveedora y cliente, como consumidora de combustible, debido a la progresiva dieselización⁸¹ de la línea y a la normalización del mercado hullero. Los datos estadísticos señalan que, desde un máximo de 54.309 toneladas de carbón compradas en 1958, la cifra bajó en 1964 a 30.157 toneladas y fue descendiendo constantemente hasta las simbólicas 100 y 20 toneladas adquiridas en 1971 y 1972, ejercicio en que FEVE se hizo cargo de la explotación del ferrocarril.

A partir de 1924 se registró, debido al bajo precio del carbón inglés⁸² un sensible descenso en el tráfico carbonero y la sociedad minera no sólo dejó de ser una gran suministradora de combustible si no que además perdió importancia como cliente.

A estos razonamientos técnicos pueden añadirse otros de naturaleza económica general, como la conveniencia de romper la relación societaria con un deudor de tanto riesgo, la necesidad de mejorar la tesorería para hacer frente a los grandes gastos financieros que generaba el Plan de Modernización suscrito por La Robla en 1964 y el justificado pesimismo general existente sobre el futuro de la minería del carbón.

Hulleras del Sabero y Anexas S.A. sumida en la crisis carbonífera, después de acogerse a una norma de 1990 que subvencionaba con 11.000 pesetas cada tonelada de carbón no extraída, cerró sus instalaciones en febrero de 1993, unas semanas antes de que se cumpliera los cien años desde su fundación y cuando ya La Robla recorría su viejo trayecto integrada ya en FEVE.

⁸¹. La dieselización de La Robla comenzó en 1959, al amparo de la Ley de Fomento de las Ampliaciones y Mejoras de los Ferrocarriles de Vía Estrecha, con la compra de siete locomotoras. Las tres primeras, tipo Altashomm, entregadas en 1958, fueron construidas por General Electric Company y las cuatro restantes, tipo Scheneider Creusot entregadas al siguiente año, por Sociedad Española de Construcciones y Cenemesa.

⁸². FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier. y ZAITA, Carlos (1987). *Ferrocarril de La Robla*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Aldaba, p. 54.

3.5. Algunos posibles motivos existentes detrás de la doble operación de compra de acciones.

Resulta evidente, aunque no fuese más que por la práctica simultaneidad de las ofertas, que la protagonizada por los bancos sobre el ferrocarril y la de este sobre la empresa minera estaban estrechamente relacionadas entre sí⁸³ o más exactamente que se trataba de una misma operación desarrollada en dos fases. Repasando los acuerdos de los órganos directivos de las empresas implicadas en este asunto, se observa que, en reunión celebrada en el Banco de Vizcaya⁸⁴, los consejeros del Bilbao expusieron sus deseos de "unir los negocios de Sabero y La Robla, participando los bancos en la totalidad del negocio" y que, en entrevista con el Vizconde de Escoriaza, se trató de la conveniencia de que Hulleras del Sabero tuviese en el futuro "aún mayor relación que en la actualidad con el Ferrocarril de La Robla". También los libros sociales de La Robla⁸⁵ hacen referencia a la búsqueda de bases "para un arreglo", con la hullera y a la "conveniencia de fusionar los intereses de la Compañía (Sabero) con los de esta empresa".

La adquisición de la sociedad minera por parte de La Robla puede explicarse, como lo hacen Zabaleta y Arroyo⁸⁶, afirmando que "la Compañía compró todas las acciones de Hulleras del Sabero S.A. para asegurarse el suministro de carbón como combustible" y evitar de este modo los problemas que le causó en los años de la I Guerra Mundial. Sin embargo este argumento no tiene la fuerza suficiente como para justificar la entrada del hullero en Sabero considerando que ya no existían las dificultades de suministro que padeció La Robla desde su fundación. Además fue Sabero, cuyas ventas y beneficios habían descendido drásticamente, la que contactó con el ferrocarril ofreciéndole un acuerdo de tipo societario que, aunque no fue aceptado por La Robla, era una premonición del resultado final de estos contactos.

Las causas de la irrupción bancaria en el ferrocarril hay que buscarlas más bien en Sabero y en el carácter general de los intereses de los bancos vizcaínos que en la propia Robla. El combustible de la meseta septentrional ya no era imprescindible para la industria siderúrgica vasca, tradicional consumidora de carbones ingleses y que incluso, más partidaria del combustible asturiano que del palentino leonés, había comprado Hulleras del Turón. Sin embargo seguía siendo interesante como posible suministradora ante cualquier contingencia que dificultase el comercio exterior. Mayor importancia tuvieron posiblemente las noticias sobre los contactos de SABERO con M.Z.A. que, de

⁸³. En las Comisiones Permanentes del Banco de Vizcaya era habitual referirse a la unión de "los negocios de Sabero y La Robla". Como era de esperar, los bancos exigieron reservarse "las operaciones financieras de ambos negocios".

⁸⁴. Comisión Permanente del 14 de enero de 1923 a la que asistieron, en representación del Banco de Bilbao, sus consejeros Ampuero y Aresti y entrevista con el Vizconde de Escoriaza del 12 de enero del mismo año.

⁸⁵. Consejo de Administración de 23 de febrero de 1928 y Comisión de Gerencia de 20 de marzo de 1928.

⁸⁶. ZABALETA, M^a. Milagros y ARROYO, Víctor. *La Compañía del Ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda. I. Su constitución y los primeros pasos en 1890 y II. Proceso legislativo de la concesión y sus realizaciones materiales en 1890-1891.* (1993), Bilbao. Archivo Histórico del Banco de Bilbao Vizcaya.

haber cristalizado en algún tipo de acuerdo, hubieran canalizado hacia el interior peninsular gran parte del tráfico hullero dirigido, hasta entonces, hacia el Nervión. Esta posibilidad, que disminuiría su principal fuente de facturación, era vista con temor por La Robla y con preocupación por la banca bilbaína, tan implicada en el hullero y tan ligada a los intereses económicos de la zona.

No tiene por ello nada de extraño que Venacio Echevarría, nuevo Presidente de ferrocarril y representante de la banca vizcaína⁸⁷, afirmarse que era necesario "considerar el interés de esta Compañía (Sabero) para que esos negocios no se desplacen de Bilbao y su zona industrial", afirmación que fue recogida en el anuncio oficial de la OPA.

La compraventa se diseñó en el Banco de Vizcaya entre diciembre de 1927 y enero de 1928⁸⁸. En la fase preparatoria, como ya se ha comentado, los principales accionistas de La Robla, se comprometieron ante el Vizcaya a venderle, a 535 pesetas, los dos tercios del capital social. En un primer momento figuraban como posibles compradores, el Banco, "Peñarroya"⁸⁹ y el Vizconde de Escoriaza, concesionario del proyectado ramal de Palanquinos a Cistierna⁹⁰. No obstante con posterioridad desapareció Peñarroya y el Banco de Vizcaya al considerar que no era prudente inmovilizarse "en una cantidad tan excesiva", ofreció una participación al Banco de Bilbao.

El resultado de estas conversaciones se concretó en unas bases aprobadas por las partes interesadas en reunión celebrada el 14 de enero de 1928. El acuerdo original, en relación con Hulleras del Sabero, se centraba en la adquisición de la totalidad de sus títulos en cuanto a un tercio por la sociedad Ferrocarriles de Peñarroya y el resto, a partes iguales, por los dos bancos. Finalmente, después de que renunciara "Peñarroya" a la operación, los títulos de la sociedad minera, entraron en el activo de La Robla en las condiciones de canje antes expuestas.

Es muy significativa, ya que revela la contraposición de intereses dentro del Consejo del ferrocarril y arroja cierta luz sobre los móviles que impulsaron la adquisición de ambas empresas, la discrepancia que se produjo⁹¹ en cuanto a la

⁸⁷. Consejo del 23 de febrero de 1928.

⁸⁸. Actas de las Comisiones Permanentes del Banco de Vizcaya de 28 y 31-12 de diciembre de 1927 y del 12 de enero de 1928.

⁸⁹. Al no aparecer completa la razón social a que corresponde el topónimo de Peñarroya hay que suponer que se trata de la Societé Minière et Métalurgique de Peñarroya, del grupo Rothschild o de "Ferrocarriles de Peñarroya" promocionada por esta sociedad. Esta línea ha sido estudiada por Francisco de los Cobos Arteaga. *Peñarroya. Un ferrocarril colonial en el Suroeste español. Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España. (2005). Madrid. Fundación de los Ferrocarriles españoles.*

⁹⁰. El concesionario del Ferrocarril de Palanquinos a Cistierna, cuyo recorrido era de 51 Kms, gozaba de un 50% de subvención y estaba proyectado concluirlo en 3 años, era el Vizconde de Escoria, Nicolás Escoriaza Fabro, que transfirió todos sus derechos, a La Robla, en el precio de 250.000 pesetas en acciones liberadas. La concesión definitiva se otorgó al hullero el 19 de noviembre de 1929 que nunca se decidió a construirle.

⁹¹. Comisión de Gerencia de Ferrocarriles de La Robla de 10 de febrero de 1930.

construcción del Palanquinos-Cistierna. La Robla, por medio de su Presidente, defendía su suspensión mientras que Guerricabeitia, procedente de Hulleras del Sabero, abogaba por terminarle. La argumentación de Echevarría se basaba en que no era conveniente iniciar las obras, "en tanto que las minas de Sabero no estuvieran en condiciones de proporcionar tráfico, sin menoscabo de La Robla". Esta política de reservar el carbón palentino leonés para la cuenca del Nervión, era defendible desde el punto de vista del ferrocarril, interesado en aumentar sus fletes por el mayor recorrido del transporte, pero nunca desde los intereses de las minas castellano leonesas, a las que siempre les favorecería un mayor número de compradores, revela algunas de las claves existentes detrás de esta compleja operación empresarial: la de monopolizar, en beneficio de la industria pesada vasca, el carbón de la meseta septentrional, circunstancia que aparece revelar la existencia de ciertas características coloniales en el ferrocarril de La Robla.

BIBLIOGRAFIA

- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael. (2005). <Ferrocarriles de vía estrecha en el levante español. Una red inacabada>. historia de los ferrocarriles de vía estrecha. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ARANA PÉREZ, Luis (1988). *La Liga Vizcaína de productores y la política económica de la Restauración*. Bilbao. Caja de Ahorros Vizcaína.
- CARR, Raymond (2003). *España 1808-1975*. Barcelona. Ariel.
- COBOS ARTEAGA, (de los). *Peñarroya. Un ferrocarril colonial en el suroeste español. Historia de los ferrocarriles españoles de vía estrecha*. (2005). Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA, Pedro.(2003). *Historia del ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda*. S.A. Valladolid. Junta de Castilla y León.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, J. y ZAITA, C. (1987), *Ferrocarril de la Robla*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Aldaba.
- GARCÍA DELGADO, J. L., JIMÉNEZ, José y TUÑÓN de LARA, Manuel. (1976). *Los comienzos del siglo XX. 1898-1931*. Espasa Calpe.
- GUAL VILLALBÍ, Pedro (1950). *Política del Comercio y los transportes*. Barcelona. Juventud.
- HERNÁNDEZ, Telesforo M. (2005). <Sociedades ferroviarias, mercado y transporte en el País Valenciano (1844-1914): nuevos planteamientos>. *Siglo y medio del ferrocarril en España: 1848-1998*, (2005). Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- LAZURTEGUI, Julio (1918). *Una nueva Vizcaya a crear en el Bierzo*.
- MACÍAS, M^a Olga (1999). <Los ferrocarriles y el desarrollo económico del País Vasco (1856-1936)>. *Siglo y medio del ferrocarril en España. 1848-1998*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MERINO, M^a del MAR, (1922).< *Tiempos de acero*>. N^o 400. Secretaría Técnica del MOPT.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel. (1999). <El Estado como empresario ferroviario>. *Siglo y medio del ferrocarril en España. 1855-1998*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ORMAECHEA ARNÁIZ, Ángel. (1986). *Los ferrocarriles en Euzkadi. 1855-1936*. Bilbao. Euzko tranbideak. Ferrocarriles Vascos S.A.
- ORTUÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo. (1999) < *La configuración de la red nacional y las grandes compañías. Norte y MZA. 1913-1936*>. *Siglo y medio del ferrocarril en España. 1848-1998*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- RAMOS OLIVEIRA, Antonio. (1935). *El capitalismo español al desnudo*. Madrid, E. Prieto.
- SHLOMO, Ben Ami. (1983), *La dictadura de Primo de Rivera. 1923- 1930*. Barcelona. Planeta.

- TEDDE de LORCA, Pedro. (1978). *Las compañías ferroviarias en España. 1855-1935. Servicio de Estudios del Banco de España.* Madrid.
- TORRENTE ORTUÑO, José Antonio. (1966). *Historia de la Bolsa de Bilbao. 75 años. 1890 a 1965.* Editorial Juventud.
- VARIOS AUTORES. (1955). *Un siglo de vida del Banco de Bilbao. 1855-1955.* Banco de Bilbao.
- VELARDE FUERTES, Juan. (1973). *Política económica de la Dictadura.* Madrid. Guadiana de Publicaciones.
- WAIS, Francisco. (1975). *Historia de los ferrocarriles españoles.* Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ZABALETA, M^a Milagros y ARROYO, Víctor. (1993). *Fondo documental de La Robla. Informaciones. Cuadernos de Archivo,* Bilbao. Archivo Histórico Banco de Bilbao Vizcaya.
- ZABALETA, M^a Milagros y ARROYO, Víctor, *Fondo documental de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.* Bilbao. Archivo Histórico Banco de Bilbao Vizcaya.