



Crashes y crisis. Bilbao en 1865-1866

Autora: Ángel Mª Ormaechea

Editorial: A Fortiori, Bilbao, 2011

ISBN: 978-84-96755-33-8

Páginas: 298

En su obra *Crashes y Crisis, Bilbao en 1865-1866*, Ángel Mª Ormaechea hace un recorrido por todo el periplo que supuso la quiebra de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Este trabajo consta de un amplio estudio documental enriquecido con un notable análisis cuantitativo sistematizado en un gran número de cuadros detallados, a lo que une un esmerado conjunto de apéndices que complementan a la perfección el corpus teórico anteriormente descrito.

En la introducción al libro el autor ya nos indica la razón del título y del trabajo, que no es otra que la triste actualidad de las crisis económicas y su impacto. Ormaechea indica que el mismo sentimiento de crisis en el que vivimos ha agudizado el interés por la historia y la necesidad de los especialistas de echar una mirada al pasado para seguir aprendiendo. Con esta idea

de mirar al pasado para comprender el presente, se recuerda un hecho local, la crisis de 1865-1866 en Bilbao, que es estudiada en todos sus aspectos, tanto financieros como desde la perspectiva de las víctimas que sufrieron esta debacle. Por esta razón el autor se adentra en su estudio de la siguiente forma: una primera parte dedicada a la crisis actual; una segunda que se centra en la financiación del ferrocarril de Tudela a Bilbao, de donde dimanan los problemas que afectan a la plaza bilbaína; la tercera, la suspensión de pagos de la compañía ferroviaria; la cuarta, las víctimas y el impacto de la suspensión.

El autor comienza este trabajo con una lectura provisional de la crisis actual, puesto que considera que la razón de esta obra radica precisamente en la actualidad de la crisis económica en la que estamos inmersos y en su impacto. Enlaza Ormaechea esta crisis con la que tuvo lugar en 1866 en cuanto a que ambos procesos cuentan con notables semejanzas, como el pánico y las quiebras espectaculares, en particular de las principales casas bancarias (la inglesa "Overend & Gurney Co." y la francesa "Credit Mobilier"), a lo que se añadió la caída de la producción y de los precios y la extensión del paro.

En el segundo capítulo, "La realización del capital del ferrocarril de Tudela a Bilbao y su evolución", se presenta un esquema general para situar en su contexto toda la problemática financiera del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Al marco de la realización del capital y su evolución hasta el momento en el que se soluciona el problema de la suspensión, le sigue el estudio de las fuentes de financiación pública que alimentaban a la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. En tercer lu-

gar, se aborda la financiación privada, vía acciones y obligaciones, para pasar a analizar la estructura que presentaba el capital de la compañía. Por último, se estudia el mismo proceso de suspensión de pagos.

[200]

La explotación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao se inició en el periodo depresivo de 1864 a 1868, a todas luces un decenio dramático para los ferrocarriles, la economía y la política española. Además, coincidieron en este espacio de tiempo las repercusiones de la crisis internacional y de la depresión interna y, como consecuencia de ello, una sacudida política y social de primera magnitud. El malestar en la plaza financiera de Bilbao era manifiesto ante la peculiar forma de financiación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, dentro de un ambiente ya de por sí adverso a la inversión ferroviaria. Esta empresa tardó en acudir al recurso a las obligaciones, y se servía de una deuda flotante a corto plazo que resultó inviable. Como consecuencia tuvo lugar la suspensión de pagos de la compañía y la imposición forzosa de obligaciones como medio de consolidar la deuda.

Al analizar la financiación pública Ángel Ormaechea sigue el modelo clásico de los sistemas de financiación de las empresas ferroviarias, basado en inversiones que proceden de fondos públicos pero que a la larga terminan saliendo de los bolsillos privados. El autor indica que la aportación estatal fue la primera fuente de financiación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, establecida ya a partir de los pliegos de concesión de la compañía y centrada sobre todo en las franquicias arancelarias. Un análisis especial recibe el pago de derechos arancelarios a la importación del material que necesita esta em-

presa para construir y explotar sus líneas, tanto en el material fijo como en el móvil, todo ello en detrimento de la industria nacional.

En el bloque destinado al estudio de la financiación privada de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, el autor sigue el modelo que estableció Tedde sobre los distintos modos de invertir el capital privado en los ferrocarriles: como inversión directa, en el caso de los fundadores; a través del mercado de capitales, bien fuera como propiedad para los accionistas, o como préstamo para los obligacionistas; como inversión procedente del exterior; en forma de crédito facilitado por la banca; y, por último, como reinversión de beneficios obtenidos por las propias compañías. Una vez determinados estos grupos de inversores, Ormaechea da paso al análisis de la estructura del capital: acciones, crédito, obligaciones y subvenciones procedentes del Estado y de las entidades provinciales o municipales. En esta exposición se pone de relieve el doble comportamiento de la compañía antes y después de la fusión con Norte en 1878, resaltando que las cargas financieras, que llegaron a representar cerca del 50% del total, descendieron considerablemente tras la fusión.

En el tercer capítulo se analiza la suspensión de pagos de la compañía a través de un minucioso estudio de la prensa periódica de la época. Se hace un seguimiento de la evolución financiera de la empresa hasta el momento en el que salta la alarma de quiebra, así como de las reacciones que provoca y las actitudes no sólo de las distintas fuerzas económicas y políticas, sino también de los impositores, que en su mayoría eran bilbaínos. También se

sigue con todo detalle el proceso de la suspensión de pagos y su solución mediante el arreglo obtenido en la Junta de 11 de octubre de 1866.

Capítulo aparte merecen las víctimas y el impacto de la suspensión de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. El autor se detiene en el significado de esta suspensión en el ámbito vizcaíno. Se analiza la estructura de la deuda y los afectados; los tipos de interés; la cronología; la aproximación a la geografía de la deuda; las víctimas y los acreedores, todo ello con profusión y minuciosidad de datos y cifras. Para finalizar este apartado, dentro de lo que el autor denomina *Algunas consideraciones finales*, y en un intento de acercarnos desde nuestra capacidad de comprensión monetaria actual, Ormaechea presenta una serie de cuadros que nos acercan a lo que supuso esta quiebra; no sólo en reales y pesetas de 1865, sino también, en un esfuerzo por mostrarnos la realidad brutal de esta crisis, en euros de 2011. Estas cifras nos hacen más cercanas las propias palabras de Lazurtegui sobre el lacerante impacto que supuso la quiebra de la

Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, aludiendo a la ruina en la que sumió a la plaza financiera de Bilbao; o la afirmación del periódico *Euskalduna* según la cual ésta había absorbido casi por completo los recursos del país.

Pero los resultados fueron más allá, y tomaron forma en una desconfianza generalizada hacia el sector ferroviario y hacia sus próceres, grandes inversionistas vinculados con este sector. Fue una década de amarguras para los inversores que, con la fusión con Norte, vieron cómo su capital se reducía a la mitad, y cómo sus acciones se convertían en obligaciones de tercera serie, situación que no hizo sino empeorar con el estallido de la Tercera Guerra Carlista.

En definitiva, esta obra de Ángel M^a Ormaechea es un referente necesario para conocer en todos sus aspectos la quiebra de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao en 1865 y las repercusiones que tuvo sobre la economía vizcaína en todos sus vertientes, económicas, políticas y sociales.

Olga Macías (Universidad del País Vasco)