

“Hermes”: la coyuntura económica de Bilbao en 1917

D. Rafael Ossa Echaburu

Periodista y escritor

Análisis de la coyuntura económica de Bilbao en 1917, ciertamente expansiva y excepcional, y su reflejo en los artículos de la revista *Hermes*

1917ko abagadune ekonomikoa *Hermesen*

1917an Bilbok ezagutu zuen gorakada eta zabalkunde ekonomikoaren azterketa eta *Hermes* aldizkariko artikuluetan isladatu zena.

***Hermes*: the economic conjuncture of Bilbao in 1917**

An analysis of the economic conjuncture of Bilbao in 1917, which was expansive and exceptional, and its reflection in the articles of the journal *Hermes*.

Cuando el día 1º de Enero de 1917 la Revista “*Hermes*” aparece en el escenario cultural de Bilbao, responde en fondo y forma a las expectativas despertadas. Fija de partida un estilo propio, novedoso e insólito en la capacidad de aglutinar autores y materias, desde una convivencia plural, tolerante, pedagógica, pese a la diversidad encontrada -y hasta enfrentada- de firmas y temas en sus páginas. Pronto se la juzga modélica, su nombradía se propaga extramuros y, no obstante la brevedad de su peripecia vital, explica aún hoy la nostalgia de algo irrepetible pese a plausibles intentos al respecto; lo cual -dicho sea de paso- impide (o nos impiden) considerarnos auténticamente liberales en el sentido humanista del concepto.

La vieja aspiración de su creador, Jesús de Sarría Fernandez-Albar (La Habana, 1887 - Bilbao, 1922), fué posible gracias a la asistencia numeraria directa e indirecta de la familia Sota, cuya prodigalidad en materia cultural y social tuvo referentes más extensos e importantes, al igual que otras familias de la alta burguesía u “oligarquía” bilbaína. Un personaje conspicuo de la época -y sobre todo de otras muy posteriores- al rememorar, cuarenta años después, aquellas conductas del tiempo ido, dirá que “*sobre el ocio permitido por el bienestar y el dinero anidan el arte y la cultura*”¹. Ciertamente la pujanza de Bilbao reclamaba algo acorde con las circunstancias. “*Hermes*” no podía defraudar y no defraudó. En la bienvenida coral figura una calificación compartida: *publicación notable*. “*INFORMACIÓN*”, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, habla de “*un elemento de difusión cultural, síntesis de todos los valores intelectuales, de pensamiento y acción, que forman la vigorosa personalidad del País Vasco...*”².

¹ José Félix de Lequerica y Erquiza en su discurso de ingreso en la Academia de Ciencias Morales y Políticas (Madrid, 26 de junio de 1956). Lequerica participó en la gestación de “*Hermes*”, aunque no en la medida que otro personaje notorio, Joaquín de Zuazagoitia Azcorra. Ambos colaboraron en sus páginas. Menos aquél que éste, quien lo hará con periodicidad discontinua hasta el número 80 (febrero de 1922), de los 85 editados. La presencia literaria de Lequerica se limita a cuatro trabajos en otros tantos números de únicamente el primer año de la revista (1917), el segundo de los cuales (“Del momento. Nuestra mal reputada industria”) era un alegato a la creciente necesidad de un modelo empresarial capacitado para enfrentarse a la concurrencia exterior. Fué comentadísimo como tantos otros de diferentes firmas, y, a los efectos del trabajo que a mí se me ha encomendado, demostrativo de que en “*Hermes*” forzosamente habían de reflejarse los asuntos económicos, aunque, además de las cuestiones culturales de dominio artístico-literario en plano preferente, también se prestara atención a otras materias en el orden del pensamiento y de las ideologías, con cancha especial para las controversias políticas ocasionadas por el auge creciente del nacionalismo vasco que, pienso, no procede pormenorizar aquí. Tal vez ello fuera causante de la “ausencia” casi inmediata de José Félix de Lequerica en aquellas páginas, sin dejar de persistir la amistad en lo personal. Un tercer personaje -amén de otros- resultará aun más sobresaliente y decisivo en el devenir de “*Hermes*” de quien más adelante debo hablar: Alejandro de la Sota y Aburto. Amigo grande de los anteriores en todo tiempo, no obstante la radical diferencia de las vicisitudes que conformarán la biografía de los dos primeros respecto a la de este tercero.

² En su jubilosa salutación, la revista de la Cámara de Comercio, insistía: “*...Es, por todos conceptos, repetimos, por su finalidad, por su contenido, por la presentación tipográfica, una hermosa publicación, digna de que el país la acoja con el mismo cariño que ella ha puesto en su*

Una economía exultante

La economía de la Villa era exultante en casi todos los órdenes de la actividad industrial y mercantil, asumiendo en plenitud cuantos proyectos surgían alrededor del eje de la Ría del Nervión, aguas arriba y aguas abajo donde la genialidad de Evaristo de Churruca había conseguido -¡al fin!- levantar diques ante el Abra, dotando de seguridad al sistema portuario y facilitando nuevos espacios para su mayor aprovechamiento de cara al futuro. Bilbao habiéndose convertido en metrópoli³ y expandía progreso incluso por áreas más extensas en la vastedad peninsular. Tiempo de vacas gordas nunca jamás hasta tal grado y hasta entonces tan abundantemente alimentadas. Medió, cierto es, la coyuntura favorable que para un país neutral cual España deparó la primera guerra mundial, pero no hasta el punto de considerarla como fenómeno causal absoluto de la prosperidad vizcaina, según insistían determinados escritores y escritores. Nosotros -a la luz de la historia- nunca aceptaremos esa equívoca y pienso políticamente interesada interpretación de la realidad. El poderío de Bilbao radicaba en grado principal en la existencia previa de una plaza industrial, ya incorporada a la modernidad en su estructura productiva, con medios y, por tanto, capaz de aprovechar al máximo posible cualquier situación añadida propicia. Y, en este sentido, la contienda del 14/18 permitió demostrarlo.

El óptimo panorama que “*Hermes*” contempla al alborear, respondía a la perseverancia, a la laboriosidad de un pueblo emprendedor, maduro, en disfrute de instituciones solventes que abrieron cauces de progreso para el común de sus ciudadanos en contacto enriquecedor con otros. El resultado de la tenacidad de apellidos pioneros en crear -a partir sobre todo del final del siglo XIX- un modelo de desarrollo que, a pesar de las imperfecciones o carencias de complementariedad que la perspectiva del tiempo denunciaría, todavía hoy muchos estudiosos ponderan asombrándose de su generación en tan pequeño territorio⁴.

generoso ideal. Nuestra más afusiva felicitación al señor Sarría, querido amigo nuestro (...) muy de veras deseamos a “Hermes” una vida próspera, y que llegue a ser, en efecto, la Revista del País Vasco por antonomasia”.

³ El término *metrópoli* pudiera entenderse como exagerado al aplicarlo a una población de -entonces- poco más de cien mil habitantes (102.508) en territorio del orden de tan solo 26’5 kms. cuadrados, aun contando la anexión ya total (1890) de Abando y la todavía parcial de Begoña (la definitiva ocurrirá en 1924). Pero, dotada de ferrocarriles de enlace entre los pueblos de ambas márgenes de la ría, sin solución de continuidad, Bilbao era de hecho cabecera de una conurbación de más de 14 kilómetros de longitud y causante (en calidad de receptora sobre todo) de un masivo trasiego humano de variada dedicación laboral. Una comarca integral, nucleada en torno a la Villa por antonomasia, cuya “tentacularidad” se iba extendiendo hacia el interior de la provincia con nuevos “polos” para satisfacer las necesidades de su potencial de desarrollo.

⁴ La ya citada revista “*Información*” -que había nacido (1914) tres años antes que “*Hermes*”- al entrar en el cuarto de su vida pública como órgano de la entidad más antigua de entre las de su clase en España, pues la Cámara databa de mayo de 1886, escribía: “... *La paz continúa siendo, sobre todas las aspiraciones del presente y del porvenir, el más fuerte anhelo universal.- En el tercer año de guerra, Vizcaya, como las demás regiones de España capacitadas para la lucha económica, ha logrado robustecer sus elementos de riqueza y su preponderancia industrial.- Pero*

Rafael Sanchez Mazas escribe: *“Abora como antes, Bilbao es todo preocupación por sus grandes industrias: la siderurgia, la metalurgia, la construcción naval. Algunos literatos de fuera -jesos literatos/- solían llamarnos pueblo improvisador. Nosotros nos irritábamos con razón. Precisamente somos el pueblo menos improvisado del mundo. Nuestras grandes industrias son anteriores a casi todas las grandezas de España (...) hemos desplegado energías tan fecundas que Bilbao se ha erguido con su laboriosidad, entre las ciudades de España...”*⁵.

Quizá debiéramos atenuar algo el entusiasmo apologético del autor de *“La vida nueva de PEDRITO DE ANDIA”*, pero es obvio que hasta unas décadas atrás ese modelo capitalista -y como tal patente en sus impurezas⁶- sirvió para

seguimos pensando como entonces. No puede satisfacernos una prosperidad engendrada tan dolorosamente. Solo en la paz, a través de la noble contienda de intereses nacida en los estímulos del trabajo vivificador, podríamos sentir la alegría de este resurgimiento económico del país...”

⁵ Sanchez Mazas, que también tuvo presencia en *“Hermes”* (cuatro artículos durante 1917) y que en este caso se manifiesta en las páginas de *“Información”* (11 de enero de 1917), pondera la importancia de las grandes industrias y los logros de Bilbao; pero el motivo de su artículo (*“Los oficios”*) es el de reivindicar la figura de los artesanos, su espíritu de invención, de aplicación y de economía, y demandar para ellos -en tono crítico respecto de los capitalistas- la ayuda debida: *“...la protección de los oficios en Bilbao se hace cada vez más necesaria por la decadencia evidente de la mano de obra. Todo cuanto se ha insistido en esto, es poco aun. Las mismas industrias tradicionales de la villa se ven en una gran necesidad de obreros diestros. La protección a nuestra Escuela de Artes y Oficios debe redoblar, centuplicarse si es preciso. Ningún dinero dará a la larga mejores rendimientos. Se equivocan los que piensan que la maquinaria suprime la vieja mano de obra. Lo que puede hacer es darle mayor importancia depurándola y elevándola. Las pensiones de obreros, la resurrección del antiguo Certamen del trabajo y la creación de un Museo de Oficios serían un empeño digno de Bilbao. La mano de obra -ya todos están convencidos- sigue siendo el alma de la gran industria, como de la pequeña industria, como del oficio más humilde...”* Hoy, en el umbral del Tercer Milenio, sostengo modestamente que, pese al extraordinario avance de la supertecnología aplicada en un vastísimo campo operativo, particularmente el de las comunicaciones con el *“Internet”* cual valor exponencial, las reflexiones de Sanchez Mazas de hace ochenta y tres años, podrían sostener un debate. En cualquier caso son merecedoras de respeto.

⁶ Sobre este aspecto creo haber escrito lo necesario en mi obra *“Riqueza y Poder de la Ría de Bilbao, 1900/1923”*. Biblioteca Bascongada Villar. Bilbao, 1969, y en otras posteriores. Últimamente en las páginas (193/208) del tomo IV (1999) de *“BIDEBARRIETA, Anuario de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao”*. El capitalismo tuvo sus connotaciones más deplorables una vez sistematizada la explotación/exportación del mineral de hierro -con fuertes intereses extranjeros por medio-, forzando movimientos huelguísticos harto justificados a partir de la muy áspera y dura de 1890, hasta bien entrado el siglo que acaba. Para el conocimiento exhaustivo y riguroso de este fenómeno -digamos que la pesada cruz de una moneda de buena cara- es un deber remitir al lector a la obra (tesis doctoral) de, entre otros, el profesor Ignacio Olabarri: *“Relaciones laborales en Vizcaya (1890-1936)”* editada por Leopoldo Zugaza (Durango, 1978). Concretamente en 1917, además de la huelga revolucionaria que ocurre el mes de agosto y afectó a toda España -y de la cual Indalecio Prieto, siguiendo instrucciones de Pablo Iglesias, fué organizador en Bilbao según él mismo relata en *“De mi vida”* (Méjico, 1965), resultando a su vez en entredicho el comportamiento del empresario capitalista y político republicano Horacio Echevarrieta que hubo de dimitir en su condición entonces de Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación-, en Vizcaya se registraron 15 movimientos huelguísticos: 7 en Bilbao; 2 en Portugalete; 1 en Begoña; 1 en Deusto; 1 en Sestao, etcétera. Conflictos sociales reivindicativos de aumentos salariales y reducción de la jornada de trabajo y que, en parte, se explicaban en la carestía de la vida y el problema de subsistencias a causa de la guerra.

que Vizcaya se mantuviera en cabeza del Producto Nacional Bruto durante lustros y fuese tierra de promisión de tantos que aquí se censaron constituyendo nuevas generaciones de habitantes propios y solidarios.

Esa urdimbre económica que arranca de la exportación de mineral de hierro⁷ y se vale de la temprana existencia de entidades financieras responsables (Banco de Bilbao. 1857; Banco de Comercio. 1891; Banco de Vizcaya, 1901, etcétera) vió proliferar las grandes sociedades anónimas que estimulan otras menores y numerosas y convierten la Ría de Bilbao y sus aledaños en auténtico bastión de la iniciativa privada de naturaleza pura, singularizable -resumiendo mucho y abstracción hecha de notables antecedentes- en dos empresas emblemáticas por antonomasia en nuestro acervo: Altos Hornos de Vizcaya (1902) y Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buque (1900).

Ejemplaridad de comportamientos en una suspensión de pagos

Justo en junio del año fundacional de "Hermes", Euskalduna estrena su primera grada lanzando al agua el mayor buque de comercio hasta la fecha⁸ construido en el cauce del Nervión, el celeberrimo "Artagan-mendi", de 8.675 toneladas de peso muerto; efigie de la Virgen de Begoña a modo de mascarón a popa y, sobre uso mercantil, tercer barco-escuela de la Naviera Sota y Aznar (1906), compañía que en vanguardia de otras numerosas más⁹ aupó la

⁷ Fué a partir de la construcción en 1865 de los primeros cargaderos de mineral en la Ría, el comienzo expansivo de su exportación y, seguidamente, el impulso monetario que dará pie a la capitalización de Vizcaya, pero ello no reduce en lo más mínimo el siempre importantísimo, primordial, "papel del agua", como señalaba Don Miguel de Unamuno refiriéndose a la Ría, "*Porque sin ella* -escribe en "La Lucha de Clases", en 1895- *¿hubieran enriquecido aún más de lo que estaba a Bilbao las minas? ¿Dónde se hubiera hecho la descarga y dónde el tráfico? Los mineros, a no existir la ría, ¿se hubieran asentado en Bilbao como centro de operaciones? Unas minas como las de Triano, ¿cuánto valdrían en la Mancha? La ría ha aborrido la inversión previa de enormes capitales para la explotación, porque para empezar no hay cosa más sencilla, azadonazo en el momento y de allí a la gabarra que está a cuatro pasos o poco más...*". Esta juiciosa valoración de Unamuno encuentra muchos referentes. El más rotundo el caso de la empresa bilbaína "Compañía Minera Sierra Menera", que para explotar (primero en arriendo, luego en propiedad) determinados cotos en las provincias de Guadalajara y Cuenca, hubo de construir -como precisaremos más adelante- un largo ferrocarril desde aquellos parajes hasta la costa levantina.

⁸ Además de otras circunstancias, el suceso era novedoso porque hasta la fecha, todas sus construcciones anteriores (treinta y ocho, desde el inicial "Portu", un ganguil de 300 tons. de peso muerto, entregado en 1902 a Altos Hornos de Vizcaya), Euskalduna las había botado por sistema de lanzamiento de costado, o, al ser fabricadas en sus diques, mediante flotación; así el "Mar Tirreno", de 4.000 tons., entregado unos meses antes (16 de mayo de 1917) a "Marítima del Nervión".

⁹ La Naviera Sota y Aznar disponía, con la incorporación del "Artagan-mendi", de veintiseis unidades. Otras Compañías importantes eran: "Linea de Vapores Serra", "Compañía Bilbaína de Navegación", "Compañía Marítima del Nervión", "Marítima Unión", "Marítima Bachi", etc. Además, armadores de la plaza eran propietarios de veintin buques matriculados en otros puertos nacionales, así en el de San Sebastián.

matrícula de enseña blanquiroja al primer puesto entre las de bandera española. El tráfico incesante de todas ellas generó el llamado “boom” de los fletes cuyas superlativas alzas bursátiles entran en fase cenital justo también en 1917. No sin tributo en vidas y bienes, y tras de que a su inicio, en agosto de 1914, la guerra causara enorme preocupación en los medios económicos vizcaínos, pues, dependientes en sus ramas de la minería y del transporte marítimo de los países europeos enfrentados, eran imprevisibles sus consecuencias; por ejemplo, la primera suspensión de pagos de Crédito de la Unión Minera a tan sólo un mes de estallar la contienda bélica. La alarma cundió de inmediato, hubo desmoralización general y, el comportamiento sociológico de semejantes casos, afectó gravemente a las restantes entidades financieras que pronto vieron a un público nervioso, constituido en muchedumbre, agolpado ante las ventanillas, dándose prisa en retirar sus depósitos, ante el temor de que el caso del Crédito llevara a las demás a idéntica situación. Proyecto esta nota sombría sobre el escenario de esplendor que va descrito en función de una coincidencia y reflexión subsiguiente.

En el ya aludido número del 11 de enero de 1917 en que felicita y ensalza el alumbramiento de “*Hermes*”, la revista “*INFORMACION*” noticia en páginas contiguas haber cumplido la Cámara de Comercio el acuerdo de rendir homenaje a los consejeros de los Bancos Bilbao, Comercio (ya absorbido por el primero) y Vizcaya, quienes garantizaron con sus fortunas personales los créditos ex-profeso concedidos por el Banco de España a cada una de las citadas entidades. Merced a ello, la crisis remitió, la plaza se sosegó en pocos días y los negocios reemprendieron con brío mayor la marcha próspera que “*Hermes*” contempla al nacer.

La conducta ejemplar de aquellas personas -tanto más al compararla con bastantes de las conocidas hoy en la turbiedad de no pocos asuntos financieros a escala universal-, merece recordar unos cuantos apellidos pertenecientes en buena parte a la progenie de los que, como he dicho al principio, levantaron el andamiaje de un Bilbao moderno en su hechura industrial y urbana. Por tanto, menciono a los más conocidos de los nominalmente citados en las placas conmemorativas del homenaje en cuestión entregados a los referidos Bancos. Así, con Ramón de la Sota en cabeza de la lista correspondiente al Bilbao/Comercio, los Federico de Echevarría, Manuel Lezama de Leguizamón, José Joaquín de Ampuero, Oscar Rochelt, Marqués de Chávarri, Julio de Arteche, Horacio de Echevarrieta, José María Martínez Rivas, José Taramona, etcétera. Y en la del Vizcaya, precedidos por Felipe Ugalde, los conde de Zubiría, Gabriel María de Ibarra, José María de Basterra, Pedro Mac-Mahon, Dámaso de Escauriza, Daniel de Aresti, Tomás Urquijo, Fernando María de Ibarra, etcétera¹⁰.

¹⁰ Este texto fué escrito en principio para una breve y condensada exposición oral. Ahora, en el trance de editarlo con mayor holgura, creo justo añadir a esa relación, los nombres de los restantes consejeros de ambos Bancos igualmente distinguidos por su comportamiento. Por los

Capital bilbaino para construir el "Metro" de Madrid

A tal punto habíase capacitado Bilbao para la lucha económica, que -otro dato a retener- ese mes y año de nuestro "*Hermes*", el Banco de Vizcaya constituye la sociedad constructora del ferrocarril metropolitano de Madrid, con trayecto inicial Puerto del Sol-Cuatro Caminos; un proyecto arriesgado pero esperanzador, luego beneficiado con los proyectos urbanísticos surgidos en esta última zona. La Banca madrileña no quiso participar, pese a haber sido la primera a cuyas puertas llamaron en demanda de ayuda los ingenieros Carlos Mendoza y Miguel Otamendi, promotores del asunto¹¹. En cambio, el Rey Alfonso XIII, consciente de la mejora del transporte público que su realización depararía a la Villa y Corte, no solo fué sensible a la ejecución de la obra, sino que la apoyó suscribiendo un millón de pesetas del capital social de una empresa financiada -como antes y después en el caso de las compañías hidroeléctricas también en Madrid y otros parajes- mediante capital vasco. Como mediante capital vasco -a través principalmente del Banco de Bilbao, en este caso- fué posible rescatar la red ferroviaria fuertemente participada por intereses extranjeros, así la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España. Y también -por qué no decirlo- contribuir a la rápida nacionalización de la Deuda Exterior, pesada carga heredada del siglo XIX¹².

Bancos de Bilbao y de Comercio (que no obstante la absorción mantenía su personalidad jurídica, que no perderá hasta fecha reciente en virtud de la creación del "megaBanco" BBVA), son: Miguel Rodríguez Acosta, Enrique de Zárate, Juan de Astigarraga, Euladio Girault, Roque García Ogara, Victoriano de Zabalinchaurraga, Francisco de Arteché, Víctor de Chávarri, Juan de Uriarte, Antonio Carlevaris, Julio Hernández Mendirichaga, Juan Manuel de Olavarrieta, Rufino Velilla, José Escudero, Laureano Ansuategui, Fernando de Zubiría, conde de Casa Montalvo, José Manuel de Arispe y José Amézola. Por el Banco de Vizcaya: Ladislao Amézola, Alfredo de Ustara, Enrique Borda, Pedro de Orue, Pedro Maiz y Arzuaga, Juan C. de Olaso, Pedro Maiz y Velarde y Gregorio de Santiago.

Una placa semejante a las dos anteriores se entregó al Banco de España en Bilbao, representado por su director José María Cervera, en gratitud "por el patriótico concurso prestado a los Bancos de Bilbao en septiembre de 1914. En ella, además del mencionado director, se citaba a los señores Filomeno Soltura y Urrutia, Manuel de Goyarrola y Libarona, Emilio Vallejo y Arana, Silvestre Larrea y Tapia, Francisco Larrea y Sunda y Pedro Muñoz y Rubio.

¹¹ Solo consiguieron una suscripción del Marqués de Cortina, por entonces Presidente del Banco Español de Crédito: 200.000 pesetas, que, más tarde y antes de comenzar las obras, la vendió a los mismos promotores, es decir, a los ingenieros Carlos Mendoza y Miguel de Otamendi.

¹² Sobre la fortísima capitalización de los Bancos bilbainos en este periodo harto se ha estudiado. Y en las respectivas memorias hay constancia de la magnitud de los beneficios obtenidos durante aquella guerra del 14/18. Pero, abundando en lo ya expuesto, las iniciativas previas de estas entidades, hacían presentir que, aun dentro de su localismo -por la vitalidad de la misma plaza y su "hinterland" económico-, su horizonte de actividades iba a ser mucho más intenso y extenso. Piénsese que, por ejemplo, el más antiguo de ellos, el Bilbao, se instala en París en 1902; que su primera sucursal en España se abre en Vitoria, cinco años antes que la de Madrid, coetánea ésta con la de Londres (1918), y a partir de ahí, se acelera su irrupción en los negocios más importantes en el proceso industrializador de España. El mismo año que nos ocupa en función de la salida de "*Hermes*" (1917) al ruedo hemerográfico, asume el proyecto de aprovechamiento eléctrico de las aguas del Duero hispano-portugués, obra colosal para la época, concebida por una figura insigne de la ingeniería española, el donostiarra José de Orbeago y Gorostegui,

Se inaugura “La Naval”, de Sestao

El año anterior la Ría había registrado el acontecimiento inaugural de una gran factoría para la Sociedad Española de Construcción Naval. Domiciliada en Madrid, explotaba talleres en El Ferrol y en Cartagena, al amparo de la Ley de Escuadra de 1908. Presidía dicha Sociedad el conde de Zubiría; igualmente la de Altos Hornos de Vizcaya, parte de cuyos terrenos utilizó la primera para levantar los pronto famosos Astilleros de Sestao. La puesta en grada de las quillas de un trasatlántico y de dos cargueros solemnizó el acto. Tomás de Zubiría al relatar en su discurso los esfuerzos desplegados para crear la Naval, presentarse al concurso preceptivo fijado por la referida Ley y ganarlo, rememora: “...Acudió (...)... con el apoyo de distintas entidades de Madrid, Bilbao y Barcelona, que contribuyeron al éxito. Y al llegar aquí he de recordar, con gran regocijo, que vine a Bilbao con tres millones de pesetas, que formaban parte del capital, que había de ser de diez millones, y que en veinticuatro horas ya todo estaba cubierto, y que no quedaba un sólo céntimo para repartir. Todas las entidades nos prestaron su incondicionalísimo concurso para formar el capital...”¹³.

Por las calendas en que nos movemos, Ramón de la Sota y Llano y Luis María de Aznar y Tutor deciden consumir un proyecto de antiguo concebido por el primero: la posesión de una siderurgia, que en principio pretendían dis-

cuya realización -difícil de suyo por las características de la misma- tal vez no hubiera sido posible (entonces) de no mediar el apoyo financiero del Banco de Bilbao. Como problemática también la ejecución de otros notables proyectos de igual finalidad, ingenidados por otra figura vasca (alavés, de Amurrio), Juan de Urrutia y Zulueta, sin la entrega financiera del Banco de Vizcaya.

¹³ En la intervención del Conde de Zubiría hubo menciones a la labor desarrollada en la construcción de buques de guerra en los talleres (de propiedad estatal) en El Ferrol y Cartagena; sobre todo en el primero, donde la Naval construyó tres acorazados. Y una explicación expresa de las motivaciones de la presencia física en nuestra Ría. La Sociedad tenía aquellos talleres a título precario y requería de terreno propio para incrementar su negocio también con la construcción de barcos mercantes. Por eso vinieron a Bilbao, donde además de obtener en su día gran porcentaje de su capital social, según queda dicho, aquí adquirieron “este terreno de Altos Hornos, e implantamos esta factoría, después de haber desbrozado el camino de los obstáculos que se nos interpusieron. Venimos, no a competir, sino a colaborar en el esfuerzo con dos Empresas, Astilleros del Nervión y Euskalduna, y a hacer una manifestación de su merítísima labor...” La competencia necesariamente había de producirse, aunque otra cosa se dijera en aquel trance, en particular con Euskalduna, pues en el caso de “Astilleros del Nervión -cuya historia arrancaba de motivación semejante a la de la Naval, la Ley de Escuadra de 1888, en virtud de la cual construyó tres famosos cruceros blindados que en desigual combate sucumbirían en la guerra de Cuba contra los yanquis, en 1898-, luego de estar mucho tiempo paralizado, por causas que omito para no extenderme más en esta nota a pie de página y haberlas expuesto en otros textos, tuvo un renacimiento en el periodo de la guerra; en 1920 serán comprados por Altos Hornos de Vizcaya e inmediatamente arrendados a la Naval que pronto los hace propios (recuérdese la afinidad entre ambas Sociedades, con el mismo Presidente de los respectivos Consejos de Administración, al frente). En dicho período y más concretamente el año 1917, Astilleros del Nervión botó el vapor de 5.400 tons. “Martínez Rivas” (pronto vendido en grada, se llamaría “Mar Rojo”), su gemelo el “Galea” y, tenía en grada el “Galdames”.

ponerlo en la Ría. Hablo de la constitución de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, el 27 de agosto de 1917, con un capital elevadísimo para la época de cien millones de pesetas y sede social en Bilbao. Lo radicaron en Sagunto porque -aparte otros motivos- allí, en la costa levantina, disponían de puerto de obra propia y uso exclusivo y, complementariamente, de un ferrocarril de 220 kilómetros de longitud¹⁴ para el embarque directo del mineral procedente de las ricas venas que en las provincias de Teruel (Ojos Negros) y Guadalajara (Setiles) explotaba la Compañía Minera Sierra Menera, fundada con ese fin en 1900 por el tandem Sota/Aznar. No me extenderé ahora en puntualizar los azarosos avatares de aquella planta fabril, cuyo primer horno alto dará su colada inicial de acero seis años después de fundada “Hermes”; pero sí debo dejar constancia de que ya antes de la guerra mundial, aquellos avisados capitanes de empresa habían suscrito (1908) un sustancioso contrato de suministro de mineral para la Compañía norteamericana “Beethlehem Steel” con transporte a cargo de la Naviera de su propiedad.¹⁵

Presión vasco-catalana contra la “Ley Alba”

Lo dicho de forma abreviada, nos lleva a la conclusión de que la plaza mercantil/industrial/financiera de Bilbao gozaba de gran prosperidad. Tenía alto prestigio por su formalidad y sana economía. La creciente suma de negocios en el lugar¹⁶ y su continua expansión más allá del País Vasco, incidiendo muy

¹⁴ Había entrado en servicio el 27 de julio de 1907 y costó casi veinticinco millones de pesetas.

¹⁵ Este compromiso adquirido con la “Beethlehem Steel Corporation” contribuyó en buen grado a consolidar y extender la nombradía de la firma “Sota y Aznar” en su diversificada actividad. *“Sota entendía que para llevar a buen fin rentable (dicho) compromiso y desde el punto de vista de economía en el precio del transporte por tonelada de carga, era necesario utilizar en tal servicio buques “tramps” del mayor porte (posible y aprovechando el viaje transatlántico de ida con mineral, hacer) retorno a Europa con cargas de azúcar, algodón, cereales, maderas o carbón, cuyos corros en el mercado de fletes ofrecían en aquel momento empleo remunerador (...). Por su parte, la “Beethlehem” tenía instalados en Newport News, los medios de descarga más rápidos y eficaces que a la sazón se daban en el transporte marítimo internacional”*. (“Riqueza y Poder de la Ría de Bilbao, 1900/1923”. Págs. 66 al 68 y otras). La puesta en práctica del plan de Sota requirió la compra en Inglaterra de cuatro buques de segunda mano: los rebautizados “Ordunte-mendi” (6.180 tons.), “Mendibil-mendi” (6.900 tons.), “Urkiola-mendi” (6.150) y “Urkomendi” (7.300 tons. de peso muerto) y poco después el “Jata-mendi”, también de origen inglés (“Netherton”), previa reparación en Euskalduna, *“siendo la obra más importante de esta clase que hemos realizado”*. (Memoria de la Compañía, correspondiente a 1909).

¹⁶ En 1917 se constituyeron en Vizcaya 134 sociedades mercantiles con un valor conjunto de 164.022.474 pesetas. Por actividades, se desglosaban así: 28, siderometalúrgicas; 22, marítimas; 17, mineras; etc. (Fuente: Memoria de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, correspondiente al citado año). En 1918 aumentó el número de tales sociedades; entre ellas, la “Babcock and Wilcox”, el “Banco Urquijo Vascongado”, el “Banco Agrícola e Industrial” y -destaquemos por la singularidad del propósito que animó su constitución en marzo de este año 1918- la “Sociedad de Construcciones Navales de Hormigón Armado”, que, mediante patente cuyos derechos aportó el ingeniero begoñés Carmelo Castrillo, construye en terrenos de la desembocadura del Cadagua, tres gabarras de cemento armado nominadas “Catalina” (rebautizada

positivamente en diversas comarcas de la geografía española, le conferían una lógica capacidad de influencia para hacer notar su peso específico en el conjunto nacional.

Por tanto, no es casual que, cuando el ministro de Hacienda de turno, don Santiago Alba, pretende imponer una Ley de Beneficios Extraordinarios, acuda a Bilbao un grupo de personajes catalanes, con don Francisco Cambó a la cabeza, invitados por los notables de la Villa -que arrinconan sus diferencias ideológicas y se apiñan en la defensa de intereses afines- para hacer frente común al proyecto de Alba¹⁷. Y los encendidos discursos razonados de la asamblea celebrada en el Coliseo Alba el 26 de enero de 1917 y los del día siguiente en el Club Marítimo del Abra, enfervorizan al auditorio, impactan sus ecos en Madrid y fuerzan al Gobierno a abandonar las pretensiones de su Ministro de Hacienda.

Nada de esto podía ser ignorado en las páginas de *"Hermes"*, cuya propuesta de difusión cultural y de síntesis de todos los valores intelectuales, de pensamiento y acción, iba más allá de las artes y de las letras. Recuérdese que su fundador, tenía también formación jurídica y en el haber de su personalidad figuraba un importante estudio acerca de las Compañías Anónimas. Por eso, desde el inicio, la economía dispuso de espacio en sus páginas. En el primer número dos expertos en la materia como Ramón de Olascoaga, catedrático de la Universidad de Deusto, y Julio Carabias, periodista y alto ejecutivo en el mundo financiero, publican sendos artículos relacionados con el asunto

"Urrutia nº 1"), "Urrutia nº 2" y "Quintana" (semejantes entre sí: E/ 17m.; M/ 5,5 m.; P/ 2,25 m. y 62,42 tons.). La primera de ellas, botada y entregada antes incluso de la constitución formal de la mencionada Sociedad con 450.000 pesetas de capital desembolsado a partes iguales (150.000) por los señores Gregorio de Balparda, José María Garteiz y Aldamiz-Echevarría y Enrique Martínez Inchausti. Con el citado Castrillo como socio industrial y gerente de la empresa, hasta llegó a fabricar en 1919 un barco mercante de 620 toneladas de desplazamiento y 370 tons. de capacidad de carga, propulsado por un motor semi-diesel de 130 caballos que le posibilitaba una velocidad de 7,5 nudos. *"(...) el sistema no prosperó, porque principalmente se apoyaba más en una situación coyuntural de falta de barcos y, por consiguiente, propicia a dar por bueno todo lo que fuera capaz de llevar carga sobre las aguas, que en sus ventajas reales respecto de los de hierro"* ("Riqueza y Poder de la Ría, 1900-1923", páginas 153 a 155 y 253 a 257). En cualquier caso y siquiera como valor anecdótico en el denso sumario de las ocurrencias habidas por aquellos años iniciales de *"Hermes"* en la Ría del Nervión, merece consignarlo a pie de página, pues, fué en Bilbao donde por primera vez en puerto español se transportó carga mediante gabarras de, aparentemente, tan impropio material. —El año 1918 fué el de mayor registro de nuevas sociedades: 219 con 407.499.639 pesetas de capital global, en Vizcaya, durante el periodo de la "Gran Guerra".

¹⁷ Esta presencia catalana en la Villa tuvo connotaciones políticas manifestadas claramente en otros actos que no son para descritos en este trabajo, Ceñidos a lo económico, sí podemos completar, siquiera parcialmente, el dato de los personajes vizcaínos presentes en las del Coliseo Alba y del Club Marítimo del Abra: Ramón de la Sota y Llano (nacionalista), Fernando María de Ybarra y de la Revilla (monárquico maurista), Horacio Echevarrieta Maruri (republicano), Esteban Bilbao (carlista), etcétera.

de rabiosa actualidad que acabo de referirme. Doctrinal el de Olascoaga, bajo el título "Políticos y Economistas". Con el encabezamiento "Aspectos de la economía vizcaína", más crítico y alusivo a las circunstancias ambientales, el de Carabias, años después (1932) Gobernador del Banco de España con Indalecio Prieto ministro de Hacienda¹⁸.

Críticas al intervencionismo del Estado

A Carabias le disgusta el intervencionismo del Estado y, a la vez, el proteccionismo tutelar de la vida nacional que se aducía para justificar la tentativa de Ley de Alba como afán de equidad. *"Contra lo que el capitalismo vizcaíno, labrado con penosos esfuerzos y sacrificios, se alza es contra la desigualdad y la torpeza de los procedimientos de gobierno. Es -escribe Carabias- la acción intervencionista atrabiliaria, mal orientada y peor dispuesta. Es (...) la afirmación oficial de que el encarecimiento de los fletes resultaba de la enagenación de nuestros barcos al extranjero; el proyecto de beneficios extraordinarios, la retroactividad, la inoportunidad, la contumacia en violentar la forma del tributo (...) Es la incompetencia, el eterno y doloroso palo de ciego. Y como corolario -añadía subrayando su crítica- esta terrible imprecación: ¡Plutocracia! Tremenda acusación en verdad, para lanzada a la salida de un ministe-*

¹⁸ No fué menos incisivo el de Olascoaga, seis meses antes ("La Gaceta del Norte", 2 de septiembre de 1916), al escribir que. *"...Pasó la época de los ministros de Hacienda, meros recaudadores de contribuciones, sin otra preocupación que la de encontrar dinero para el Fisco y echando mano de él dondequiera que lo hallasen, y cualesquiera que fuesen las repercusiones en la producción y distribución social de la riqueza, y las consecuencias para la economía nacional".* El profesor de Hacienda Pública de Deusto, no sólo apuntaba a Santiago Alba y su proyecto, sino que también rebatir a cuantos en parte destacada de la Prensa de Madrid persistían en arremeter sañudamente contra la actitud de vascos y catalanes. En las mismas páginas, pero ya en el año 1917 (20 de julio), Olascoaga, bajo el título "Proteccionismo industrial y proteccionismo agrario" publica un artículo para divulgar *"algunas nociones elementales sobre el proteccionismo"*, aprovechando la ocasión que -dice brindarle- *"un artículo publicado en ABC"* días atrás: *"Las diatribas contra este sistema se repiten con frecuencia pública y privadamente y fomentan en las gentes imprevistas ideas erróneas y sentimientos de animadversión contra comarcas e industrias que se supone gozan de privilegios inmerecidos y costosos. Así el articulista anónimo de ABC acababa a Bilbao y Barcelona que deben su principal riqueza a un arancel proteccionista que pagan todos los españoles. Y esto, dicho una y otra vez en letras de molde, impresiona a los indoctos y contribuye en no pequeña parte a mantener prejuicios, recelos y antagonismos regionales. (...) En la misma Prensa madrileña, EL DEBATE, rápido y espontáneo, dió la respuesta adecuada al falaz artículo de ABC. No obsta ello a la oportunidad de la insistencia en el tema para los fines de divulgación. (...) El Arancel es un arma de defensa y de combate para todo el territorio nacional y para toda la economía española (...) Y, desde luego, es notorio el proteccionismo agrario en pro de los trigos de Castilla. No lo digo como reproche, sino como afirmación de un hecho que en mi concepto tiene plena justificación (...) Los españoles, como los ciudadanos de cualquier Estado, enriquecen a los agricultores e industriales que más y mejor trabajan, y no por el Arancel, que es igual para todos".*

rio, frente al cual la muchedumbre se despereza al sol, en las terrazas de los cafés, o paseando en coches galonados su dorada indolencia...¹⁹.

Hasta el íntimo y más solidario colaborador de Jesús de Sarría, aquel ilustre bilbaíno que fué Alejandro de la Sota y Aburto²⁰, no puede sustraerse a la abundancia de materia para sus apuntes de sociología mundana que le brinda la coyuntura económica. A veces para festejar aconteceres. En ocasiones para ironizar, benévolo, sobre los “parvenus” engendrados por el hervor de los corros bursátiles. E incluso para resultar un precursor del ecologismo. Reproduzco estos párrafos suyos en el núm. 19 de la Revista y con ellos remato mi intervención: *“La crisis de la gasolina ha causado, afortunadamente, bondas diferencias en el aspecto social de nuestro pueblo. Sobre todo, hubo un momento en pleno invierno que el automóvil había desaparecido por completo de nuestras calles. Fué cuando ya había llegado nuestra matrícula de automóviles al número de mil, poco después de una tremenda importación de coches de América del Norte, cuando aquel ejército de coches, todos uniformes, se había apoderado de nuestras calles y carreteras...”. ¡Qué diría hoy!*

Un personaje esencial en la historia de “Hermes”

Una vez aquí, habiendo citado a una persona absolutamente inserta en el contexto de “Hermes” y sus circunstancias y también conectora de barcos y gradas y, en general, de la vida económica de Bilbao, no me resisto a la transcripción del siguiente texto, confiando en la indulgencia del lector por el uso/abuso de lo propio:

—“Mi amistad con Alejandro de la Sota y Aburto, mantenida sin grandes intimidades pero sentida por mi parte con un sincero respeto hacia el hombre íntegramente, fervorosamente enamorado del país que le vió nacer y cuyo sentimiento rezumaban todos y cada uno de sus libros, de sus artículos y conferencias, arranca de la botadura del “Sota Poveda” en los Astilleros Celaya en

¹⁹ Los asuntos económicos también tuvieron tratamiento por parte de otros colaboradores notables de “Hermes”. Entre ellos, Pedro José de Galindez y Vallejo, en los dos primeros años de existencia de la Revista. Implicado en negocios familiares relacionados con empresas navieras e industriales y fundador y consocio él mismo de otras más, Galindez, cursó la carrera de Leyes; se especializó en los estudios económicos con profesores como Flores de Lemus; residió largas temporadas en Londres y, conforme a la tradición de los hombres de negocios vizcaínos de aquellas décadas, a caballo de dos siglos, mantuvo estrechas e intensas relaciones financieras y comerciales con Gran Bretaña. Bastantes años después sería -amén de otras dedicaciones- el Presidente, de mayor duración en el cargo, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao (1937/1964). Su último trabajo en “Hermes” versó sobre “Tasa de mejoramiento e impuestos sobre la plusvalía” (junio de 1918) y analizaba el R.D. autorizando por primera vez a los Municipios españoles para establecer unos arbitrios denominados “Contribuciones o gravámenes especiales”, asunto que también generó mucha literatura encontrada. Lo firmó el Rey el 31 de diciembre de 1917, siendo ministro de Hacienda, el catalán Juan Ventosa.

1961.— *Nuestro personaje leyó unas cuartillas, al día siguiente yo las comen-té en mi periódico de entonces, y a él le faltó tiempo para agradecerlas. Vinie-ron después nuevos encuentros y numerosas conversaciones (en la sede de "Editorial Vasca", en la calle Banco de España, con el siempre bien recordado amigo Nicolás Martínez Ortiz, como testigo en concordia, a la sazón respon-sable técnico de la imprenta y todavía pleno de vigor artístico que le dió fama merecida que aún había de acrecentarse más en exposiciones individuales en salas de Madrid). El, vencido el busto y las manos cruzadas atrás; y siempre la palabra amable aunque en el rostro asomará a veces muy levemente el rictus de no pocas amarguras que una elegancia natural hacía inexistentes. Y yo, sin olvidar el contenido bilbainamente romántico de aquellas palabras suyas cuando el "Sota Poveda" a punto de caer al agua:*

*- "Hay recuerdos entrañables que brotan de lo más bondo siempre que nos asomemos a la ría. Ha cambiado de fisonomía aquella legendaria ría de los anguleros (...). Desde hace tiempo se ha levan-tado sobre esta ría, algo así como una fortaleza que es nuestro lim-pio orgullo y nuestra esperanza. Todo bajo la advocación de la Vir-gen de Begoña. Siendo hijo de armador excepcional, tengo grabado en mi mente el recuerdo de una de las primeras botaduras en gra-das bilbainas, la del dinamitero "Nemrod"; navieros de copalta, tam-borileros de bicornio, y, entre tanto, subían en volandas para recreo de los ángeles castizos, las canciones de Bilbao la Vieja (...). Aprendí de mi padre que esta ría nos trae, entremezcladas con la sivilisa-sión —¡señores!, recreándose en las eses como lo hacía Adolfo Guiard—, muchas tristezas, pero más bien alegrías de las que dan ánimos para proseguir nuestra diaria tarea. Así, el piloto de raza emprenderá nuevas singladuras confiando en hacer algo más que historia local..."*²⁰.

Consumada esta retrospectiva de un hombre de bien a quien conocí ya en el ocaso de su vida y del que luego he tenido oportunidad de ahondar en numerosos aspectos de su existencia y de su obra, me permito afirmar -sin menoscabo para nadie, mucho menos para su creador, Jesús de Sarriá- que sin Alejandro de la Sota y Aburto, "Hermes" no hubiese ofrecido algunas de las cualidades que siguen admirando en el conjunto de sus desgraciadamente tan solo ochenta y cinco números publicados.

²⁰ La sensibilidad y el buen oficio de Angel María Ortiz Alfau y el acompañamiento de otros amigos comunes, hizo posible la publicación en 1970 de un libro evocativo nombrado "EL BIL-BAO de Alejandro de la Sota, 1891-1965", al que pertenecen los párrafos arriba reproducidos. En ese libro -que sería útil reeditar- escribía Begoña de la Sota (viuda de Olábarri) una cariñosa seme-blanza de su hermano bajo el título trascendente y significativo en la liturgia cristiana: "Al atarde-cer de la vida te examinarán del amor". Seguro que D. Alejandro obtuvo altísima nota.