



---

**ORMAECHEA, Ángel M<sup>a</sup>**

**Crashes y crisis. Bilbao en 1865-1866:  
El impacto de la quiebra de la compañía  
del Ferrocarril de Tudela a Bilbao**

Bilbao: A Fortiori Editorial, 2011

120 p. ; 24 cm.

ISBN: 978-84-96755-33-8

---

La compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao, que se constituyó en 1857, fue la mayor inversión que se había realizado nunca en el País Vasco. Constituyó un ingente esfuerzo colectivo que movilizó capitales en un volumen desconocido. Las “fuerzas vivas bilbainas” entendieron que afrontaban un proyecto crucial, el acceso ferroviario a la meseta y, mediante la conexión en Miranda de Ebro con el ferrocarril Madrid-Irún, la integración en la red ferroviaria del norte de España.

Esta enorme inversión marcó la historia económica de Bilbao, cuando llegaban a la plaza los nuevos aires de la modernización empresarial. Desde tal punto de vista no fue una experiencia del todo halagüeña. La primera sociedad anónima importante que había nacido en la economía vasca suspendió pagos menos de una década después de crearse. Así, cuando se estrenó la difusión de acciones en el mercado bilbaíno, lo hizo en condiciones que pronto fueron convulsas. Una inversión en parte fallida –no se satisficieron las expectativas de beneficios y hubo pérdidas–, realizada por decenas de capitalistas o ahorradores, marcó las percepciones de toda una generación sobre la dinámica de las nuevas empresas.

El lanzamiento de Bilbao al mundo de las sociedades anónimas se vivió de forma traumática y lo sucedido marcó las actitudes posteriores ante los nuevos mecanismos de inversión de capitales. No fue del todo diferente a lo que sucedió en otras ciudades –las rentabilidades ferroviarias no fueron por entonces muy boyantes y abundaron las suspensiones de pagos–, pero el caso bilbaíno tuvo la singularidad comparativa de que la iniciativa fue fundamentalmente local y se realizó con una extraordinaria confianza en la fuerza económica de la villa. De ahí que dejara una impronta duradera y honda.

Angel Ormaechea, quien mejor ha estudiado la historia ferroviaria del País Vasco, reconstruye minuciosamente estos acontecimientos que fueron decisivos en la historia empresarial de Vizcaya. Su análisis permite conocer por qué se produjo la crisis de la Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao, cómo llegó la suspensión de pagos, qué consecuencias tuvo y a quiénes afectó. Más importante aún: explica qué interpretaciones se impusieron en la época y de qué forma se atribuyeron (o encubrieron) responsabilidades y qué impacto dejó en las mentalidades locales. Éste fue enorme y socialmente diverso. Lo sugería Unamuno, según recoge Ormaechea: “el fracaso de la compañía ferroviaria de Tudela a Bilbao había llegado a casi todos los rincones de la villa, el pánico fue grande y lloraron muchos la pérdida de los ahorros hechos vendiendo dos cuartos de perejil, o cosa que lo valiera”.

El libro “Crashes y crisis” constituye un riguroso estudio sobre las contabilidades y los estadillos que describieron la crisis de la compañía ferroviaria, pero también una interpretación que desborda los datos económicos y nos sitúa en uno de los momentos que fijaron las actitudes que en Bilbao suscitó la modernización empresarial. Durante las siguientes décadas hubo procesos especulativos, pero en conjunto predominó la prudencia inversora. Quizás se debió a la memoria de esta quiebra.

Todo fue mal para la Compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao, podrían alegar los defensores de su Consejo de Administración. Se puso en explotación en un periodo depresivo, el

de 1864-68: en el mercado había serios problemas financieros, por la crisis el transporte no fue el que se esperaba, los ingresos resultaron muy inferiores a los imaginados, los gastos de construcción más altos. El Tudela-Bilbao comenzó a funcionar, por tanto, en unos años que serían dramáticos para los ferrocarriles españoles, lo que contribuiría a sus apuros empresariales.

No todo fue aquella coyuntura adversa, sin embargo. Lo hace ver Ángel Ormaechea. La Compañía del Tudela-Bilbao tuvo dificultades anteriores y, sobre todo, recurrió a unos mecanismos de financiación peculiares, distintos a los habituales en la época. Esto condicionó después el desenvolvimiento de la crisis. ¿La razón? Retrasó la consolidación de la deuda. Tardó en recurrir a la emisión de obligaciones y quiso financiarse con préstamos a corto plazo, una tarea imposible en una empresa de tal magnitud, de enormes riesgos, hubiese crisis o no.

“Utiliza la deuda flotante a corto plazo como elemento alternativo hasta que resulta inviable”, señala Ormaechea. Y, así, las decisiones posteriores –imposición de las obligaciones tras unas difíciles negociaciones- fueron en gran parte forzadas. Y las acompañaron negociaciones complejas, así como explicaciones difusas y resquemores contra los administradores, cuyo margen de actuación quedó muy reducido, una vez se conocían las difíciles circunstancias por las que atravesaba la empresa, con rendimientos escasos y una gran deuda a corto plazo.

La crisis financiera que se inició en 1866 –en particular, lo que afectó a la deuda pública y repercutió en todo el mercado– dio la picota a la Compañía del Ferrocarril Tudela a Bilbao, pero sus previsiones empresariales, sobre todo el modo de recabar recursos, contribuyeron lo suyo a los apuros. Resulta difícil explicar su política: faltaba experiencia, sobraba optimismo o a la inversión acompañó un clima especulativo que había pasado inadvertido hasta este estudio. Así que no todo serían inversiones motivadas por el amor patrio y el entusiasmo que suscitaba el ferrocarril y el progreso, que es lo que sugiere la literatura de la época. Contribuyó a la movilización de capitales el señuelo de altos y rápidos beneficios.

En 1862, antes de que estallasen las dificultades pero cuando se atisbaban, había quien rechazaba una solución que en teoría dejaría a los beneficios de los accionistas en sólo un 10 % anual, previa emisión de obligaciones. Los cálculos eran ilusorios –unos beneficios de este tenor eran pura fantasía–, pero no los discutían por eso, sino porque consideraban que no era necesaria una solución tan drástica, que mermaría la rentabilidad con la que se soñaba, la que se pensaba llegaría pronto, una vez que los trenes echaran a andar.

Se había producido una burbuja financiera y el espejismo de grandes beneficios deslumbró al capital bilbaíno, que participó en la euforia general, en su primera gran incursión en el movetizo mundo del capital riesgo.

El profesor Ormaechea indaga en las decisiones que pergeñaron esta situación crítica. Qué pasó con las subvenciones públicas, que iban a suponer la mitad del costo, y con la financiación privada, primero por la vía de las acciones. Tiene particular interés, en el endeudamiento privado, el papel de las sociedades de crédito, una parte de nuestra historia apenas conocida. El Crédito Vasco y la Compañía General de Crédito, estrechamente relacionados con el Tudela-Bilbao, se hundirían cuando aparecieron los problemas ferroviarios.

La situación financiera de la empresa llegó a ser crítica. La investigación de Ormaechea permite conocer que en 1864, el primer año de funcionamiento normal del ferrocarril, sólo el 30 % de capital invertido había sido vía acciones. Otro tanto correspondía a las subvenciones públicas, entre las del Estado y las locales. Lo más llamativo era que el 40 %, muy por encima del capital acciones, eran créditos, préstamos a corto plazo... que tenían que consolidar, máxime cuando se vio que de la explotación no iba a llover el maná de fondos en el que se había confiado. La compañía se resistió a ello, pues llegaba la crisis financiera general y se multiplicaban los costos de cualquier operación de este tipo.

En realidad, tal y como fueron las cosas, lo de menos fue que los resultados de la explotación fueran sustancialmente inferiores a los previstos. El principal problema radicaba en el peso de una deuda onerosa, de vencimientos a corto plazo. En noviembre de 1865

la situación tocó fondo. La Compañía tuvo que suspender pagos. Bilbao pasaba por sus primeros problemas acuciantes asociados al desarrollo empresarial capitalista.

El libro "Crashes y crisis" expone con rigor los avatares que acompañaron a la suspensión de pagos, las medidas que se pensaron, que no fueron muy originales desde un prisma histórico: recortes salariales, reducción de la mano de obra, la idea de externalizar o subcontratar los servicios... Sin duda la quiebra había sorprendido, pero las medidas que se propusieron y/o improvisaron fueron, a la postre, las que acompañaron después a procesos de este tipo.

Tiene particular interés la visión que los periódicos y los medios empresariales proporcionaron del Consejo de Administración. Como cabía esperar dentro del espíritu corporativo que alentaba a los comerciantes-capitalistas de la villa, abundaron las loas exculpatorias: "no hay memoria de una administración más leal, más honrada, más vigilante, más desinteresada", "honradez, delicadeza, buena fe"... pero también llegaron las insinuaciones de que los del Consejo habían sido cándidos, de que no habían tomado las decisiones adecuadas, además de que carecían del "cálculo económico administrativo indispensable para ponerse al frente de una empresa de este tipo". Según avanzaba la quiebra las acusaciones se hacían más lacerantes, aunque no llegó la sangre al río.

Ormaechea proporciona así una imagen precisa y vital del Bilbao financiero en los albores de la modernización. Como resulta apasionante, también, su análisis sobre uno de los acontecimientos fundamentales en la época, que marcó la vida bilbaína, pero que hasta ahora conocíamos sobre todo por las evocaciones literarias y periodísticas, pues se convirtió en una suerte de leyenda urbana. No contábamos con los análisis de las circunstancias que lo gestaron y de su desenvolvimiento. Nos referimos al arreglo económico de la quiebra, mediante la emisión de obligaciones, previo (y difícil) acuerdo entre la Comisión de acreedores y el Consejo de administración.

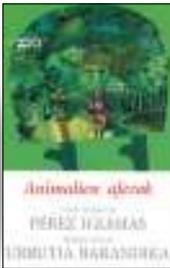
La conciliación se hizo oficial en la junta del 11 de octubre de 1866, que tuvo lugar en "el anchurosísimo almacén de harinas de la Estación". Fue una reunión concurridísima, muy celebrada por las fuerzas vivas y la opinión pública. Desde entonces se llamó al lugar "almacén de la Concordia", por la que armonía en que se desarrolló la asamblea, después de los meses de discusiones y tensiones. El nombre queda siglo y medio después, pues figura en el callejero bilbaíno. El lugar llamado "la Concordia" es de los pocos parajes de la villa –volcada en utilidades inmediatas– que evoca valores sociales solidarios. Pues bien: se debe a aquel acuerdo, de forma que esta abstracción amistosa no arranca de grandes idealismos. Se debe en Bilbao a razones económicas tan prosaicas como la conversión de unas deudas empresariales. No está de más recordar, como lo hace Ormaechea, que la junta se celebró triunfalmente en la villa, con "los gigantes y los enanos escoltados por banda de tamborileros", entre otros festejos.

El libro incluye, además de análisis específicos de distintas circunstancias de la fundación de la empresa, la movilización de capitales y la génesis de la deuda, noticias fundamentales para entender el funcionamiento económico de la época. La lista de suscriptores de acciones, las operaciones crediticias a un año, dos años y menores plazos, los titulares de los préstamos o el listado de acreedores preferentes, ente un largo etcétera, permiten comprender los distintos aspectos de la vida de la Compañía del ferrocarril Tudela Bilbao, desde su fundación hasta la suspensión de pagos. Y proporcionan también la información más completa de la que disponemos para la comprensión de las finanzas empresariales en el Bilbao de mediados del XIX.

La quiebra del Tudela-Bilbao fue un acontecimiento señero pero, lo recuerda Ormaechea, no un hecho histórico aislado. Lo enmarca en su contexto, desbrozando noticias historiográficamente novedosas. También lo relaciona con este tipo de fenómenos económicos que son de actualidad y que sucesivamente han salpicado nuestra historia económica y empresarial: los crashes y las crisis, de los que la caída la compañía ferroviaria de mediados del XIX y el marasmo financiero que le acompañó serían un buen ejemplo. De ahí el título del libro.

Los acontecimientos históricos forman parte de comportamientos y circunstancias generales: por eso el capítulo que Angel M<sup>a</sup> Ormaetxea dedica a la crisis actual permite un panorama general que abarca el siglo XIX y el XXI. Nada es igual pero todo es lo mismo, podría ser una de las reflexiones. El libro analiza el origen de los apuros económicos actuales, cuyo pistoletazo de salida lo dio la quiebra de Lehman Brothers en septiembre de 2008. Aprecia por tanto los efectos de la desregulación –cuando “la economía se ha convertido en un gran casino”– y cómo se desencadenó la crisis, cuya solución aún no se atisba. “Somos víctimas de dos nuevas plagas, esta vez no bíblicas, la del síndrome “esta vez es distinto” y la del riesgo moral, en donde como siempre enseña la historia, los que pagan somos siempre los mismos”, concluye el autor. Es lo que vino a suceder en 1866, lo que sucede ahora.

Manuel Montero



**PÉREZ IGLESIAS, Juan Ignacio;**  
**URRUTIA BARANDIKA, Miren Bego**  
**Animalien aferak**

[Bilbao]: Ehupress, 2011  
340 or. ; ir. ; 24 cm.  
ISBN: 978-84-9860-568-6

Animaliek Lur planetan aurrera egiteko lortu dituzten muturreko ahalmen adaptatiboetan sakontzen du *Animalien aferak* liburuak. Bizitzaren abiapuntuan molekulen arteko elkarte eta erreakzio bitxi bezain misteriosuak gertatu ziren, planeta bizidunez bete zutenak orain 4.600 milioi urte inguru. Ordurik hona izaki kopuru zabal bezain liluragarria sortu da eboluzio deritzogun aldaketa morfologiko-fisiologiko-genetiko sortaren poderioz. Metazoo edo animaliak, orain 600 milioi urte inguru sortu bide ziren itsasoan. Lehenak forma sesil (mugjezinak) eta iragazleak izan baziren, belaki edo poriferoak, pixkanaka aktibitate-maila altuko forma mugikorren dibertsifikazioa eman zen.

Bizitzaren eta animalion genesiaren sinopsi labur honekin eszenatokia eta antzezleak aurkeztu baino ez ditugu egin. Izan ere prozesua urrun egon zen lineal eta erraza izatetik; ordea bide bihurgunetsu, geldo, gradual eta batez ere errukigabe eta ankertzat ulertu behar dugu. Bidezidorrik gabeko ibilgu honen bukaeran koka dezakegu eskuartean darabilgun liburu hau. Kontestu tenporala eman nahi badiogu behintzat, orainaldia aipatu beharko genuke, izan ere gaurko unerarte bizirik dirauten animaliak direlako hautespena naturalaren borroka irabazi dutenak, eta ez bidean geratu direnak. Irabazleek dituzte arrakasta lortzeko beharrezkoak diren armak, eboluzioan lorturiko moldapen anatomiko, fisiologiko edo portaerazkoak alegia, besteak beste. Honetaz hain zuzen hitzegingo digute errebisio-liburu honen autoreek, Juan Ignacio Pérez Iglesias, Animalia Fisiologian Katedraduna eta UPV-EHUko Kultura Zientifikoko Katedraren Zuzendaria, eta Miren Bego Urrutia, Animalia Fisiologian Doktoreak.