



María Olga Macías Muñoz

**La organización
empresarial del sector
ferroviario vasco (1914-
1936)**

Los promotores y el capital, la
concentración sectorial y su vinculación con
otros sectores económicos.

La organización empresarial del sector ferroviario vasco (1914-1936). Los promotores y el capital, la concentración sectorial y su vinculación con otros sectores económicos.

Autora: Olga Macías Muñoz
Editorial: Editorial Académica Española, Saarbrücken (Alemania), 2012.
ISBN: 978-3-8484-6730-3
Páginas: 102

Bien conocida por sus investigaciones en historia ferroviaria vasca y autora del celebrado libro *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, publicado por la Universidad del País Vasco en 1994, la profesora Macías nos ofrece esta obra complementaria de aquella, centrándose ahora en un aspecto tan importante e interesante como la organización empresarial del sector ferroviario en esos mismo años, es decir, en un momento en que el panorama ferroviario vasco estaba ya plenamente consolidado. Cuando ya el entramado ferroviario vasco

estaba terminado e incluso asomaba en el horizonte la amenazadora competencia del transporte por carretera. Profundizando en su propia investigación y en la de autores como Ángel Ormaechea, Pedro Novo, Manuel Montero o Manuel González Portilla, la autora nos traslada al terreno de los promotores de las líneas ferroviarias y a los capitales invertidos en las mismas, tratando de estudiar la concentración sectorial existente en él y las evidentes vinculaciones que hubo con otros sectores económicos del País Vasco en general y de Vizcaya en particular. Éstos son los objetivos principales de su nuevo libro y en ellos radica, precisamente, el interés que presenta para la historia económica vasca, más allá de la historia del ferrocarril propiamente dicha.

Como es habitual en ella, Olga Macías tira una vez más de las fuentes primarias (memorias, anuarios, estadísticas, prensa, etc.) para construir un relato sólido y perfectamente asentado. Así, en primer lugar, del total de líneas existentes, procura hacer una triple clasificación, a saber: las de carácter general radial, vinculadas a la estructura ferroviaria española, las de carácter general interno y, finalmente, las comarcales. Como es fácil de entender, los intereses económicos no debieron ser los mismos en unas líneas que en otras, así como las propias inversiones. Y esto se refleja perfectamente en la primera parte del libro, la dedicada a los capitales movilizados en los tres tipos de líneas férreas. De hecho, a las primeras líneas concedidas a los grupos inversores locales, muy vinculados al puerto de Bilbao, no tardarían en sumarse las necesidades de la nueva industria siderometalúrgica vizcaína. Dicha evolución puede observarse claramente en la línea Bilbao-Tudela y en la de Bilbao a Portugalete, que discurría por una

margen izquierda de la ría del Nervión cada más industrializada. Ahora bien, estas líneas de vía ancha no fueron suficientes para cubrir las necesidades de transporte de un País Vasco progresivamente más industrializado, de forma que en el último tercio del siglo XIX se asistió a la aparición de nuevas compañías ferroviarias y nuevas líneas, esta vez de vía estrecha, más baratas y, hasta cierto punto, complementarias de las anteriores. Muchas de estas compañías terminarían fusionándose, dando lugar a otras más fuertes y con recorridos de vía más amplios, ya en pleno funcionamiento en los años objeto de estudio. De hecho, la principal característica de estas líneas de carácter general interno era su organización en torno a Bilbao, el epicentro de la industrialización vasca. Con importante presencia de inversores autóctonos, en esos años se observa la consolidación de dos grupos hegemónicos, uno en torno a la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y otro en torno a los Ferrocarriles Vascongados, aunque no fueron los únicos. Como ya se ha dicho, el último grupo de líneas estaría conformado por una amplia red de pequeñas vías férreas de carácter comarcal, que, en el caso vizcaíno, buscaban la mejora de las comunicaciones entre Bilbao y sus proximidades y, en el caso guipuzcoano, en torno a San Sebastián o a lo largo del valle del Urola.

Estudiados los inversores, la segunda parte del libro se centra en un análisis exhaustivo de la concentración del sector ferroviario vasco, por un lado, y de la vinculación de éste con otros sectores productivos, todo ello bajo el contexto de la industrialización. Para ello, la autora, basándose en una importante base de datos, trata de cruzar los inversores en el sector ferroviario con los de las industrias

productivas más importantes del País Vasco, obteniendo interesantes resultados, en parte ya conocidos por estudios anteriores. Así, son evidentes las conexiones de la explotación ferroviaria con los negocios mineros, siderúrgicos y bancarios, por un lado, y con sectores propios de la segunda revolución industrial como el eléctrico y el químico, por otro. Éstos constituirían un primer grupo de inversores que vieron en la diversificación una manera de atenuar los riesgos. Estaba formada por una buena parte de esa burguesía, en buena medida vizcaína, que, al calor de las oportunidades que ofrecía el proceso de industrialización en que estaba sumido el País Vasco, vio las muchas posibilidades que ofrecían los distintos tipos de negocios. Por otro lado, se observa un segundo grupo que se especializó fundamentalmente en el negocio ferroviario. Es decir, que apostó fuerte por la expansión de los trazados ferroviarios teniendo en ello su principal fuente de ingresos. En definitiva, y como concluye la propia autora, “dos grandes grupos de inversores condicionados por la naturaleza de unos negocios ya existentes y por la adecuación de unas explotaciones ferroviarias a las necesidades de estos negocios” (p.96).

En conclusión, un trabajo que, como se ha dicho, viene a completar su libro anterior y que ofrece nuevos resultados en el estudio de los ferrocarriles vascos, centrándose esta vez en el entramado empresarial. Por eso, y bajo mi punto de vista, constituye una aportación relevante y a tener en cuenta en el estudio y análisis de la historia económica, en general, y de la historia empresarial, en particular, del País Vasco.

Carlos Larrinaga

Universidad de Granada