

Ramón de la Sota y Llano. Un gran *capitán de empresa* *vasco*, en las antípodas del derrotismo del “98”

D. Rafael Ossa Echaburu

Escritor y ensayista.

Minero, naviero, constructor de barcos, banquero, etc., Ramón de la Sota y Llano es uno de los personajes más sobresalientes de cuantos, a caballo de los siglos XIX y XX, protagonizaron el espectacular desarrollo económico de Bilbao extendiendo sus efectos -que también se hicieron notar en el plano cultural- a otros parajes peninsulares. El autor del presente trabajo esboza la biografía de Sota y Llano en el contexto vital de más de medio siglo de la Historia del País Vasco en uno de los periodos más dinámicos y apasionantes de su decurso contemporáneo.

Meatzaria, untzi-jabe, untzigile, bankari etabar, Ramón de la Sota Llano XIX eta XX. mende bitarteko pertsonajerik aipagarrienetako dugu. Guztiek ere ekonomi aldetiko bultzada handia eman zioten Bilboren garapenari. Bultzada horrek kultura arloan ere izan zuen eragina eta penintsulako beste lurralde batzuetara ere hedatu zen. Lan honetan Sota Llanoren biografiaren zirriborroa egin da Euskal Herriko Historiaren mende erditik gorako aldirik emankor eta erakargarrienetakoaren bizi-tes-tuinguruan.

Miner, ship-owner, ship-builder, banker, etc., Ramón de la Sota y Llano is one of the most outstanding personalities of those who, at the end of the XIX and start of the XX centuries, were the protagonists of the spectacular economic development of Bilbao, extending the effects of this development -which were also felt on the cultural plane - to other parts of the peninsular. The author of the present work sketches the biography of Sota y Llano in the vital context of more than half a century of the Basque Country in one of the most dynamic and fascinating periods of its contemporary history.

Agradezco a los organizadores de este Simposio, la oportunidad de poder hablar ante ustedes acerca de *RAMÓN DE LA SOTA Y LLANO*, personaje excepcional al que desde hace una treintena de años vengo prestando atención expresa, y, creo, estimable.

Hoy, no soy el único; pero, sí quien en el Régimen anterior tuvo el atrevimiento de levantar la pesada losa pétreo bajo cuyo silencio yacía injustamente preterido, un extraordinario *CAPITÁN DE EMPRESA VASCO*, de riquísima peripecia vital.¹

Sota despierta ahora el natural interés de cuantos se empeñan en investigar sin prejuicios los azares de nuestra contemporaneidad. Con mayor o menor acierto respecto de las diversas facetas concurrentes en una figura de su talla; pero, nunca soslayándole sistemática y malévolamente, según acontecía por entonces, salvo que se tratara de vituperarle. Luego, alguno hubo de rectificar para cubrir con el debido decoro amplias lagunas en textos disciplinares de su cátedra.

A mi modo de ver, Ramón de la Sota encabeza -y en situaciones concretas, lidera- el grupo de notables que, en el transcurso del último cuarto del pasado siglo y primer tercio del que se nos va, protagoniza la portentosa dinámica expansiva estructurada en ambas riberas del eje fluvial del Nervión acelerando el progreso económico de Bilbao y su área de influencia.

Grandes empresarios vizcainos en las circunstancias del “98”

En la galería de ese grupo de notables cuya actividad desborda el ámbito propio y en efecto multiplicador se expande por la geografía española, junto a Sota, a veces en rigurosa coetaneidad, encontramos de “primeros espadas” -y el símil no es inocente, pues, se sabe el fervor taurófilo de muchos de ellos y de sus preferencias respecto de toreros famosos que desembocaron en ruptura de amistades-, a los Chávarri, Ybarra, Echevarría, Alzola, Echevarrieta, Zubiría, Gandarias, Ampuero, Aznar, etc. Es de rigor citarles, aunque uno deba ocuparse del protagonismo de un personaje concreto. Tales apellidos y algunos más, situados dentro de las paralelas cronológicas mencionadas, a caballo de los siglos XIX y XX, con el “98” haciendo de crujía, promueve la profunda mutación que en el orden material y en la evolución de la vida cotidiana experimenta Vizcaya.

Ocurre así, pese al carácter caciquil que los distingue y al peaje que para la clase trabajadora comporta el capitalismo practicante que, apenas sin riendas de sujeción legal, provoca la rebeldía del incipiente proletariado que for-

¹ Permítaseme la inmodestia -si por tal se tiene ampararme en numerosos historiadores de crédito- de citar la obra “Riqueza y Poder de la Ría de Bilbao. 1900/1923”. Biblioteca Bascongada Villar. Bilbao, 1969.

malizará estructuras políticas y sindicales y sin cuya existencia tampoco sería posible entender el fenómeno en su justa medida. Pensemos, por ejemplo, en la explotación de las minas de hierro, sobre lo que una interpretación poco sospechosa nos la proporciona un conspicuo exégeta de aquella época, José Félix de Lequerica, vasco importante también guste o no admitirlo, cuando en su discurso de ingreso en la Real Academia de Ciencia Políticas, en junio de 1956, enfatiza: *“Esa tragedia universal, el surgir, como tales, las masas obreras mientras el Estado se inbibe de sus necesidades y sufrimientos, y la normal codicia humana opera sin freno legal, y aún para los pueblos católicos como Vizcaya, hasta León XIII sin una codificación moral sistemática capaz de amedrentar y traer al deber las conciencias olvidadizas, se da en estos años capitalistas de Vizcaya en toda su negrura. Sin esta gran sombra el cuadro sería incompleto”*.

En efecto. Y varios de esos apellidos están implicados en tanto que sujetos de cargo como propietarios de veneras situadas en Triano-Somorrostro y otros puntos, aunque la responsabilidad mayor recaiga en sociedades extranjeras que en una primera fase dominan -bien con capital exclusivo o bien con participación de capital local- el sector minero. No es, pues, casual que la Compañía inglesa “The Orconera Iron Ore Co. Limited” motivara la áspera huelga de 1890, forzando la intervención de tropa militar al mando del Capitán General de Burgos, Loma Olave. El sentido de justicia social demostrado por éste, condujo al Pacto en virtud del cual habían de desaparecer los tristemente famosos barracones en que se hacinaban los trabajadores obligados, además, a adquirir las vituallas en las cantinas propiedad de los empresarios, amen de otros sometimientos de explotación escandalosa. El Pacto Loma estuvo vigente una década. Su incumplimiento descaradamente progresivo por parte de los patronos provocó nuevas movilizaciones obreras, siendo la huelga general de 1910 la más grave por su virulencia enconada que paralizó toda la actividad industrial.²

De manera que introducido ese penoso coeficiente corrector que empaña el retrato febril de la época, ponderemos el temple de quienes supieron crear instituciones idóneas, fundaron entidades financieras solventes, construyeron ferrocarriles y ampliaron comunicaciones, procedieron a la electrificación, levantaron una poderosa siderurgia, generaron astilleros capaces de construir

² Otra huelga sonada, previa a esta de 1910 (y a las numerosas registradas entretanto y posteriormente), fué la de 1903 por la diversidad de factores que la alimentaron; entre ellas la exacerbación anticlerical motivada por nuevas corrientes de pensamiento social que iban activando a una inmigración ya masiva y que encontraron caldo de cultivo en la terca persistencia en sus errores por parte de los mineros o sus subalternos. Historiadores como Olabarri, Corcuera, etc. han investigado sobre la materia en profundidad. Y a este respecto, *El Intruso*, de Vicente Blasco Ibañez, constituye -no obstante cierta tendenciosidad- un retrato bien novelado de una situación absolutamente execrable que empaña el proceso capitalista de Vizcaya en sus inicios, por muy buena voluntad que pongamos en situarnos en la época y tratar de ser comprensivos.

buques de acero incrementando una flota mercante de factura y matrícula propia... Y, mientras el país se desgaña en denunciar las incapacidades del sistema político de la Restauración y aflora inclemente la literatura crítica del “98”, ellos consiguen modelar una fortaleza económica que -visto en perspectiva- trasciende del mero disfrute egoísta de unos cuantos e, invirtiendo beneficios en nuevas iniciativas, atrae ahorros y alumbra sociedades anónimas; desplaza capitales foráneos y recupera patrimonio. Empresarios que inspiran confianza y producen prosperidad alrededor. Y convierten a Bilbao en formidable foco de ocurrencias de gran alcance, sin parangón en tiempo y espacio en ese momento, aunque en otros pagos peninsulares de mayor territorio y más densa demografía se diese el anticipo de determinada industrialización; tal, es el caso de Cataluña. Lo apunta Jordi Nadal Oller, historiador ponderado: *“Por entonces la provincia de este nombre (Vizcaya) ya se había convertido en la más dinámica de todas las de España. Máximo incremento demográfico, máxima densidad de la red ferroviaria; máxima acumulación e inversión capitalista; máximo desarrollo de la matrícula naviera...”*. Etc.

Todavía hace un par de lustros, a raíz del naufragio industrial de los 80, un reconocido e hipercrítico economista guipuzcoano, Antxon Pérez de Calleja, al lamentar el estado terminal de la industria de la Ría, afirmaba que: *“...nada ni nadie ha sustituido a la vieja oligarquía que, mejor o peor, con todas las ventajas y defensas posibles, edificó los cimientos de nuestra economía a partir de 1876...”*.

Ramón de la Sota y Llano y su vizcainía

El papel que Ramón de la Sota y Llano desempeña en tamaño escenario, descrito en panorámica introductoria para mejor encuadre del personaje, es cualitativa y cuantitativamente alto. Descuella en múltiples actividades, con excelencia en las relativas al mundo marítimo hasta el punto de alcanzar notoriedad internacional y obtener honores.

Procedía, por ambas ramas familiares entrelazadas en sus linajes, de tierra encartada vizcaina con casa solariega en San Julián de Musques desde el siglo XVIII, y ancestros allí nacidos los más y, otros, en Portugalete, así su padre, Alejandro de la Sota y Alvarez. Sin embargo, vino al mundo el 27 de enero de 1857 en Castro Urdiales. Ocurre, pues, en invierno. Y reitero esto, porque esa circunstancia castreña constituirá argumento arrojadizo utilizado peyorativamente. En primer término, por parte de quienes, encabezados por el mismísimo Sabino de Arana y Goiri que de las filas liberalfueristas de los “euskalerrriakos” le atrae a las suyas del Partido Nacionalista Vasco, empezaron etiquetándole de “maqueto”. Después, rizando el rizo, casi toda la alta burguesía bilbaína ideologizada en la exacerbación del españolismo, aprovecha interesadamente la extremosidad xenófoba de la primera época sabiniana y también le niega su vizcainía y, señalándole santanderino, le aplica idéntico epíteto.

Aún hoy, a veces, el fondo hostil de algún articulista anacrónico desliza parecida puerilidad, como si en nuestra oligarquía por antonomasia no advirtiéramos de antiguo conexiones aún más interdependientes en la raíz geográfica que desbaratan una postura desnutrida de razones.

En su brillante tesis doctoral *“RAMÓN DE LA SOTA. Historia económica de un empresario. 1857-1936”*, Eugenio Torres Villanueva, tras de minuciosa investigación de la genealogía del personaje, asevera: *“Desde este momento la pareja (se refiere al matrimonio de los padres del mismo) compartió residencia entre San Julián de Musques, donde solían vivir durante los inviernos, y con Castro Urdiales, donde residían en prolongadas estancias veraniegas. Lo cual no es contradictorio con que los dos hijos que tuvieron nacieran en invierno en Castro, si tenemos en cuenta que los padres de Alejandro (padre a su vez de Ramón) no vivían, mientras que los de Alejandra (la madre) sí, y es lógico suponer que la ayuda materna durante el embarazo y el parto fuese decisiva al respecto”*. Más adelante, este profesor de la Complutense apostilla: *“Hasta ahora hemos demostrado que tanto la línea paterna como la materna son de las Encartaciones de Vizcaya, de manera que ningún mérito le resta al respecto el hecho de nacer en Castro, por lo demás situado en la misma zona geográfica-económica”*.³

Inicios de un empresario excepcional. La exportación de mineral de hierro

Ramón de la Sota -licenciado en Derecho por la Universidad Central de Madrid- se integra de lleno empresarialmente en el quehacer económico de Bilbao al final de los 70 del XIX, tras de sus inicios en la administración del vapor “Somorrostro” de los Martínez Rivas, al tiempo que ayudaba a su padre en el negocio familiar de mineral de hierro y en la explotación de algún pequeño barco de cabotaje.

Son muchas las afinidades con su primo hermano, Eduardo de Aznar y de la Sota, veintisiete años mayor, sevillano de nacimiento, ya muy acreditado en la plaza como corredor marítimo. La juventud de inteligencia sagaz y la veteranía de valiosa experiencia acumulada, se compenetran sin fisuras. En 1881 formalizan su entendimiento acordando trabajar juntos en los negocios que en

³ Tras de varias tentativas incomprensiblemente fallidas, el Profesor Torres Villanueva, ha visto al fin publicado todo lo sustantivo de su tesis doctoral mediante la obra *Ramón de la Sota 1857-1936. Un empresario vasco* (editada por LID Editorial Empresarial, Madrid 1998), enriquecido en su fondo original con una concienzuda investigación anexa acerca del proceso de responsabilidades políticas seguidas contra la familia De la Sota por parte del bando vencedor de la Guerra Civil.

adelante emprendieran ambos parientes, con reparto de ganancias y pérdidas a medias. Bien dirigidos y organizados sus asuntos, esta alianza constituye *“la base de lo que con el tiempo sería uno de los grupos empresariales más dinámicos, primero y más importantes después, del capitalismo anterior a la guerra civil”*.

Comienzan con la explotación de algunas minas de hierro en Vizcaya, propias o tomadas en arriendo. Pocos años más tarde, fundan la Compañía Minera de Setares (1886) e inician su primer negocio importante en zona de la provincia de Santander, en el límite con la cuenca vizcaína; completan las instalaciones de extracción con un ferrocarril de vía estrecha de 3 kilómetros de longitud hasta un embarcadero construido al borde del mar -en Saltacaballos-, desde donde vierten el mineral directo a las bodegas de los barcos que lo transportan seguidamente a las fábricas británicas. Eluden intermediarios, no dependen de ferrocarril ajeno, ni aguardan turnos de carga en los muelles. Actúan con autonomía; la producción de Setares es grande, la demanda constante y los beneficios muy generosos. Lo serán en mayor medida al utilizar buques de su propiedad. Entran en el negocio de fletes con la compra en segunda mano del vapor “Alcedo” que, pese a su corta existencia de pocos meses del año 1889 por causa de naufragio, ha registrado excelentes resultados económicos y estimula la posesión de flota propia para verticalizar su estrategia empresarial. Bajo este enfoque operativo, pronto surgirán dos referencias señeras en los anales de la Ría: los Astilleros Euskalduna y la Naviera Sota y Aznar. En el devenir de ambas Ramón de la Sota y Llano demostrará todo su talento y la gran atracción que en él ejerce la *“llamada del mar”*, en grado prioritario sobre otras e importantes dedicaciones a las que consagró su vida.

La ocurrencia de Setares se repite casi calcada en el caso de la Compañía Minera de Sierra Alhambilla (1893), salvo que el ferrocarril tiene ya 39 Kms. de trazado y el embarque se hace en la costa almeriense de Agua Amarga.

Aún es más llamativo lo de la Compañía Minera de Sierra Menera (1900). Explota en arriendo veneras en parajes de las provincias de Teruel y Guadalajara. Para el transporte y embarque económico del mineral construye un ferrocarril de 220 kilómetros, y en su término, un puerto donde antes no hubo más que huertas de naranjos y playa; el de Sagunto, en Valencia.

Ya, en el alborar del siglo,⁴ bullía en la mente de Sota el proyecto de levantar una siderurgia dentro del proceso diversificador de su actividad, y lo materializará justamente en Sagunto a la vera del puerto al fundar en 1917 la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y poner en servicio la factoría en 1923. Fue azarosa su existencia. Las circunstancias económicas que a escala internacional derivan de la primera guerra mundial, no coincidieron con el entu-

⁴ OSSA ECHABURU: *Riqueza y Poder...* Págs. 56 y 116/121.

siasmo puesto por Sota en una de sus obras más personales. (En 1941 lo compra Altos Hornos de Vizcaya, rebautizándolo “Altos Hornos del Mediterráneo” y, tras de diferentes empeños y espectaculares planes posteriores, es todavía reciente su triste final).

De las sociedades de un solo vapor, a la Compañía Naviera Sota y Aznar

En el capítulo naviero, quedan expuestos los escarceos primeros de Sota. Al desaparecido “Alcedo” suceden pronto otros para afianzar la estrategia empresarial donde la autofinanciación constituye factor indispensable. Crean las Compañías de un solo buque en propiedad del cual recibe nombre la razón social respectiva: “Compañía vapor Musques”. “Compañía vapor Abanto”, “Compañía vapor Sestao”, “Compañía vapor Santurce”, etc. Jurídicamente independientes e incluso accionistas diferenciados en varios casos, las explota, bajo gerencia única, la Colectiva Sota y Aznar en la que de hecho converge el patrimonio de todas ellas. Ocurre así hasta sumar veinticinco Sociedades/Vapores. Suponen más de 50.000 toneladas brutas y del orden de 76.000 de peso muerto.

Este progresivo aumento de flota ocupada no exclusivamente en navegar con mineral de hierro ni sólo en tráfico europeo, aconseja ya a la altura de 1906, fundir en una sola dichas Sociedades; tanto más cuanto que, pese a la crisis de fletes que acaba de padecerse ocasionando la quiebra de varias de las más importantes navieras locales, la Colectiva contabiliza buenos resultados y contempla nuevas perspectivas de beneficio. Y se transforma en Anónima: Compañía Sota y Aznar, S.A.

Para entonces, 1902, ha muerto Eduardo de Aznar y de la Sota. Le sucede su hijo Luis María de Aznar y Tutor en paridad de funciones con el otro Director Gerente, -es decir, con Sota- cuyo liderazgo se vigoriza paulatinamente y se hace ostensible por diversas razones. A partir sobre todo de la muerte de Luis María en 1929, declinarán las buenas relaciones familiares que abocan al distanciamiento y entran por derroteros penosos que causan escándalo a raíz de represalias y expolios de la guerra civil contra los Sota.

Al constituirse la Naviera Sota y Aznar, las nominaciones costeras desaparecen de las amuras de sus barcos y, con el antecedente del “Gorbeamendi”⁵ adquirido en 1889, todos llevarán en lo sucesivo este genérico “mendi”

⁵ El que se eligiese el Gorbea para nominar al primer “mendi” debióse a su condición de ser el más alto de los montes de Vizcaya y, a la vez, lugar predilecto de sus aficiones de montañero. En él, unos años después, a iniciativa del doctor José de Madinabeitia y Ortiz de Zárate contribuyó a levantar -en la campa de Arraba- un sanatorio antituberculoso mediante una sociedad anónima en la que también figuraban Tomás José de Epalza y Palacio, Victoriano Zabalinchaurreta y Goitia, Rafael Picavea y Leguía y Marcos Iruarizaga, con un capital de 500.000 pesetas. Fracásó por varios factores; tal vez el principal, la falta de idoneidad del lugar para el objetivo deseado.

(“monte”), anteponiéndole un nombre alusivo a la orografía vizcaína. Será la marca de la casa que Sota deseaba para identificar más fácilmente en los ámbitos marítimos internacionales una de las flotas importantes de Europa, que en 1936 llegará a estar constituida por casi medio centenar de unidades caracterizadas por la chimenea de color pajizo y, en ella, las iniciales “S” y “A” en rojo. El genérico había sido sugerido a instancia del propio Sota por el amigo de la familia, el sacerdote y filólogo Resurrección María de Azkue, y llamóse -va dicho- “Gorbea-mendi”, de 4.250 toneladas de registro, el primero. Le seguirán los “Amboto”, “Udala”, “Ganekogorta”, etc... luego castellanizados por la fuerza de armas dictatoriales y connivencias revanchistas de ese pasado bochornoso ya apuntado.

Surge Euskalduna, “el primer gran astillero civil de España”

Ya desde la disponibilidad de sus primeros barcos, se hizo patente la carencia en Bilbao de medios para repararlos. No se disponía de dique seco con los debidos elementos a efectos de las visitas del Lloyd, etc. Había que acudir a puertos ingleses con los naturales costos añadidos. Ante esta situación, Sota decide levantar en la Ría una factoría que sobre reparar barcos también los fabricara. El proyecto requiere una fuerte inversión y promueve una suerte de cooperativa junto con otros navieros de modo que entre todos financian el astillero. Así nace el 27 de marzo de 1900 la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, asentada físicamente en la existencia previa del viejo Dique de Olaveaga y las instalaciones de la Casa Cortina, expandiendo el complejo industrial mediante compras sucesivas de terrenos colindantes en la misma margen izquierda de Deusto.⁶

Los trabajos de reparaciones se inician de inmediato. Y a menos de tres años construyen el primer vapor, el “Portu”, un modesto gánguil de 256 toneladas de peso muerto, botado por sistema de costado, encargo de Altos Hornos de Vizcaya, que hasta hace pocos años -vendido a otro armador y rebautizado “Julio”- ha cumplido con creces su tarea y que hoy, todavía reliquia viva del renacimiento de la industria naval vizcaína, es de integrar en la

⁶ “Mi padre se encontró con que si quería hacer algo en Euskalduna, además del viejo dique, que era ya muy antiguo, había que hacer otro mayor en un terreno muy difícil de fangal, de acarreo de río, y que hacía falta mucho dinero para hacer todo eso y él tenía su capital ya, pero no para emplear así en gran escala. Entonces se le ocurrió hacer una suerte de cooperativa de armadores de barcos para entre todos financiar el astillero. Y en aquella época la organización naviera más importante de Bilbao era la de Aznar, donde estaba don Eduardo Aznar y de la Sota, socio de mi padre, su hijo Eduardo Aznar y Tutor, que es el que dirigía el cotarro, y con ellos y otros navieros se formó el consejo de administración y así se formó la empresa en ese sentido cooperativo...” (Declaraciones de Ramón de la Sota y Aburto, al autor, recogidas, en casi su totalidad de dilatada conversación, en *Riqueza y Poder...*).

flota del Museo Marítimo de la Ría que la sensibilidad de Instituciones y gentes identificadas con un pasado histórico ejemplar, pretenden ubicar en aquel paraje ribereño transmutado en ambicioso espacio cultural, del cual el Palacio (de la Música y Congresos) Euskalduna es ejemplo.

Al ensayo del “Portu” seguirán otros muchos de diversa clase y condición. No es momento de pormenorizar el haber absoluto de “Euskalduna” y su prestigio internacional. Baste citar el hito de la botadura del “Artagan-mendi” que congregó a miles de personas a ambas orillas de Deusto para ver cómo un sábado 9 de junio de 1917, el mayor barco mercante hasta entonces construido en la Ría, 8.675 toneladas de peso muerto, penetraba en el agua estrenando en su deslizamiento la primera grada de la empresa. Inaugura una nueva época en los anales de una fábrica de navíos que, ya con el nº 39 en su haber, hasta entonces los venía construyendo en dique seco. Para conmemorar el acontecimiento, Teófilo Guiard escribe por encargo de Sota su imprescindible obra *La Industria Naval Vizcaína*.

Llegados a este punto, y por si alguien del auditorio tiene en su mente otros astilleros importantes y se entretiene en comparaciones, añadamos que “Euskalduna” fue la primera factoría de España que construyó en astilleros propios buques de vapor, clasificada como la principal de su clase en obra cumplida. Y ello, sin respaldo alguno en Empresas transitorias, según ocurre con “Astilleros del Nervión”, fundada al amparo de la Ley de Escuadra de 1886, cuyas tres famosas construcciones, los cruceros *Infanta Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*, acabarían su breve existencia de forma heroica pero estéril, precisamente en el fatídico julio del “98” en Santiago de Cuba, bajo el poderío de la flota norteamericana. Y lo mismo en cuanto a la Sociedad Española de Construcción Naval, que nace en función de la Ley de Escuadra de 1908, y en principio utiliza en arriendo los talleres de El Ferrol y Cartagena, propiedad del Estado.

Euskalduna fue, pues, fruto de la iniciativa privada; creó una maestranza para sí y prescindió en todo tiempo de la presencia mayor de oficiales y directores extranjeros, con una diferenciada organización de trabajo y dependencia obrera. En su momento constituía orgulloso ejemplo de autonomía y productividad competitiva. Subrayo esta aseveración, sin intención ninguna de restar un ápice a los méritos concurrentes en la factoría de la Naval, en Sestao, estrenada en 1916, cuya actividad afortunadamente persiste, construyendo mercantes de tonelaje impensable en su primera fase de esplendor.

Las espectaculares ganancias de la I Gran Guerra (1914/1918)

En posesión de una flota mercante ya nutrida y muy activa, unido a su capacidad en cuanto constructor de barcos “in crescendo”, Sota -además de otras dedicaciones empresariales que redondean su personalidad- entra de

lleno en un proceso de enriquecimiento capitalista sin precedente una vez lograda la Ley de Comunicaciones Marítimas (9 de junio de 1909) que permitió aumentar y renovar la marina mercante española y, a la par, contribuir a una auténtica modernización y expansión de la industria naval; aspectos ambos que se engarzan en la circunstancia de la “Gran Guerra” por antonomasia.

Por una parte, las primas a la navegación contempladas en dicha Ley, estimularon el incremento de la flota bilbaína, no sólo a base de compras/encargos de nuevos barcos, sino también mediante el abanderamiento en España de más de 100.000 toneladas que los navieros vizcaínos explotaban bajo pabellón de conveniencia. A su vez, las primas a la construcción estipuladas en la misma, intensificaron la demanda de buques en factorías de la Ría, aunque todavía la querencia inglesa tardase algunos años en desaparecer del todo. O dicho de otro modo, la disponibilidad de bodegas y la adecuación de astilleros auspiciada por la Ley Maura⁷, fortaleció de tal manera a la matrícula bilbaína que su encadenamiento cronológico con el acontecer bélico generó una coyuntura de extrema actividad mercantil -de manifiesta tendencia anglófila, no obstante la neutralidad española- espectacularmente reflejada en los corros bursátiles donde nunca jamás los valores navieros, sobre todo, registraron tan alta temperatura. Y Sota figuró en vanguardia de gananciales. Y otros bastantes mas, aunque no toda la plaza -ni mucho menos- se beneficiara de una efervescencia no exenta de inevitables contratiempos, según hemos explicado en diversos textos. Y si el capitalismo vizcaíno, aparcando querencias políticas particulares o agrupadas, cerró filas hasta conseguir la mencionada Ley, otro tanto sucedió ante un propósito gubernamental de objetivos menos simpáticos. Aludo al proyecto de ley de 3 de junio de 1916. Promovida por el ministro de Hacienda, Santiago Alba pretendía gravar los beneficios extraordinarios que generaba la guerra mundial en curso. Vascos y catalanes serían los afectados en primerísimo grado. Y, naturalmente, produjo una reacción hostil inmediata.

Un potente movimiento de masas -manifestaciones y mítines- tuvo escogido escenario culminante en Bilbao en enero de 1917. Ramón de la Sota y Francesc Cambó -expresamente invitado por las fuerzas económicas de

⁷ Antonio Maura y Montaner, Presidente del Gobierno a la sazón, promotor y defensor tenaz de la Ley a la que dió nombre. Personaje con visión de Estado que obviamente encontró especial valimiento en todas las entidades económicas de Bilbao y particular apoyo en su correligionario político Ramón Bergé, a quien algunos atribuyen buena parte del texto institucional del cual tampoco fué ajena la Asociación de Navieros de Bilbao ya de tiempo atrás presidida por Sota y Llano. Siete años más tarde y a dos del comienzo de la guerra del 14/18, recordando las dificultades mesetarias que hubo de vencer para sacar adelante la famosa ley, Maura dirá (mayo de 1916) en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de Madrid: “...Yo he llevado treinta años hablando de estas cosas, procurando persuadir a todos de lo que es la Marina Mercante para una nación peninsular e isleña; al cabo de esos 30 años, cuando llegué a poder intentar algo desde la Presidencia del Consejo de Ministros, poniendo la primera hilada para el edificio, no faltaron 30.000 madrileños que salieron a la calle para atestiguar que eramos unos ladrones los ministros que hacíamos tal cosa”.

Vizcaya- lideraron el acto celebrado el día 26 en el Coliseo Albia e igualmente el homenaje que al día siguiente se les rinde a los representantes catalanes en el Club Marítimo del Abra, donde al modo de lo ocurrido en el mítin del teatro, participan también los Ybarra, Zubiría, Chávarri, Ampuero, Gandarias, etcétera, con idéntico ánimo frontal al propósito de Alba, de quien algunos de estos altos personajes de la oligarquía de “familias” señaladísimas, eran sin embargo afines o poco menos al ideario político ostensiblemente centralista de aquél, cosa que no se daba en Sota ni de lejos⁸.

Ante semejante presión, el Gobierno presidido por el Conde Romanones se vió forzado a retirar el proyecto de su ministro de Hacienda. Aunque a la luz de decisiones de pocos lustros después y nada digamos otros más actuales, resultase un modesto ensayo de fiscalidad progresiva, resultaba “excesivo” en el terreno de una economía marcada por el sello de un proteccionismo ancestral⁹.

Una campaña sesgada de la Prensa de Madrid se encargó de poner en solfa el “egoísmo” vasco-catalán cuando en verdad, supuesta la carencia de solidaridad con otras áreas perjudicadas por la contienda, también podía ser aplicado tan socorrido epíteto a los cerealistas castellanos y más ramas productivas. El periodista Wenceslao Florez se distinguió desde las páginas de “ABC” por sus vitriólicos artículos contra los “millonarios bilbaínos”, particularmente uno calumnioso contra Sota¹⁰.

⁸ La presencia en Bilbao de los representantes catalanes capitaneados por Cambó, líder de la “Lliga”, fué en sí misma una clara demostración pragmática de conjunción de intereses entre adversarios políticos y, al mismo tiempo, de afirmación de sus respectivas ideas en este terreno; pues, la estancia de casi tres días sirvió por una parte para defensa a ultranza y comandataria de las motivaciones crematísticas del viaje, y, por otra, para reivindicar (en actos aparte y con nómina exclusiva de personajes idóneos en la afinidad) las aspiraciones políticas que venían abandando los nacionalistas vascos y catalanes.

⁹ Sin entrar en el debate -no es este el lugar- acerca de la dicotomía Libremercado/Proteccionismo y sus beneficios o no en cada caso, harto sabido es que los más de los capitalistas vizcaínos -siderurgicos en primer término- fueron duchos en la práctica de lo segundo de forma brava. Recuérdese al gran Victor Chávarri y Salazar y sus huestes, cargándose -literalmente- en 1894 los proyectos de tratados de comercio con Alemania, Austria e Italia, “que favorecían suicidamente la importación”.

¹⁰ Estas acusaciones de “insolidaridad” se proclamaban justo cuando, por ejemplo, el Banco de Vizcaya se aprestaba a financiar las obras del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, apostando por los beneficios de todo tipo que el proyecto del ingeniero de Caminos, Carlos Mendoza (en compañía de sus colegas vascos, los Otamendi) iba a reportar a la Villa y Corte y que personalmente Alfonso XIII pronto percibió. O el mismo Banco (como el Bilbao por otros derroteros) intervenía ya pioneramente en la electrificación de importantes zonas del país. Fue campaña de tal magnitud ofensiva que Carlos Mendoza -director de la Compañía Anónima de Electricidad “Mengemor”- hubo de escribir una carta abierta al Director de “ABC” rogándole que se retificaran las insidias vertidas por Fernandez Florez. “Nada quiero recordar a usted -le decía a Torcuato Luca de Tena- la parte que Bilbao ha tomado en todos los más importantes negocios de España, empezando por la Electra de Madrid que nos trajo las gallinas del fluido barato, y las Hidroeléctricas que tanto han contribuido a hacer más llevadera la crisis por falta de carbón en España”. Mendoza abundaba luego en consideraciones de gran calado acerca de las nefastas consecuencias que la persistencia de semejante campaña podrían acarrear para el progreso de Madrid.

Sota en la Cámara de Comercio, en la Junta del Puerto, en la Asociación de Navieros de Bilbao, etc.

Vueltos atrás para una mejor aproximación al conocimiento de la talla del personaje, conviene precisar que mucho antes de todos estos eventos, ya en mayo de 1889, Sota -29 años de edad- aparece entre los 504 intervinientes en la fundación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, siendo elegido primer secretario general de una Institución entre cuyos afanes prioritarios destacaba el puerto exterior que proyecta y ejecuta Evaristo de Churruca con el primer cierre del Abra; es decir, el rompeolas de Santurce y el contradique de Algorta.

Los recursos de la Junta de Obras del Puerto, creada (1872) antes de que Unamuno tuviese argumento para su *Paz en la guerra*, y recreada (1877) tras de la carlistada segunda, nunca fueron sobrados. Sota sabía bastante acerca de tal situación, pues pertenecía desde varios años antes a la mencionada Junta en calidad de representante de la Asociación de Navieros de Bilbao en cuya circunstancia fundacional de 1900 también intervino para, a partir de 1907, asumir Presidencia vitalicia. Y hubo de saber mucho más cuando en 1908 le nombran Presidente en ejercicio de la J.O.P. sin solución de continuidad durante 28 años¹¹.

El costo de aquella obra en mar abierta, plena de dificultades, impresionante para su tiempo, que Churruca concluye nunca mejor dicho contra viento y marea en 1903, ascendió a casi 40 millones de pesetas. Y, al igual que los trabajos de encauzamiento y mejora de las condiciones de navegabilidad de la Ría y luego la eliminación de la fatídica barra de Portugalete mediante la construcción de un muelle-espigón que aseguró la fluidez del tráfico marítimo, la financiación de estos otros trabajos corrió en un 90% a cargo de instituciones locales y de cuantos de un modo u otro intervenían en la actividad portuaria, en primer término los mineros. De las arcas del Estado sólo provino un 10 por ciento. Un primer real y un segundo posterior (cincuenta céntimos) de gravamen sobre cada tonelada de exportación por la Ría del producto de las veneras vizcaínas, constituyó la clave de arco o punto de apoyo económico para perseverar en el discurso expansivo de la Villa. Y, pese a determinadas posiciones renuentes a la tasa segunda, prevaleció la apuesta por el futuro en el sentido de que el porvenir más o menos próximo situaría la actividad mercantil aguas abajo del Nervión, ya en el Cantábrico mismo, como así sucedió al abrigo del dique de Santurce. Y sucederá en el presente, al ampa-

¹¹ Hay un pequeño lapso de tiempo en que Sota dimite como Presidente de la JOP de Bilbao, cuando Indalecio Prieto, ministro de Obras Públicas, crea la figura de Comisario de Puerto (1932), en virtud de un decreto cuyos argumentos no son del caso exponer. Volvieron las tornas políticas y Sota retomará la presidencia a principios de 1934, ya en vísperas de una enfermedad mental que en agosto de 1936 acabará con su existencia.

ro del dique de Punta Lucero, según avance la realización del proyecto del nuevo Puerto Exterior de capacidad multiplicada y otras referencias industriales a su vera.

Es curioso, al respecto, que hoy, a los cien años de la idea puesta en práctica en Olaveaga por Sota y sus consorcios navieros, encontremos cierto mimetismo en los planes del Foro Marítimo Vasco de reciente creación, al entender como objetivo prioritario para revitalizar la industria naval de Euskadi, la existencia de un centro reparador de buques situado en la mencionada zona del Abra. Su logro supondría, además de ocurrencia bien encaminada a la máxima dotación de un moderno sistema portuario, el refrendo retrospectivo del espíritu progresista que caracterizó a los dinámicos hombres del “98” empresarial de Vizcaya, impulsores del primer gran astillero civil de España.

Promotor de Bancos, urbanista, y omnipresente en el entramado económico de Bilbao

En 1881, Ramón de la Sota ha promovido el Banco de Comercio y es su primer presidente. Cuando diez años más tarde, surge el Banco de Vizcaya y se avistan competencias incómodas pese a apellidos consanguíneos en el entramado financiero local, Sota aboga por la fusión ese mismo año de 1901 con el Banco de Bilbao, cuya existencia corre pareja con la suya personal, pues fue escriturado a pocos meses de su nacimiento en -está dicho- 1857. Consecuentemente, pasa a ser consejero del Bilbao y en ocasiones, por imperativo reglamentario de un cargo a la sazón rotativo y de periodicidad semestral, preside su Consejo. Sin embargo, los meandros de la vida de los negocios motivarán que el indebido comportamiento de cierto alto cargo de “Euskalduna” se interfiera de tal modo que Sota, disgustado del trato que en el asunto dice darle su propio Banco, rompa con éste y traslade sus capitales al de la acera de enfrente, en la Gran Vía, donde su primogénito Ramón de la Sota y Aburto, es nombrado Consejero del Banco de Vizcaya. Imposible predecir entonces el trabajoso matrimonio bancario que transcurridos sesenta años, officiarán en la plaza. Ni tampoco el que las Sociedades “La Polar” y “Aurora”, fundadas respectivamente por Sota (1901) y Martínez Rivas (1900), para en primer término asegurar sus particulares flotas, acabarán fundiéndose a su vez en una sola Compañía inserta en la poderosa órbita de antaño entidades financieras rivales, hoy resumidas en la sigla BBV.

La omnipresencia de Ramón de la Sota y Llano es tan evidente en todo cuanto gira alrededor del cauce industrial del Nervión como eje, y acrece en tales proporciones en los primeros decenios del XX, que ocuparnos de la Ría/Puerto y sus aledaños fuerza a hablar de él muy en primera persona, casi en términos de emparejamiento o solape biográfico. De ahí las transposiciones en el tiempo de que hago uso alterando el rigor cronológico.

Además, su personalidad escapa del marco empresarial estricto, donde, a todo lo anterior, es preciso añadir circunstancias como la de tratarse del primer accionista individual de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte; el comprador, con su consuegro el Marqués de Mac Mahon, de las acciones francesas logrando el control de la Compañía Franco Española de Cables y Alambres. Y propietario de edificaciones que, encomendadas a afamados arquitectos de la Villa, contribuyeron a mejorar la fisonomía urbana de la misma y aún hoy se las considera modélicas; así el grupo de casas de la Gran Vía; las viviendas de igual tipo en la Plaza de Jado; el edificio esquinero de Ibañez de Bilbao con Alameda de Mazarredo, sede de sus oficinas; el palacete familiar de Ibaigane, ahora domicilio social del Athletic Club. Y, sobre un extenso arenal de raquíticos pinos, construye en Guecho, la urbanización de Ondategui: una veintena de chalets dotados de todos los servicios en el entorno de su amplia finca de veraneo “Lertegui”, en Neguri.

Fundador del Club Marítimo del Abra y amigo de Alfonso XIII

Precisamente en aquellos parajes litorales, encontramos otro capítulo de sus iniciativas. Un grupo de amigos toman en arriendo en 1902 el establecimiento de baños de mar de la playa de Las Arenas; introducen mejoras, lo remozan, y al verano siguiente lo inauguran como lugar de encuentro de la alta burguesía vizcaína y nueva referencia para la práctica del -en términos de la época- “sport náutico”. Con Ramón de la Sota y Llano, primer presidente, ha nacido el Club Marítimo del Abra, pronto a instalarse en edificio de nueva planta y embarcadero propio. Existía ya el Real Sporting Club de sede flotante, fundado en 1898 por otros apellidos muy marcados de la oligarquía de nula afinidad política con Sota, algunos de los cuales he citado al principio. Organizan competiciones de yates y motivan asiduas presencias regias, contribuyendo a hacer del Cantábrico escenario de regatas de balandros con el propio Alfonso XIII partícipe entusiasta en numerosas ocasiones.

El Rey ve con muy buenos ojos la creación del Marítimo y su propósito de fomentar un deporte que a él le atrae sobremedida; de forma que dentro de iniciales diferencias entre uno y otro Club, el Monarca sabe atraer voluntades y en ambos se siente a gusto. De ahí nacen sus primeros encuentros con Sota repetidos en diferentes circunstancias; sobre todo a partir del nombramiento de éste como Presidente de la Junta de Obras del Puerto -queda dicho que en 1908- y sus obligaciones oficiales como tal le llevan a recibir en el Abra a Alfonso XIII cada vez que éste acude a Bilbao por vía marítima y establece contactos con las fuerzas representativas locales, cuya etiqueta monárquica en bastantes de sus integrantes lleva el refrendo de título nobiliario de reciente concesión o pronto a ser concedido. Y no fueron pocos en el transcurso de la Restauración.

Nuestro hombre -lo sabemos- no pertenece a ese grupo, pero sus afinidades personales con el Rey forjan una amistad. Es un regeneracionista que ha

prodigado su esfuerzo por gran parte de la geografía española y Alfonso XIII pondera públicamente en diferentes ocasiones la altura empresarial de aquél y la importancia de sus realizaciones. Visita con gala oficial los Astilleros Euskalduna en 1908, ostensiblemente exornados para una ocasión que no satisface demasiado a los monárquicos y, a la vez, causa enojo entre los seguidores radicales de Sabino de Arana. Años después conocerá la Planta Siderúrgica que Sota ha levantado en Sagunto. Y en otra ocasión se “autoinvita” para tomar el té en el barco de recreo “Goizeko Izarra”, fondeado en Santander, con su propietario vizcaino a bordo.

Caballero Británico y Marqués de Llano

Por todo ello es comprensible la extrañeza del Rey al enterarse de que Ramón de la Sota y Llano -ya distinguido por Jorge V de Inglaterra con el nombramiento de Caballero de la División Civil de la Orden del Imperio Británico, que conlleva el título de SIR- reivindica y obtiene el título de Marqués de Llano, cuando él, Alfonso XIII, hubiese querido otorgarle de “motu proprio” un título con grandeza de España. Y se lo expone personalmente. Sota agradece al Rey tan amable disposición y cuanto ello implicaba de reconocimiento a su labor por la prosperidad general del país; pero declina la aceptación del título y lo explica.

A un Llano, Carlos III le hizo Marqués en 1772 por sus servicios a la Corona; él era su descendiente por línea materna y, al saber que lo reclamaba cierto naviero cuyo nombre no citaré, también de origen encartado, solicita para sí el título en cuestión porque -razona- se trata de un patrimonio familiar indeclinable.

En la primavera del año 30, un periódico local, destinaba un cuarto de su primera página a una fotografía encabezada con el título *“Una obra maestra de Moisés de Huerta: y añadía el siguiente pie: “Busto de Don Ramón de la Sota, Marqués de Llano, magnífica obra de arte en mármol blanco y negro del insigne escultor Moisés de Huerta. Bilbao entero desfila estos días por el escaparate de la Casa Mar, en que esta expuesto, y coincide en los merecidos elogios al exquisito artista, que ha obtenido con esta obra un nuevo y rotundo triunfo...”*. Sota utilizó el título públicamente hasta la proclamación de la II República en 1931.

Las relaciones con el mundo de la cultura de un regeneracionista nato

Esto nos introduce en otro importante apartado de la biografía de Sota, el de sus relaciones con el mundo de la cultura. Pero carezco de tiempo para desarrollarlo y lo sintetizo en un hecho que encaja un poco con el movimiento artístico que estamos viviendo hoy y es demostrativo de que siempre hubo ilusiones en la materia.

El 30 de agosto de 1919, Alfonso XIII inaugura en las Escuelas de Berastegui la I Exposición Internacional de Pintura organizada por la Diputación de Vizcaya. Se le califica como *“el acontecimiento artístico de más vultuos universales que se ha celebrado en nuestro pueblo”*. Entre los expositores figura Ignacio Zuloaga con su célebre *“Retrato de la Condesa Mathieu de Noailles”*. Sota, de antiguo amigo del autor, pese a sus diferencias políticas, lo adquiere en veinte mil duros y dispone su donación para el Museo de Bellas Artes, entonces instalado en Achuri, en el antiguo caserón que fuera Hospital. Jesús de Sarría, director del irrepitible *“Hermes”*, donde los Sota también tuvieron protagonismo fundacional, comentará: *“Es una de las obras más bellas y sugestionadoras del coloso de la pintura contemporánea”*.

Y nada más. He rebasado el tiempo asignado y aún quedan otros aspectos importantes a considerar en el contexto vital de nuestro personaje. Tal vez en alguna ocasión hayamos de ocuparnos de ellos. Entretanto, retorno al periodo del “98” y subrayo el extraordinario papel desempeñado para el progreso de Vizcaya por aquellos empresarios citados, en tanto otros despilfarraban energías en disputas estériles acerca de la pérdida de los últimos territorios coloniales de Ultramar, asunto que una inteligente interpretación política de los profundos cambios que imponía la emergente modernidad hubiese solventado tiempo ha, con mejor fortuna para el mosaico estructural del Estado español.

En el caso de Ramón de la Sota y Llano queda demostrado que nos encontramos en las antípodas del derrotismo imperante. Posibilista en lo político; pragmático estratega generador de riqueza. Con luces y sombras, inherentes a toda condición humana, fue de cualquier modo un GRAN CAPITÁN DE EMPRESA VASCO, a quien todavía, no obstante librillos por medio y citas ocasionales e interesadas, hasta sus presuntos correligionarios le adeudan merecido reconocimiento. Algo más que el escueto nominar de un breve tramo carreteril por muy ribereño a la Ría del Nervión que el mismo discurra.