

# LOS INVERSORES FERROVIARIOS VIZCAÍNOS Y SU PRESENCIA EN LOS NEGOCIOS MINEROS ESPAÑOLES (1922)

Olga Macías  
Universidad del País Vasco

Este estudio parte de unas líneas de investigación ya esbozadas en la tesis doctoral *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*<sup>1</sup>. En este trabajo se analizó la presencia de los principales inversores mineros vizcaínos en las distintas líneas ferroviarias, en virtud de las funciones que desarrollaban estos tendidos férreos según atendiesen las necesidades de los diversos territorios que recorrían. Es sintomático que aquellos inversores que se especializaron en la explotación minera y que complementaban sus actividades con negocios siderúrgicos, impulsaron o se hicieron con el control de aquellos ferrocarriles que, a su vez, permitían dar salida a las distintas producciones mineras y metalúrgicas. Al mismo tiempo, estos inversores estaban también presentes en la creación de negocios de construcciones ferroviarias, o en su defecto, reconvirtieron parte de sus producciones siderometalúrgicas en material ferroviario. Aunque en un principio estas actividades se circunscribían básicamente al País Vasco y, más concretamente, a la provincia de Vizcaya, estos capitalistas *minero-ferroviarios* no tardaron en expandir sus actividades por otros cotos mineros españoles, y en particular por el sudeste peninsular. El objetivo de la presente comunicación sería hacer un seguimiento de estos capitalistas vizcaínos en los diferentes cotos mineros españoles durante el año 1922. Se trata de un primer acercamiento a este estudio con el análisis de los capitales invertidos en los negocios ferroviarios vascos y su vinculación con las explotaciones mineras españolas. Hemos dividido este análisis en dos apartados: en el primero, se estudia la vinculación empresarial del sector ferroviario vasco con el sector minero español; y en el segundo, la localización espacial de aquellas explotaciones mineras con presencia de los inversores ferroviarios vascos.

## 1.- La vinculación empresarial del sector ferroviario vasco con el sector minero

La construcción de los ferrocarriles vascos fue el resultado de diversas iniciativas que obedecieron a objetivos determinados por las circunstancias propias de cada época. De este modo, la configuración de la estructura ferroviaria del País Vasco ha sido el fruto de distintos planteamientos, protagonizados por diferentes grupos inversores. Estos grupos idearon la construcción de los ferrocarriles bajo las caras de un mismo prisma, atendiendo con la explotación ferroviaria las necesidades marcadas por sus inversiones en otros grupos productivos, o tan solo como una mera especulación o inversión de capitales.

---

<sup>1</sup> Macías Muñoz, M<sup>a</sup> Olga. *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao, 1994, 373 págs.. En esta tesis se hace también un seguimiento de los primeros inversores y promotores de los ferrocarriles vascos, además de su vinculación con los negocios mineros en los que estaban presentes dentro de esta comunidad, en particular, de aquellas minas que entraban dentro de la servidumbre directa de las distintas líneas ferroviarias en el momento de su construcción o con posterioridad a su puesta en explotación.

Para determinar aquellos los grupos de poder que abogaron por la construcción de las distintas líneas, y observar su vinculación con el sector minero, hemos partido de la clasificación de las líneas ferroviarias del País Vasco en líneas de carácter general radial, general interno y comarcales, y que obedece a criterios funcionales de las mismas. Esta agrupación coincide con aquellas premisas de espacio y tiempo con las que fueron construidas las líneas ferroviarias analizadas, siempre acorde con una funcionalidad intrínseca a los objetivos iniciales de las diferentes explotaciones ferroviarias y de los diferentes estadios de expansión empresarial de sus inversores hacia otros sectores económicos y otras áreas de actuación geográfica.

La red ferroviaria vasca fue el resultado de la sucesión de distintas iniciativas que plantearon la construcción de los ferrocarriles desde ópticas muy diferentes. Prueba de ello fue la complejidad empresarial de un sector en el que predominaban numéricamente las compañías que explotaban diversas concesiones ferroviarias de distintas características funcionales. Nos encontramos pues, ante un proceso constructivo en el que se superpusieron distintos criterios que fueron complementándose, con mayor o menor acierto, hasta determinar dos sistemas ferroviarios basados en la utilización de diferentes anchos viarios.

Paralelamente a la conexión ferroviaria y empresarial con los grandes mercados productores y consumidores, se abordó la construcción de unas líneas que conectasen las comarcas próximas a Bilbao y San Sebastián, con los principales centros rectores de esta provincia. De este modo, se emprendió la conexión ferroviaria de los valles del Nervión y del Cadagua con Bilbao por parte de unos grupos inversionistas mixtos, compuestos tanto por elementos vinculados a las actividades económicas de las zonas recorridas por estas líneas, como por miembros de una nueva clase inversora que se terminó por especializar en el sector ferroviario. De esta clase inversora, netamente ferroviaria, surgió la configuración de la red ferroviaria vasca de vía estrecha. De este modo, se ampliaron las líneas que partían de Bilbao, y se proyectó su prolongación hacia los principales ejes de transportes provinciales, regionales y nacionales, a pesar de que el tráfico previsto para ser desarrollado en algunas de las zonas no era el más indicado para justificar estas construcciones. A medida que este proceso constructivo iba teniendo lugar, se fue dando una concentración del sector ferroviario vasco, con la integración empresarial de aquellas compañías que explotaban líneas complementarias, y también con la interconexión entre las compañías que explotaban las líneas de vía ancha y estrecha.

De un modo general, entre los capitales que promovieron la construcción y ampliación de las líneas de carácter general radial, ligadas con las actividades comerciales del puerto de Bilbao y con la producción minero-metalúrgica de la cuenca del Nervión, se encontraban aquellos inversionistas vinculados con el comercio bilbaíno y posteriormente con la minería y siderurgia pesada vizcaína. En las líneas de carácter general interno, que atendían unos tráfcos provinciales muy específicos, también se encontraban algunos elementos provenientes de los grupos inversores anteriormente citados, a los que se añadieron algunos grupos especulativos, no vinculados con los anteriores y con menor peso en la economía provincial, que encontraron en el ferrocarril un modo de especialización inversora. Por último, en aquellas líneas de carácter comarcal, la actividad inversora inicial se limitó a grupos locales. Sin embargo, de estas iniciativas que promovieron las primeras líneas ferroviarias, se dio paso desde finales del siglo XIX a una reorganización de los capitales invertidos en el sector, configurando a principios de los años veinte el

panorama ferroviario con el que se encontraron los Planes de Ordenación Ferroviaria de 1941.

Para realizar el seguimiento de la presencia de los inversores ferroviarios vascos en el sector minero español, hemos partido del análisis de los consejos de administración de las sociedades anónimas españolas registradas en el *Anuario financiero y de sociedades Anónimas de España* de 1923, dirigido por Daniel Riu y Periquet. De este modo, además de determinar el peso que tenían en 1923 los principales inversionistas ferroviarios en el País Vasco, también hemos podido apreciar, en su conjunto, sus conexiones con las actividades mineras españolas. Para ello, se ha hecho un seguimiento de la presencia de los consejeros de las compañías ferroviarias vascas en los consejos de administración de las compañías mineras españolas, y con ello, delimitar qué papel desempeñaron estos inversionistas en el conjunto del sector minero español.

Antes de comenzar, hay que hacer una apreciación desde el punto de vista formal de la inscripción de las sociedades anónimas. Muchas de las compañías domiciliadas en Bilbao en 1923 tenían su marco de actuación no solo fuera de la provincia de Vizcaya, si no también del País Vasco. Esto obedeció a la diversificación empresarial que tuvo lugar por parte de los capitalistas bilbaínos como consecuencia de la acumulación de capitales a finales de siglo, y su expansión hacia sectores complementarios de sus actividades económicas. El sector más representativo de esta primera expansión industrial fuera del País Vasco fue el minero, dentro del que hay que encuadrar la construcción y explotación de ferrocarriles vinculados con estas prospecciones mineras.

Finalizada la posguerra europea, se dio paso a un segundo periodo de inversiones de los capitales vizcaínos fuera de la provincia. A la creación, al igual que en etapas anteriores, de negocios mineros, se unió la inversión en siderúrgicas y también cobró fuerza la creación de compañías eléctricas. La característica fundamental de todas estas empresas estribaba en su capitalización por parte de inversores vizcaínos vinculados con los grandes negocios siderúrgicos y bancarios bilbaínos, y la domiciliación de estas sociedades en Bilbao. Una de las razones de la domiciliación de estas sociedades en Bilbao, a pesar de estar enclavadas en otras provincias, fue consecuencia del régimen fiscal especial que se registraba en esta plaza financiera, al tener la Diputación de Vizcaya concertados con el Estado los impuestos de origen industrial. Este régimen permitía unas facilidades fiscales a los inversores que en las provincias en las que estaban enclavadas las empresas no podían encontrar.

Por último, ya se ha indicado que la elección del año 1923 para la realización de este análisis a partido de la necesidad de manejar unas fuentes lo más completas posibles. La dificultad de acceder a las memorias de todas las compañías españolas de un mismo año, en el caso de que existiesen en su conjunto, y lo fragmentario de algunos anuarios financieros, nos han volcado hacia la elección del *Anuario de Sociedad Anónimas de 1923* por ser uno de los más completos de la época.

Desde el punto de vista económico, los años 1922 y 1923 se podrían denominar como un periodo de transición después de la depresión económica que surgió como consecuencia del desequilibrio mundial de la postguerra europea. En 1920, los efectos de la crisis fueron desastrosos para la economía española. Las perturbaciones del comercio internacional y la llegada de los productos extranjeros

supusieron a partir de 1921 una fuerte competencia con la que la industria vasca no podía competir. A esto hubo que añadir las exigencias de mejoras laborales por parte de las organizaciones obreras<sup>2</sup>.

Esta crisis económica se tradujo en un paro forzoso, en la mayoría de las industrias, a lo que se unió la contracción del crédito y la retirada de los capitales en circulación. El Gobierno se planteó una solución proteccionista para estos problemas, promulgando un *Arancel Provisional*, que poco hizo para evitar las consecuencias del renacimiento de la economía inglesa sobre las industrias mineras, carbonífera y siderúrgica española<sup>3</sup>.

En esta situación, los capitales se vieron reacios a invertir en el sector privado, y a pesar de que en 1921 se creó un pequeño número más de empresas en Vizcaya, con relación a 1920, los capitales invertidos fueron menores. En orden de mayor a menor, los sectores que gozaron de una mayor inversión en 1920 fueron los siguientes: las eléctricas, los negocios mineros, las metalúrgicas, las químicas, las navieras, las explotadoras de negocios forestales, las dedicadas a comisiones y representación, las de construcción y reparación de buques, y las bancarias<sup>4</sup>. Es decir, se apostaba tanto por nuevos sectores como por los tradicionales, y recogiendo lo anteriormente indicado, muchos de estos negocios domiciliados en Bilbao tenían sus bases productivas fuera del País Vasco.

Ya se ha indicado con anterioridad, que para la organización de este apartado hemos seguido el criterio ya establecido de la diferenciación funcional de las distintas líneas ferroviarias, aunque hay que resaltar la no necesaria vinculación de los capitales invertidos con las funciones ejercidas por las diversas líneas, y sobre todo en 1923. La integración empresarial del sector ferroviario rompió el paralelismo existente en muchas de las líneas explotadas, entre la naturaleza de los capitales invertidos en ellas y las funciones que estas líneas cumplían.

### **1.1.- Las líneas generales de carácter radial**

Las líneas generales de carácter radial, y que estaban explotadas por las compañías de Norte y de Bilbao a Portugalete, constituían un elemento primordial para dar salida a la producción agropecuaria castellana hacia Bilbao y los puntos de intercambio comercial y de consumo subsidiarios de esta zona, al mismo tiempo que facilitaba el acceso de la producción siderometalúrgica vizcaína hacia los mercados españoles. Esta vinculación de las líneas generales radiales con los puntos más sobresalientes de la economía española y vasca, se vio reflejada con la presencia en las compañías concesionarias de estas líneas, de los capitales más representativos del desarrollo económico vizcaíno y español.

#### **a.- La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**

Como consecuencia de la diversa composición del consejo de administración de la Compañía del Norte, en cuanto a la cobertura de la compañía y diferente origen de

---

<sup>2</sup> Cámara oficial de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Memoria comercial. Año 1921*. Págs. 4-8.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*. Págs. 28-32.

sus inversores, para realizar este análisis se han recogido tan solo aquellos consejeros que estaban presentes en los consejos de administración de otras compañías domiciliadas en el País Vasco, para proceder a continuación a rastrear su presencia en otras sociedades españolas.

Estos consejeros eran, José Joaquín de Ampuero, Julio Arteche, Valentín Ruiz Senén y Estanislao de Urquijo. Con excepción de Ruiz Senén, todos ellos tenían su origen con los grandes negocios bilbaínos<sup>5</sup>. Por su parte, Valentín Ruiz Senén, proveniente de las finanzas madrileñas estaba vinculado por negocios y política con el clan de los Urquijo<sup>6</sup>.

En su conjunto, los principales sectores en los que estos inversionistas estaban presentes eran por orden de importancia: el sector ferroviario, bancos, electricidad y gas, maquinaria y construcciones metálicas, sociedades mineras y, por último, siderúrgicas. Entre estos sectores se encontraban aquellos que habían sido los emblemáticos de la primera industrialización vizcaína, y que aún contaban con un peso específico dentro del panorama industrial y financiero del País Vasco. A estos sectores se unían nuevos elementos surgidos de la reorganización industrial consecuencia de la crisis postbélica europea, como era el caso del sector eléctrico.

#### C.1.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Norte, 1923<sup>7</sup>

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Ferrocarriles	14
Bancos	13
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Sociedades mineras	10
Siderúrgicas	7
Construcción de buques	1

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

Hay que destacar la presencia de Urquijo dentro de compañías que se dedicaban a la construcción de material ferroviario (*Auxiliar de Ferrocarriles, Fábrica de Vagones de Beasain y Española de Construcciones Metálicas*)<sup>8</sup>, en un momento en el que se debatía en las Cortes y en el Senado (Urquijo y Ruiz Senén eran diputados por Alava), la protección del Estado hacia la fabricación del material ferroviario por empresas españolas.

En cuanto al sector minero, el dominio del mismo era ejercido por Ampuero, presente en seis compañías de las once reseñadas. Le seguía Arteche, presente en tres compañías y el grupo Urquijo-Ruiz Senén, presente en dos. La principal característica de todas estas compañías era su domiciliación en Bilbao, si bien estaban todas enclavadas fuera del País Vasco, dentro del proceso de expansión del capital vasco en sectores cuya explotación había entrado en crisis en Vizcaya. De este modo, el consejero Ampuero estaba presente en las siguientes compañías mineras: *Minera Morro de Bilbao, Minas de Alcaracejos, Minas de Teverga, Coto Teuler, Hulleras del*

<sup>5</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>6</sup> Valentín Ruiz Senén fue diputado a cortes por Amurrio en 1923, feudo de los Urquijo.

<sup>7</sup> En los cuadros que acompañan a este texto tan solo se han incluido las vinculaciones de las diferentes compañías ferroviarias vascas con el sector minero, siderúrgico y metalúrgico y bancario.

<sup>8</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

*Turón y Argentífera de Córdoba; Arteché en la Española de Petróleos, Minera Dícido y Minera de Porcia; y Urquijo y Ruiz Senén en el Ferrocarril y minas de Burgos y en la Minera Nueva Argentífera.*<sup>9</sup>.

Por último, el sector siderúrgico estaba representado por tres de las empresas más emblemáticas de este sector en Vizcaya: *Altos Hornos de Vizcaya, Basauri y Vasconia*, y por dos de las más representativas en cuanto a inversión de capitales vizcaínos fuera de la provincia: la *Duró-Felguera* en Asturias, y *Fundiciones Vera*, en Navarra. En este punto indicar, que los consejeros comunes de Norte con otras compañías siderúrgicas eran: Ampuero y Urquijo en *Altos Hornos de Vizcaya*; Urquijo y Ruiz Senén, en *Duró-Felguera*; en la *Basauri* y la *Vasconia*, Ampuero; por último, en *Fundiciones Vera*, Arteché.<sup>10</sup>

En su conjunto, las conexiones empresariales de los consejeros de la Compañía de Norte vinculados con las actividades económicas españolas nos ofrecen el siguiente panorama. En primer lugar, se puede establecer la vinculación directa de estos consejeros con los principales sectores económicos del País Vasco, y en segundo lugar, la conexión con sectores punteros del resto de España. Hay que especificar, claro está, la situación privilegiada de las industrias y finanzas vizcaínas dentro del entorno económico español, y la proyección de los capitales vascos hacia otras zonas, continuando las actividades sectoriales que desarrollaban en el País Vasco. Este fue el caso de los sectores minero, siderúrgico, construcciones metálicas y ferroviario, todos ellos dependientes entre sí desde el punto industrial.

En el caso de las conexiones de los consejeros de la Compañía de Norte, este principio se cumplió. En efecto, el circuito explotaciones mineras/producciones siderometalúrgicas resultaba completo, dentro de un conjunto de actividades que estaban respaldadas por un sólido aparato financiero. La nueva aportación a este conjunto de actividades complementarias entre sí, era el sector eléctrico, fuerza motriz necesaria para actualizar este sistema productivo.

El papel del ferrocarril en este circuito económico fue diverso. Por una parte, era consumidor de las producciones mineras y siderometalúrgicas, y con la electrificación de las líneas pasaría a utilizar la fuerza hidráulica. Al mismo tiempo, el ferrocarril actuaba como un medio subsidiario para proyectar esta producción hacia otros mercados. Y por último, el ferrocarril era un medio para canalizar unas inversiones garantizadas por el Estado y materializadas en obligaciones y bonos del Estado. Se trataba, por lo tanto, de una pieza más dentro del engranaje industrial y financiero español.

#### **b.- El Ferrocarril de Bilbao a Portugalete**

Dentro de los cinco grupos dominantes en las concesiones empresariales del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, se encontraban los mismos cinco grupos que predominaban de la Compañía del Norte, aunque en distinto orden de importancia. Ya es sintomática, la presencia de dos consejeros comunes, José Joaquín de Ampuero, y Estanislao Urquijo, a los que se unían Jaime Aguirre, José Manuel Bayo, Luis Briñas,

---

<sup>9</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>10</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923

Plácido Careaga, José Luis Costa, José M<sup>a</sup> Chalbaud, Federico Echevarría, José F. Epalza, Juan T. Gandarias, Eugenio Leal y Victoriano Zabalinchaurreta<sup>11</sup>.

La principal característica de las conexiones industriales del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete era el elevado número de sociedades mineras en las que estaban presentes sus consejeros. El total alcanza a doce compañías, con un total de 23 conexiones. Así pues, encontramos a Ampuero, Costa, Epalza y Gandarias en las *Minas de Alcaracerjos* y en la *Argentífera de Córdoba*; a Ampuero, Gandarias y Leal en las *Minas del Morro de Bilbao*; a Costa, Epalza y Gandarias en la *Sociedad Minera "La Romana"*; a Ampuero y Epalza en las *Minas de Teverga*; a Ampuero y Gandarias en el *Coto Teuler*; a Ampuero en las *Hulleras del Turón*; a Urquijo en la *Sociedad Minera "Nueva Argentífera"*, a Aguirre en *Hulleras del Esla*; a Careaga en *Mármoles del Norte de España*, y a Echevarría en *Española de Petróleos y Ferrocarriles y Minas de Burgos*.<sup>12</sup> Con excepción de las *Minas del Morro de Bilbao*, el resto de las empresas, aunque domiciliadas en el País Vasco, estaban situadas fuera de él. Los consejeros que mayor peso tenían en este sector eran Ampuero, presente en cinco compañías, Gandarias, presente en cuatro, y Epalza, que estaba en tres.

**C.2.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Sociedades mineras	23
Maquinaria y construcciones metálicas	16
Ferrocarriles	11
Siderúrgicas	11
Bancos	10
Construcción de buques	1

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

Las conclusiones de las vinculaciones empresariales de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete eran, a grandes rasgos, similares a las ya dichas para la Compañía del Norte. En ambas compañías, los sectores dominantes eran los mismos, aunque variaban en función de la mayor vinculación de los inversionistas del Ferrocarril de Portugalete con las actividades económicas desarrolladas estrictamente en el País Vasco.

Mientras que los consejeros de Norte se caracterizaban por sus conexiones con los grandes negocios industriales y financieros a nivel estatal, la mayor parte de los consejeros de Portugalete desarrollaban sus actividades inversoras específicamente en el País Vasco. Se trataba, en el caso de los principales inversores del Ferrocarril de Portugalete, de un grupo mixto formado por elementos adscritos a los grandes negocios españoles y vascos.

El predominio, por decirlo de algún modo, del grupo inversor *estrictamente vasco*, se ve reflejado por la naturaleza de las conexiones de la Compañía de Portugalete con los principales sectores económicos vizcaínos. Estas vinculaciones

<sup>11</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>12</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

también reflejan los objetivos planteados para la explotación de este ferrocarril. El predominio de las sociedades mineras y del sector siderometalúrgico, respaldan los objetivos funcionales de esta línea férrea como medio de dar salida a la producción siderometalúrgica del bajo Nervión.

En definitiva, las conexiones empresariales de las compañías del Norte y de la de Bilbao-Portugalete son un claro ejemplo de las actividades económicas mantenidas por los grandes inversores vizcaínos. En primer lugar, para los grandes inversionistas vascos presentes en negocios empresariales y financieros, y que además estaban presentes en los consejos de administración de las dos compañías, la inversión ferroviaria jugaba una doble función.

Por una parte, eran explotaciones ferroviarias rentables, al mismo tiempo que servían de complemento necesario a sus inversiones en los sectores productivos mineros y siderúrgicos. En segundo lugar, para los inversionistas que tenían su marco de actuación en el País Vasco, es decir, casi todos los consejeros del Ferrocarril de Portugalete, la inversión ferroviaria era básica, en cuanto necesitaban un medio de transporte que les permitiese dar una continuidad a sus producciones minero-metalúrgicas, hasta la proyección de éstas en los principales mercados.

## **1.2.- Las líneas generales de carácter interno**

Las líneas generales de carácter interno eran subsidiarias directas de aquellas líneas radiales, en cuanto a que éstas últimas permitían su proyección hacia los mercados regionales, españoles e internacionales. Al mismo tiempo, las líneas de carácter interno atendían las necesidades locales de zonas de importancia provincial que habían quedado alejadas de las construcciones ferroviarias de vía ancha. Esta doble función de las líneas de carácter general interno les imprimió un mestizaje de capitales, entre los que se encontraban, desde los elementos más representativos de la industrialización vizcaína, pasando por medianos inversores, importantes desde un plano provincial y marcados por diferentes objetivos.

### **a.- Las compañías de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y del Ferrocarril de La Robla**

Las líneas explotadas por la Compañía de Santander y por la de La Robla, contaban con un mismo área de actuación dentro de la provincia de Vizcaya. Estas líneas recorrían una área de transición entre el punto neurálgico de la industrialización vizcaína, es decir, el Bajo Nervión, y las zonas de dedicación agropecuaria que se proyectaban hacia la provincia de Cantabria. De igual manera, estas líneas atravesaban una zona que de ser paso obligado entre la Meseta y Vizcaya, quedó relegada a un orden secundario dentro de su entorno provincial.

Otra función diferenciadora de estas líneas con respecto a otras construcciones de carácter general interno, fue su estrecha vinculación con el desarrollo minero vizcaíno y con el abastecimiento del carbón necesario para la transformación de estos minerales en la siderurgia vasca, particularmente para aquella que estaba asentada en el Bajo Nervión.

Estas diferentes características de las líneas ferroviarias que unían Santander y León con Bilbao, se vieron reflejadas en la naturaleza de los inversores presentes en las vinculaciones empresariales de sus inversores con las actividades siderometalúrgicas vizcaínas.

#### a.a.- La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao.

Con anterioridad ya se ha indicado la vinculación de los inversores de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao con los principales negocios bilbaínos. Este hecho se ve refrendado por las conexiones empresariales de los consejeros de esta compañía en 1923.

#### C.3.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, 1923

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	10
Ferrocarriles	7
Siderúrgicas	7
Bancos	6
Construcción de buques	2

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

Los principales sectores, al igual que en el caso de la Compañía del Norte y de la de Portugalete, coincidían con aquellos sectores punteros de la industrialización vizcaína. La similitud existente en las vinculaciones empresariales de estas empresas no debe de buscarse en los enlaces existentes entre ellas, puesto que en 1923, tan solo Santander compartía con Norte un consejero, Julio Arteche. El resto de los consejeros de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao eran los siguientes: Alfredo Alday, Alfredo Anduiza, Enrique Aresti, Isidoro Campo, Víctor Chávarri, José M<sup>a</sup> Chávarri, Juan Churruca, Sebastián Gorbeña, Julio Hernández, Angel Maíz, Martín Mendía y Enrique Plasencia<sup>13</sup>.

En cuanto a las conexiones con las sociedades mineras, con excepción del *Coto Minero Axpe-Arrázola*, el resto de las compañías, aunque estaban domiciliadas en Bilbao, se encontraban enclavadas fuera del País Vasco. Este sector, contaba con trece vinculaciones en un total de siete empresas, siendo sus principales enlaces Julio Arteche y los Chávarri. Las conexiones de la Compañía de Santander con las sociedades mineras eran las siguientes: en la *Minera de Dicido*, Arteche, Anduiza, el marqués de Triano, y José M<sup>a</sup> Chávarri; en la *Sociedad Minera de Porcia*, Arteche y el marqués de Triano; en *Antimonios de Villabarcú*, los dos Chávarri; en las *Hulleras del Turón*, el marqués de Triano; en las sociedades *El Amparo* y *La Atilana*, José M<sup>a</sup> Chávarri; y en el *Coto Minero Axpe-Arrázola*, Hernández<sup>14</sup>.

De nuevo, en el sector de maquinaria y construcción metálicas, el control venía ejercido por los Chávarri, con incursiones de Arteche, Hernández y Aresti. Se trataba de compañías enclavadas en Vizcaya, dedicadas a producciones metálicas, que abordaban diversas actividades productivas (tubos, alambres, maquinaria..) y entre las

<sup>13</sup> Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>14</sup> Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España. Año VIII. Madrid 1923.

que destacaba la *Sociedad Babcock-Wilcox*, dedicada entre otras cosas, a la producción de material ferroviario<sup>15</sup>.

Como resumen, se puede indicar que las conexiones empresariales de la Compañía de Santander con otros sectores industriales en 1923, venían dadas por dos baremos diferentes pero vinculados, en primer lugar, con el grupo hegemónico de sus inversionistas y, también, por el desarrollo espacial de sus líneas. Las conexiones con las principales actividades industriales vizcaínas eran una consecuencia del grupo hegemónico que controlaba la compañía, compuesto por un pequeño número de consejeros que acaparaban las vinculaciones con los sectores minero, siderometalúrgico y ferroviario. Nos referimos a los Chávarri, Arteché y Aresti. Era un grupo que se especializó en las actividades minero-metalúrgicas y para quienes el negocio ferroviario surgió como un complemento necesario a sus actividades económicas.

### **a.b.- La Compañía del Ferrocarril de La Robla**

A grandes rasgos se repiten los sectores económicos predominantes en las compañías anteriormente estudiadas, sociedades mineras, ferrocarriles, bancos y siderúrgicas. Estas conexiones indican una breve diferenciación de los representantes del consejo de administración de La Robla con respecto a los consejeros de las otras compañías.

#### **C.4.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de La Robla, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Sociedades mineras	14
Ferrocarriles	12
Bancos	6
Navieras	4
Siderúrgicas	3

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

Hay que atender en primer lugar, a la naturaleza de este ferrocarril, básicamente minero, y a la difícil diversificación de sus servicios como consecuencia de las características de las zonas por las que transcurría, y también por su construcción en vía estrecha, lo que le dificultó su conexión con las grandes líneas de carácter general radiales que se dirigían hacia Bilbao.

El consejo de administración de esta compañía estaba compuesto por Esteban A. Acillona, Juan C. Calvo, Pablo Callam, Alejandro Gandarias, Victoriano Garay, Pedro Ortiz, Natalio Palacio, Luis Salazar Zubiría, José M<sup>a</sup> San Martín Allende, Alfredo Ustara, José Ignacio Ustara, Constancio Vildósola y Victoriano Zavalinchaurreta<sup>16</sup>. Se trataba de nombres vinculados con las actividades mineras

<sup>15</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923. Las vinculaciones con el sector de maquinaria y construcciones metálicas eran las siguientes: en *Talleres de Miravalles* y *Talleres de Ibaizabal*, el marqués de Triano y José M<sup>a</sup> Chávarri; en la *Sociedad Española de Evaporación*, el Marqués de Triano y Hernández; en *Combustión Nacional* y, el marqués de Triano; en *Alambres del Cadagua*, Arteché; y en el *Material Industrial*, Aresti.

<sup>16</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

vizcaínas, y que proyectaron sus actividades mineras fuera del País Vasco, tal y como reflejan sus conexiones con sociedades mineras, domiciliadas en Bilbao, pero enclavadas en los principales cotos mineros de españoles y de protectorado de Marruecos.

De las catorce conexiones existentes, la mayoría de ellas estaban acaparadas por San Martín (7), Gandarias (4) y Salazar (2), y lo más sintomático de ellas, era su situación geográfica dispersa a lo largo de toda la geografía española. Entre estas compañías mineras sobresalían las *Hulleras del Turón*, y las *Hulleras de Valdesamario*, situadas en la provincia de León, tributarias directas del Ferrocarril de La Robla. Las conexiones del Ferrocarril de la Robla eran las siguientes: Gandarias y San Martín en las *Hulleras del Turón*; Salazar y San Martín, en la *Sociedad Minera de Peñaflores*; Gandarias en la *Sociedad Española de las minas del Rif, Compañía del Norte Africano y Minera "Santa Fe"*; San Martín en la *Minera de Dicedo, Minas de Cala, Minas de Lalen, Minera Collado de la Plata y Coto Teuler*; Ortiz en las *Hulleras de Valdesamario*; y Salazar en el *Sindicato de Estudios Hulleros*<sup>17</sup>.

También hay que reseñar que las conexiones siderúrgicas del Ferrocarril de La Robla, eran escasas, pero muy representativas, puesto que consejeros de la compañía ferroviaria estaban presentes en *Altos Hornos de Vizcaya* (Gandarias y San Martín), y en la *Siderúrgica del Mediterráneo* (Vildósola), promovida por la primera. Tampoco hay que pasar por alto que la Siderurgia del Mediterráneo era abastecida por la cuenca minera de Sierra Menera (Teruel), promovida también por capitales vizcaínos, con sede social en Bilbao<sup>18</sup>.

Por lo tanto, la Compañía del Ferrocarril de La Robla estaba inscrita dentro de un conjunto inversor vinculado de un modo mayoritario con las actividades mineras, ya fuese como inversores en minas o en ferrocarriles mineros. Es decir, estamos ante la vertiente del ferrocarril como elemento de transporte subordinado a las actividades mineras de sus principales inversores, a la que se añadía la diversificación de éstos hacia otros medios de transporte, como el marítimo. De este modo, cerraban un circuito productivo que se vio completado por la presencia en la empresa líder del sector siderúrgico vasco.

#### **b.- Las compañías de los Ferrocarriles Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola**

Las zonas recorridas por las líneas explotadas por la compañía de los Ferrocarriles Vascongados, de San Sebastián a la Frontera francesa y del Ferrocarril del Plazaola contaban con una característica común, su proyección por la provincia de Guipúzcoa. En su conjunto, eran líneas proyectadas con el objetivo de salvar las deficiencias ferroviarias de las líneas construidas en vía ancha, con respecto a las relaciones económicas entre Vizcaya y Guipúzcoa. La diversidad de las funciones ejercidas por estas líneas, se vio reflejada en la naturaleza de los capitales que optaron por la inversión ferroviaria, y es aquí donde subyace la diferenciación de este grupo inversor, en particular en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, con respecto a los capitales invertidos en otras compañías ferroviarias vascas.

---

<sup>17</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>18</sup> Lazurtegui, J. *El Problema Ferroviario*. Bilbao, 1932.

### **b.a.- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados**

Cuando se abordó el análisis de los promotores de las distintas compañías que dieron lugar a la Compañía de los Ferrocarriles, ya se indicó su limitada vinculación con los grandes sectores productivos vizcaínos de finales del siglo XIX. En 1923, esta dinámica se mantenía y adquiriría nuevas perspectivas que afectaban directamente a la gestión de un negocio dedicado a los transportes.

#### **C.5.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Bancos	9
Sociedades mineras	7
Ferrocarriles	1
Siderúrgicas	1

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

La presencia en 1923 de consejeros vinculados con actividades mineras su se veía reflejada en las conexiones de la Compañía de Vascongados con los otros sectores productivos. El consejo de administración estaba compuesto por José Acillona (Marqués de Acillona), Guillermo Acillona, Baltasar Amézola, Juan Telesforo Arteche, Juan José Echano, Enrique Fernández, Julio Igartua, Gabriel Lejarreta, Juan Núñez, Ramón Olalde, Gaston Poirier, Baldomero Taramona y Julio Benito del Valle<sup>19</sup>.

De estos consejeros, Amézola, Valle, Guillermo Acillona y Núñez estaban presentes en sociedades mineras, y a los que se les añadía Olalde y el Marqués de Acillona en el Consejo de Administración de la sociedad bancaria *Crédito de la Unión Minera*. Las conexiones de Vascongados con el sector minero eran las siguientes: Amézola y Valle en *Minas de Teverga*; Guillermo Acillona en la *Carbonera del Sil*, Amézola en la *Hullera Vasco-Leonesa*; Núñez en la *Sociedad Española de Minas del Rif* y en la *Compañía Minera Hispano-Africana*; y Valle en las *Minas de Lalen*<sup>20</sup>.

Para estos capitalistas, la explotación ferroviaria era una inversión más, no necesariamente vinculada con sus otras actividades económicas. Se partía, por lo tanto, de una especialización en el negocio ferroviario y de su proyección hacia otros medios de transporte.

### **b.b.- La Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani**

La composición mixta del consejo de administración de la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani y la vinculación de estos consejeros con distintos sectores productivos de Vizcaya y de Guipúzcoa, pone en evidencia la complementariedad económica de ambas provincias. El consejo de administración de esta compañía estaba formado en 1923 por José Allende, Francisco A. Arteche, Horacio Azqueta, Enrique Borda, Benigno Chávarri (Marqués de Chávarri), Ignacio

---

<sup>19</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>20</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

Greave, Augusto Lajusticia, Rafael Lataillade, Sebastián Machimbarrena, Donato Palacios y Ricardo Saralegui<sup>21</sup>. En su conjunto, estos inversores estaban presentes en todos los grandes sectores industriales, a los que había que añadir otros específicos de la explotación del negocio ferroviario, como los tranvías.

**C.6.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera francesa, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Sociedades mineras	6
Bancos	5
Ferrocarriles	4
Maquinaria y construcciones metálicas	3
Siderúrgicas	2

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

El resto de los sectores industriales con los que el Ferrocarril de la Frontera estaba vinculado eran los más representativos de la industrialización vasca: minas, bancos, electricidad, maquinaria y construcciones metálicas, y siderúrgicas<sup>22</sup>. La presencia del grupo financiero de los Chávarri y Arteche, aportaban sus vinculaciones con los negocios mineros, bancarios, eléctricos, y siderometalúrgicos apuntados con anterioridad. Por lo tanto, la explotación del Ferrocarril de la Frontera, hay que encuadrarla en 1923 dentro de los mismos objetivos con los que fue creada esta compañía la década anterior. Se trataba de una inversión promovida por un grupo financiero bilbaíno, encabezado por los Chávarri y Arteche, para quienes la explotación de esta compañía formaba parte del negocio ferroviario que habían consolidado en Vizcaya, y que les permitía acceder hacia otras explotaciones ferroviarias y de tranvías en Guipúzcoa.

**1.3.- Las líneas comarcales**

La misma característica de las líneas ferroviarias de carácter comarcal construidas en el País Vasco, les confiere a éstas una diversidad de funciones que se vio reflejada en los grupos que optaron por este tipo de inversión ferroviaria. El resultado del seguimiento de las vinculaciones con el sector minero viene dada por la presencia en la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales y en la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama de los grandes inversores vinculados con los ejes económicos de la industrialización vizcaína, es decir, minería, siderurgia y banca. Estas vinculaciones nada aportaban a la gestión de estas dos compañías vinculadas con los sectores anteriormente indicados.

En 1923 el consejo de administración de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales estaba compuesto por Juan T. Gandarias, José Joaquín de Ampuero, Andrés Allendesalazar, Toribio Arana, Angel Arispe, José

<sup>21</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>22</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

Manuel Arispe, Jerónimo F. de Albízuri, Emilio León, Manuel León, Francisco Olano, Juan Olavarriaga, Félix Pertica y José A. Uriarte<sup>23</sup>.

**C.7.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Sociedades mineras	13
Maquinaria y construcciones metálicas	9
Bancos	7
Siderúrgicas	7
Ferrocarriles	4

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

Del total de las conexiones empresariales de esta compañía, Gandarias y Ampuero contaban con veinte cada uno, José Manuel Arispe con diez, y Olavariaga y Pertica con una cada uno<sup>24</sup>. Es decir, se trataba de una explotación ferroviaria en manos de un reducido número de grandes inversionistas, presentes en las instituciones políticas provinciales y estatales, para quienes mantener un ferrocarril con reducidas vinculaciones con sus actividades industriales, no era más que un negocio marginal.

Por su parte, las conexiones industriales de los consejeros de la Compañías del Ferrocarril de Bilbao a Lezama venían dadas por la compra de esta sociedad por la Compañía de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander, y por la presencia en su consejo de administración de Víctor y José M<sup>a</sup> Chávarri y Victoriano Zabalinchaurreta<sup>25</sup>.

**C.8.- Algunos de los grupos productivos vinculados con la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, 1923**

<u>Grupo productivo</u>	<u>Nº de conexiones</u>
Ferrocarriles	6
Sociedades Mineras	6
Maquinarias y construcciones metálicas	5
Bancos	4
Siderúrgicas	3
Construcción de buques	1

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

La compra de este ferrocarril por el grupo financiero Chávarri supuso su integración dentro del negocio ferroviario que habían organizado encaminado a controlar lo accesos al área metropolitana de Bilbao.

---

<sup>23</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>24</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

<sup>25</sup> *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*. Año VIII. Madrid 1923.

## 2.- La localización espacial de aquellas explotaciones mineras con presencia de inversores ferroviarios vascos.

En este apartado hemos querido analizar la localización espacial de aquellas explotaciones mineras domiciliadas en Bilbao y en la que estaban presentes los inversores ferroviarios vascos en 1922. Tan sólo hemos centrado nuestro estudio en aquellas líneas generales de carácter radial y en las líneas generales de carácter interno. Esto obedece a que la presencia de los inversores ferroviarios vinculados con las líneas de carácter comarcal en los negocios mineros es puramente casual, a la par que el resultado de inversiones que poco o nada tienen que ver con las explotaciones mineras.

### 2.1.- Las líneas generales de carácter radial

Si observamos la presencia de los inversores de las compañías ferroviarias de Norte y de Bilbao-Portugalete en los negocios mineros, podemos observar que es un alto grado convergente. Independientemente de que ambas empresas de transporte contaban con la presencia de consejeros comunes, sus conexiones con las explotaciones mineras ponen en relieve las funciones complementarias de las líneas ferroviarias que explotaban sendas compañías dentro de las economías vasca y española, además de las expectativas que tenían puestas estos capitalistas dentro de la inversión minera.

#### C.9.- Localización espacial de las explotaciones mineras con presencia de inversores presentes en la Compañía del Norte, 1923

Compañías mineras	Localización espacial de las minas
Minas de Teverga	Asturias
Morro de Bilbao	Bilbao
Ferrocarril y minas de Burgos	Burgos
Española de Petróleos	Burgos y Álava
Minera Dícido	Cantabria
Argentífera de Córdoba	Córdoba
Minas de Alcaracejos	Córdoba
Minera Nueva Argentífera	Córdoba
Coto Teuler	Huelva
Hulleras del Turón	León
Minera de Porcia	Oviedo

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

#### C.10.- Localización espacial de las explotaciones mineras con presencia de inversores presentes en la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 1923

Compañías mineras	Localización espacial de las minas
Mármoles del Norte de España	Localización desconocida
Minas de Teverga	Asturias
Morro de Bilbao	Bilbao
Ferrocarril y minas de Burgos	Burgos
Española de Petróleos	Burgos y Álava
Argentífera de Córdoba	Córdoba

Minas de Alcaracejos	Córdoba
Minera Nueva Argentífera	Córdoba
Sociedad Minera "La Romana"	Córdoba
Coto Teuler	Huelva
Hulleras del Turón	León
Hulleras del Esla	León

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

A la presencia de estos inversores en los tradicionales cotos mineros vizcaínos y de la cornisa cantábrica, se añadía su vinculación con aquellos negocios, también mineros, que se circunscribían dentro de lo que fue la segunda oleada inversora dentro de este sector, como consecuencia del paulatino agotamiento de las minas de Triano. De este modo, León, Burgos y el sudeste peninsular eran los nuevos focos de interés para los inversores vascos. Nos encontramos, por lo tanto, frente a prospecciones mineras que poco o nada tenían que ver con el modelo de primera industrialización que tuvo lugar en Vizcaya al amparo de la explotación del hierro, y estaban más en consonancia con una segunda industrialización que buscaba una mayor diversificación de las producciones y, con ello, de los mercados consumidores. Falta por analizar hasta qué punto la industria vizcaína se vio favorecida por los productos extraídos de estas explotaciones mineras, pero lo que sí que es indudable, es que estas producciones eran susceptibles de ser transportadas a través de la red general de ferrocarriles de vía ancha, no tan sólo hasta la terminal de Bilbao, sino también hasta cualquier otro punto de esta red de transporte.

## 2.2.- Las líneas generales de carácter interno

Por lo que se refiere a las líneas generas de carácter interno y la presencia de sus inversores en los negocios mineros, nos encontramos frente a una marcada dicotomía. Por una parte, la clara implicación de los inversores del Ferrocarril de la Robla con los negocios mineros y, por otra parte, la mayor diversificación de los inversores del Ferrocarril de Santander a Bilbao y de los Ferrocarriles Vascongados frente a este tipo de negocios.

En cuanto al Ferrocarril de la Robla, las explotaciones mineras en las que sus inversores estaban presentes, poca o ninguna relación mantenían con las explotaciones mineras vinculadas con las líneas del Norte y de Bilbao-Portugalete. Cobra relevancia, y es evidente ante la misma naturaleza del Ferrocarril de la Robla, las conexiones con las explotaciones mineras situadas en la provincia de León. El resto de los negocios mineros vinculados con esta línea ferroviaria, no tenían relación alguna con su explotación ferroviaria, si bien, se trataba de cotos mineros repartidos por las zonas mineras más relevantes de España.

### C.11.- Localización espacial de las explotaciones mineras con presencia de inversores presentes en la Compañía del Ferrocarril de la Robla, 1923

Compañías mineras	Localización espacial de las minas
Minas de Lalen Minera Dícido	Localización desconocida Cantabria

Minas de Cala	Huelva
Coto Teuler	Huelva
Hulleras de Valdesamario	León
Hulleras del Turón	León
Sindicato de Estudios Hulleros	León
Sociedad Española de las Minas del Rif	Marruecos
Compañía del Norte Africano	Melilla
Minera Santa Fe	Puertollano
Sociedad Minera de Peñafior	Sevilla
Minera Collado de la Plata	Teruel

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

Por otra parte, aunque no tan lejos de la presencia de sus inversores en los negocios mineros, nos encontramos con la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao. En sus orígenes, ya estuvieron presentes inversores que tenían vinculaciones con las explotaciones mineras de Cantabria. Para 1922 estas conexiones, además de mantenerse, se ampliaron al resto de la cornisa cantábrica, León y Galicia, en paralelo con la mejora del transporte ferroviario de vía estrecha que recorría estos territorios, formando una sola línea explotada por distintas compañías desde Hendaya hasta tierras gallegas. De todos modos, no nos encontramos frente a las grandes inversiones mineras que aparecían vinculadas con las líneas generales de carácter radial. A pesar de ello, las conexiones mineras del Ferrocarril de Santander a Bilbao, más acordes con la modestia de sus inversores, no dejaban por ello de tener un peso específico de relativa importancia dentro del sector minero español.

**C.12.- Localización espacial de las explotaciones mineras con presencia de inversores presentes en la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, 1923**

Compañías mineras	Localización espacial de las minas
Minera Dícido	Cantabria
Sociedad La Atilana	Ciudad Real
Sociedad El Amparo	Jaén
Hulleras del Turón	León
Antimonios de Villarbacu	Lugo
Minera de Porcia	Oviedo
Coto Minero Axpe-Arrázola	Vizcaya

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

Al contrario de lo que ocurría con las vinculaciones mineras de la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao, la presencia de los inversores de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en el negocio minero podía considerarse como puramente testimonial y sin relación con las conexiones mineras del resto de las compañías ferroviarias vascas. En efecto, estas inversiones mineras no tenían relación directa con la explotación ferroviaria que realizaban las líneas de Vascongados y tan sólo pueden explicarse desde un punto de vista meramente inversor.

**C.13.- Localización espacial de las explotaciones mineras con presencia de inversores presentes en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1923**

Compañías mineras	Localización espacial
-------------------	-----------------------

	<b>de las minas</b>
Minas de Lalen	Localización desconocida
Minas de Teverga	Asturias
Hullera Vasco-Leonesa	León
Carbonera del Sil	León
Compañía Minera Hispano-Africana	Marruecos
Sociedad Española de las Minas del Rif	Marruecos

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

A modo de conclusión, los inversores ferroviarios vascos estaban presentes en 1922 en los cotos mineros españoles más importantes, de un modo altamente convergente con la naturaleza de aquellas líneas ferroviarias que explotaban. Aquellos mineros vinculados con las líneas generales de carácter radial, ligados a los grandes motores de la primera y segunda industrialización vizcaína, podían acceder gracias a las explotaciones ferroviarias con las que estaban vinculados, a toda la red de ferrocarriles españoles de vía ancha. Su presencia en los principales cotos mineros españoles, independientemente de la mera intencionalidad inversionista, coincidía con su posicionamiento frente a las tradicionales y nuevas fuerzas productivas vizcaínas. A la rémora del desarrollo industrial vizcaíno, los inversores del Ferrocarril de la Robla, dentro de un concepto de transporte ferroviario distinto al que representaban las grandes líneas radiales españolas, estaban presentes en aquellos cotos mineros vinculados físicamente de un modo directo con las líneas de vía estrecha que enlazaban Bilbao con la cuenca hullera palentino-leonesa. Otro tanto de lo mismo, pero en menor grado, se daba con las conexiones ferroviarias y mineras del Ferrocarril de Bilbao a Santander, debido a la relación directa de las explotaciones mineras con la ferroviaria. Para finalizar, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados rompía con este esquema, dentro de un plano meramente inversor dentro del sector minero español.

Por último, estos inversores *ferroviario-mineros*, contaban con el aval suficiente para invertir en estos y otros negocios en los que estaban presentes, en primer lugar, por sus vinculaciones con los principales bancos españoles y, en segundo lugar, porque contaban con el respaldo técnico que les había proporcionado la experiencia extractiva en la cuenca minera del Nervión. Como consecuencia de ello, estos inversores poseían las conexiones necesarias para hacer frente a las infraestructuras imprescindibles para dotar a los cotos mineros en los que estaban presentes de los mecanismos para optimizar su producción. De este modo, pudieron hacer frente a la construcción ferrocarriles mineros para dar salida a los minerales de diferentes explotaciones mineras y, si era necesario, recurrieron a sus conexiones con los negocios navieros para paliar las deficiencias del transporte ferroviario merced a los servicios del transporte marítimo.