

SIERRA MENERA EN LA ESTRATEGIA DEL GRUPO EMPRESARIAL SOTA Y AZNAR

EUGENIO TORRES VILLANUEVA*

Introducción. Los orígenes del grupo Sota y Aznar

La Compañía Minera de Sierra Menera, cuyas actividades productivas dieron lugar al nacimiento del núcleo urbano del Puerto de Sagunto, debe su existencia a la iniciativa de dos empresarios vascos, Ramón de la Sota y Llano (1857-1936) y Eduardo Aznar de la Sota (1830-1902). Unidos por lazos familiares —eran primos hermanos—, ambos compartieron la responsabilidad de la creación del grupo empresarial Sota y Aznar, uno de los más representativos de la industrialización vizcaína y de los más importantes de España durante el primer tercio del siglo XX. Este grupo llegó a tener intereses de distinta consideración en los sectores de la minería del hierro, el transporte marítimo y ferroviario, la construcción naval y de bienes de equipo, la siderometalurgia, la banca, los seguros y la producción de electricidad y de material eléctrico.

Ramón de la Sota y su primo Eduardo Aznar iniciaron su alianza empresarial en 1881 para dedicarse a los negocios mineros repartiendo a medias pérdidas y ganancias. Éste fue el origen de la casa comercial Sota y Aznar que, sin embargo, no tuvo constitución formal hasta 1900, cuando ambos socios fundaron la

* Profesor titular de la Universidad Complutense. Este artículo resume algunos apartados de dos obras anteriores del autor: *Ramón de la Sota: historia económica de un empresario (1857-1936)* [tesis doctoral], Madrid, Universidad Complutense, 1989, dos volúmenes; y *Ramón de la Sota, 1857-1936. Un empresario vasco*, Madrid, LID Editorial, 1998.

Sociedad Colectiva Sota y Aznar. Sus primeras iniciativas conjuntas fueron de escaso relieve y consistieron en la explotación de algunas minas de poca importancia en Vizcaya y Cantabria. En 1886 acometieron su primera gran iniciativa en la minería de hierro. Ese año fundaron su primera sociedad anónima, la Compañía Minera de Setares, con un capital de apenas medio millón de pesetas para explotar, en régimen de arrendamiento, la mina *Ceferina*, situada en el distrito de Castro Urdiales (Cantabria) a escasa distancia de la costa. Además de ser la primera, esta empresa fue la más rentable del grupo durante toda su existencia debido, por un lado, a la extraordinaria riqueza de *Ceferina* —lo que llevó a Sota y Aznar a comprarla en 1897 y a crear una nueva empresa con el único fin de administrarla: la Compañía Propietaria de la mina *Ceferina*—, y por otro, a los bajos costes derivados de una organización productiva que integró la extracción del mineral, su acondicionamiento para la venta así como el transporte y el embarque en instalaciones propias (ferrocarril minero y embarcadero de Saltacaballo). De hecho, este modelo de explotación integrada lo reprodujeron en las otras dos empresas que crearon posteriormente en este sector: la Compañía Minera de Sierra Alhambilla y la Compañía Minera de Sierra Menera.

La producción de Setares permitió a Sota y Aznar disponer de un volumen de mineral de hierro suficiente para ensayar no sólo la posibilidad de venderlo directamente a las fábricas siderúrgicas británicas o a los grandes intermediarios europeos, sino también de encargarse ellos mismos de su transporte por mar a los puntos de destino. De esta manera, entraron en el sector del transporte marítimo por medio de una estrategia de integración vertical de estas dos actividades que les dio buenos resultados.¹

Aunque el primer barco propio dedicado a este menester lo adquirieron en 1889, no fue hasta el año siguiente cuando Sota y Aznar comenzaron a fundar diversas compañías de navegación, que tenían la peculiaridad —tomada de las prácticas empresariales británicas— de ser sociedades propietarias y gestoras de un solo buque. Entre 1890 y 1895 crearon diez de ellas, dedicadas preferentemente a la exportación de mineral propio a Gran Bretaña, aunque poco a poco fueron diversificando su actividad, transportando también mineral de otras empresas ajenas a su grupo y regresando a España con carbón británico. Esta ocupación les dio excelentes resultados en el lustro final del siglo XIX, periodo en el que fundaron otras quince compañías de navegación de un solo buque hasta alcanzar un total de veinticinco. En diez años habían reunido una flota de veinticinco barcos de vapor que estaba entre las de mayor tamaño de España por el volumen de carga transportable.² Más tarde, en 1906, estas compañías se fusionaron dando lugar a la Compañía Naviera Sota y Aznar, que con el tiempo sería la primera empresa española de navegación y una de las más importantes de Europa.

¹ Véase Eugenio TORRES VILLANUEVA, "Estrategia y estructura del grupo industrial Sota y Aznar. Un análisis de coste de transacción", en J. Velarde, J.L. García Delgado y A. Pedreño, dirs., *Empresas y empresarios españoles en la encrucijada de los noventa*, Madrid, Civitas, 1993, pp. 71-105.

² Véase Eugenio TORRES VILLANUEVA, "Barcos, carbón y mineral de hierro. Los vapores de Sota y Aznar y los orígenes de la moderna flota mercante de Bilbao, 1889-1900", *Revista de Historia Económica*, vol. IX, núm. 1, pp. 11-32.

Este gran dinamismo emprendedor —uno de los más notables de la época en España— se debió al sustancial aumento experimentado en los años de fin de siglo de la demanda de mineral de hierro español por parte de la siderurgia europea y la demanda derivada de fletes, cuyos precios tendieron a elevarse. Asimismo, tiene que ver también con la mayor capacidad productiva de mineral de hierro del grupo Sota y Aznar como consecuencia de la creación de una nueva empresa. En efecto, en 1893 fundaron la Compañía Minera de Sierra Alhamilla para explotar, también en arrendamiento, un coto minero situado en Lucainena de las Torres (Almería). Aunque su rentabilidad estuvo lejos de parecerse a la de Setares, su actividad se organizó siguiendo el modelo de ésta, es decir, integrando todas las tareas productivas desde la extracción del mineral hasta el embarque en la costa almeriense del cabo de Gata utilizando instalaciones propias, entre las que destacaban el embarcadero de Agua Amarga y el ferrocarril minero de 40 kilómetros que unía a éste con la explotación minera.

La fuerte expansión que experimentaron sus negocios mineros y navieros en los años noventa impulsó a Sota y Aznar a elevar su escala de producción de mineral de hierro a fin de asegurarse un volumen de fletes suficiente para su crecida flota. Con este propósito, los ingenieros del grupo Pablo Fábrega y Eduardo Aburto exploraron por toda la Península, entre 1898 y 1900, yacimientos susceptibles de ser adquiridos o tomados en arrendamiento hasta dar con el de Sierra Menera en Ojos Negros (Teruel). La magnitud de este yacimiento no sólo satisfacía este objetivo. Cumplía también otro de enorme trascendencia para el futuro del grupo Sota y Aznar: el de convertirse en el origen de un proyecto de fábrica siderúrgica, cuya producción debía satisfacer, entre otras cosas, la demanda de acero del recién creado astillero Euskalduna.

En efecto, en abril de 1900 Sota y Aznar, en unión de otros armadores vizcaínos y cántabros, fundaron la Sociedad Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques con el propósito de atender, en primer lugar, las reparaciones de su propia flota y de dedicarse, después, a la construcción de barcos. Euskalduna representó una novedad en el desolador panorama de la construcción naval civil en España, y la entrada en funcionamiento de sus instalaciones de la ría de Bilbao hizo posible que los armadores que las utilizaron se ahorrasen los altos derechos aduaneros que debían pagar los buques comprados en el extranjero y los que se sometían a reparaciones lejos de nuestras fronteras.



Ramón de la Sota hacia 1890-95

Pero el proyecto inicial de Euskalduna no se limitaba a ser sólo un astillero. Además de diques y talleres, Sota y Aznar habían planeado construir también altos hornos y las demás instalaciones necesarias para la producción de acero. Sin embargo, esta parte del proyecto no pudo llevarse a cabo en la ría de Bilbao, entre otras razones porque la explotación del yacimiento minero de Ojos Negros les hizo pensar en la posibilidad de instalar una gran empresa siderúrgica en la costa levantina para atender con ventaja la demanda de productos de hierro y acero de los mercados del Mediterráneo.

La fundación de la Compañía Minera de Sierra Menera

Aunque conocidas de antiguo, las minas de hierro de Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara) no habían entrado todavía en explotación moderna (en gran escala) al comenzar el siglo XX debido a la falta de transportes, pues su distancia a la costa mediterránea no bajaba de los 200 kilómetros. La casa bilbaína Echevarrieta y Larrínaga se interesó por ellas en 1896, año en el que comenzó a adquirirlas y a realizar reconocimientos de su riqueza con la intención de organizar una explotación grande, dando salida a los minerales por el puerto de Valencia, que quedaría enlazado con las minas por medio de un ferrocarril minero. Las investigaciones practicadas hasta 1899 confirmaron la riqueza del criadero en cantidad y calidad, y Echevarrieta y Larrínaga se dispusieron a ponerlo en actividad. Encargaron un informe técnico de la viabilidad del negocio al ingeniero de minas Ladislao Perea y gestionaron la incorporación de socios extranjeros de importancia en Londres, París y Bruselas en los últimos meses de 1899. En la capital belga negociaron con los propietarios de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, que estaba construyendo una vía férrea de ancho normal desde Calatayud a Valencia pasando por Teruel. Pero los resultados de estas gestiones no fueron positivos y tampoco se llegó a un acuerdo con esta Compañía sobre las tarifas que cobraría en el caso de que se encargase del transporte del mineral.

Así las cosas, el 7 de agosto de 1900 Ramón de la Sota y Cosme Echevarrieta firmaron en Bilbao un convenio privado por el que Sota y Aznar conseguían la opción de arrendamiento de 1.569 hectáreas de minas en Teruel y Guadalajara, pertenecientes a Echevarrieta y Larrínaga. Se obligaban en contrapartida a constituir una sociedad anónima con un capital de 32 millones de pesetas, que se encargaría de explotarlas en calidad de arrendataria.

Entre las condiciones del convenio destacaban las siguientes: 1) el arrendamiento era por un periodo de 60 años prorrogable por otro igual; 2) Echevarrieta recibía 1,5 millones de pesetas en metálico por los gastos efectuados en las minas, 4 millones más en acciones liberadas de la sociedad arrendataria y, después de cuatro años de la constitución de ésta, un canon de 1 peseta/tonelada de 1.015 kilogramos de mineral que se extrajese sobre un mínimo a extraer de 500.000 toneladas anuales; 3) era obligatorio construir un ferrocarril minero desde las minas a un punto de embarque en el Mediterráneo para dar salida a la producción; 4) este ferrocarril debería estar en todo momento dedicado exclusivamente al servicio de explotación de las minas, y lo mismo sucedería con el embarcadero y con todas las instalaciones de transporte, depósito y embarque del mineral; 5) Echevarrieta

tendría derecho preferente a quedarse con estas instalaciones en el caso de que el convenio se rescindiese; 6) Echevarrieta podría ceder a terceros sus minas y los derechos que se le reconocían en este convenio, pero éstos quedarían obligados a respetar los compromisos contraídos con la sociedad arrendataria; 7) en caso de rescisión o de finalización del convenio, las mejoras realizadas en las minas y en los medios e instalaciones establecidos en ellas pasarían a propiedad de Echevarrieta; y 8) todas las cláusulas del convenio deberían formar parte de los estatutos de la sociedad arrendataria.

En los últimos días de agosto, Sota y Aznar publicaron un prospecto explicativo del negocio, en el que sostenían que las condiciones del criadero a explotar eran excelentes, pues poseía un mínimo de 70 millones de toneladas de mineral con una ley metálica media del 56 por 100 y apto para el procedimiento siderúrgico Bessemer. El 75 por 100 aproximadamente de esta cantidad reunía las condiciones exigidas por los fabricantes de hierro y acero a los minerales de hierro de primera categoría y el resto podía considerarse de segunda. Daban algunas indicaciones sobre el anteproyecto del ferrocarril, embarcadero y demás instalaciones, a las que se iban a destinar 22,5 millones de pesetas. El resto del capital social hasta los 32 millones estipulados sería entregado a los dueños de las minas (Echevarrieta y Larrínaga) y a los iniciadores del negocio (Sota y Aznar). Asimismo, hacían unos cálculos económicos sobre el precio de venta del mineral y sus costes de explotación y transporte, cuyos resultados daban un beneficio anual esperado del 21,5 por 100 del capital social para una explotación regularizada de 1,5 millones de toneladas anuales.

En dicho prospecto ofrecieron de forma restringida a los accionistas y obligacionistas de las compañías mineras y de navegación que dirigían y a varios amigos interesados en el negocio la posibilidad de suscribir 40.000 acciones de 500 pesetas cada una, que importaban 20 millones. Estas acciones iban a ser nominativas mientras no estuviesen completamente desembolsadas, momento en el que se convertirían en al portador. Los 12 millones restantes se distribuían así: 4 millones para Echevarrieta como parte del pago de las minas en 8.000 acciones al portador completamente liberadas, 4 millones para Sota y Aznar por la cesión que hacían a la nueva compañía de la opción de arriendo de las minas en otras 8.000 acciones de las mismas características, y otros 4 millones suscritos por Sota y Aznar en 8.000 acciones nominativas.

De esta manera, Sierra Menera nació bajo el control del grupo Sota y Aznar, a pesar del gran volumen de su capital fundacional, que la convertía en "la más importante empresa española de minas", en opinión de los redactores de la *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*. Haciendo la suscripción restringida, sus promotores trataron no sólo de beneficiar a los accionistas que habían confiado en otros proyectos anteriores del grupo sino también de evitar la especulación que se estaba apoderando de muchos negocios creados durante esos meses en Bilbao. Pero esto no lo consiguieron del todo, pues los títulos de la nueva empresa comenzaron pronto a demandarse con una prima de entre 100 y 125 pesetas. En los breves días que estuvo abierta la suscripción se solicitaron 50.490 acciones, 10.490 más de las ofrecidas, por lo que tuvieron que adjudicarse en prorrateo. Todo ello es significativo de las expectativas que despertó el negocio en un ambiente de efervescencia del dinero en Bilbao.

La estructura del capital de Sierra Menera quedó de la siguiente manera: la Sociedad Colectiva Sota y Aznar controlaba directamente el 25 por 100, aunque sus dos socios poseían individualmente pequeñas participaciones adicionales. Echevarrieta y Larrínaga eran los segundos mayores accionistas con el 12,5 por 100. El 62,5 por 100 restante se repartía entre 632 pequeños y medianos accionistas, entre los que cabe destacar —por poseer individualmente más de 500 títulos— a José M^a Palacio y Palacio (1.500 títulos), Enrique de Aresti y Torre (1.000), Jerónimo F. de Albízuri (792), Bernardo Larrea (544) y el marqués del Nervión (506).

La escritura de constitución de la Compañía Minera de Sierra Menera se otorgó en Bilbao el 3 de septiembre de 1900 ante el notario Isidro de Erquiaga por Ramón de la Sota y Eduardo Aznar de la Sota, como socios de la Sociedad Colectiva Sota y Aznar, y por un grupo de personas, empleados de las empresas del grupo o colaboradores directos de las mismas, que habían suscrito pequeñas participaciones del capital. A pesar de su mayor tamaño, sus estatutos se calcularon de los de Setares y Sierra Alhamilla, estableciéndose dos órganos de gobierno de la empresa: la junta general de accionistas y los directores gerentes; es decir, no había consejo de administración. De esta manera, también Sierra Menera reprodujo el modelo de dirección y administración centralizada y personalista que tanto éxito les había proporcionado hasta entonces. Ramón de la Sota y Eduardo Aznar eran los directores gerentes por todo el tiempo de duración de la compañía en atención a las circunstancias que concurrían en ellos “y á la parte activa que han tomado en la Sociedad”. Luis M^a Aznar era el sustituto de su padre, previsión que se hizo efectiva enseguida pues Eduardo Aznar murió en 1902. El sustituto de Ramón de la Sota, en cambio, debía nombrarlo la propia empresa de acuerdo con él o con sus herederos en caso de muerte. Su retribución como gerentes se estableció en 5.000 pesetas anuales, pero la Colectiva Sota y Aznar quedó encargada de la venta de los minerales de Sierra Menera percibiendo por ello una comisión del 2,5 por 100 del valor *franco a bordo* (fob) o *coste, seguro y flete* (cif) durante toda la vida de la empresa.

Como Echevarrieta no pudo asistir a la firma de la escritura de constitución de Sierra Menera por hallarse ausente de Bilbao, la formalización del contrato de arrendamiento del coto minero de Ojos Negros-Setiles a favor de esta empresa no se hizo hasta el 20 de octubre de 1900. En ese momento el arrendador se comprometió a aportar adicionalmente 8 demasías de mina, una vez que se expidiesen los correspondientes títulos de propiedad, y se declaró que el arriendo duraría hasta que se agotasen las minas. Por su parte, Sierra Menera compró en 1901 dos minas (*Zoila* y *Carlota*) en Setiles (Guadalajara), que elevaron a 1.757 el número total de hectáreas a su disposición. El conjunto total del criadero, dadas sus condiciones topográficas, era susceptible de ser trabajado a roza abierta, abaratándose en consecuencia las operaciones de arranque del mineral.

Sierra Menera como negocio minero-siderúrgico

El negocio de Sierra Menera tenía una gran importancia estratégica para Sota y Aznar, para los que supuso un reto considerable tanto en lo referente a su

constitución como a su puesta en funcionamiento. El riesgo asumido era muy superior al de las otras empresas mineras que dirigían, pero también su experiencia y capacidad para acometerlo habían aumentado considerablemente a lo largo del último decenio del siglo XIX. El reto de la constitución de la nueva compañía fue superado espléndidamente, pero el de su puesta en funcionamiento iba a exigirles una gran dedicación y esfuerzo, a pesar de lo cual se demoró más de lo previsto. En vez de iniciarse en 1904, de acuerdo con los primeros planes, la explotación minera no entró en completa actividad hasta 1907.



Ramón de la Sota hacia 1917

Sierra Menera se concibió desde el principio como un negocio minero-siderúrgico. En los estatutos de la empresa se recogía expresamente que su objeto era la explotación de las minas tomadas en arriendo a Echevarrieta y Larrínaga, pudiendo dedicarse también “previo acuerdo de la Junta General, á la fabricación de lingote y sus derivados”. En el prospecto al que nos hemos referido antes, Sota y Aznar indicaban que la demanda de hierro, en aumento en el mundo entero, favorecía el poder dedicarse a fabricar lingote por los procedimientos más modernos, considerando que esta producción tendría fácil y provechosa colocación en el importante mercado del Mediterráneo sobre todo, ya que se encontraba, en su opinión, “huérfano de un centro productor que pueda trabajar en buenas condiciones económicas”. Para esta vertiente del negocio era vital disponer de la autonomía y el bajo coste en el suministro del mineral, que les iba a proporcionar el ferrocarril que pensaban construir, y de la hulla inglesa recibida en flete de retorno por medio de su flota de barcos. No obstante, la realización de esta parte del negocio se dejaba expresamente para más adelante, cuando la explotación minera estuviese en marcha y se dispusiesen de los estudios pertinentes elaborados por personas peritas. Aunque el estudio del trazado del ferrocarril y demás instalaciones les permitió hacer algunas aproximaciones a la forma concreta de instalar la parte siderúrgica, el retraso en la construcción de esta vía férrea, los posteriores problemas relacionados con el tratamiento del mineral para su adecuada comercialización y la inestabilidad del mercado después, obligaron a Sota y Aznar a posponer este proyecto una y otra vez hasta los años de la Primera Guerra Mundial. Además, la plaza de Bilbao sufrió un notable decaimiento económico en los años siguientes a 1901, lo que tampoco contribuyó a llevar a cabo una iniciativa de esta envergadura, que hubiese supuesto sin duda la necesidad de captar nuevos recursos financieros para ampliar el capital de Sierra Menera.

El trazado del ferrocarril minero

La construcción del ferrocarril minero de Ojos Negros a Sagunto, de 205 kilómetros de longitud y un metro de ancho de vía, fue la obra principal que hubo de acometer Sierra Menera desde su constitución. Su peso estratégico y económico en el conjunto de la explotación fue tan grande que puede decirse que de él dependió en gran medida la evolución de esta empresa durante muchos años.

Después del fracaso de las negociaciones con los responsables de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón,³ la alternativa al transporte que se decantó fue la de construir un ferrocarril propio. Esta alternativa, como se dijo más arriba, ya estaba prevista en un principio por Echevarrieta y Larrínaga, si bien comportaba el problema del gran desembolso de capital necesario para su construcción. Desde que Ramón de la Sota entró en negociaciones con Cosme Echevarrieta, esta alternativa adquirió todas las posibilidades de ser la única realizable. Su propia experiencia en Setares y Sierra Alhamilla y el funcionamiento de otras muchas explotaciones mineras en todo el mundo demostraban que la mayoría de ellas sólo eran rentables con medios de transporte propios que garantizaran el arrastre continuado del mineral. Sólo así podían enfrentarse con ventaja a un mercado inestable en los precios y la demanda, ya que las tarifas de los ferrocarriles de ancho normal encarecían por lo general el transporte y no garantizaban la necesaria puntualidad en la respuesta a los cambios en el mercado. Así es cómo el convenio firmado entre ambos el 7 de agosto de 1900, que dio lugar a la creación de Sierra Menera, excluía cualquier otra posibilidad que no fuese la construcción de un ferrocarril económico propio para el servicio exclusivo de la explotación del criadero de Ojos Negros-Setiles.

Nada más constituirse Sierra Menera comenzaron los estudios sobre el terreno para establecer el trayecto más adecuado y económico para el ferrocarril y el embarcadero. Estos estudios estuvieron a cargo de ingenieros militares bajo la dirección del capitán de ingenieros Eusebio Jiménez, aunque la dirección general de todo el proyecto recayó en Eduardo Aburto y Uribe, cuñado de Ramón de la Sota, que sería en adelante el principal responsable de Sierra Menera y de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo más tarde. La primera solución que estudiaron —y rechazaron— fue la de Ojos Negros-Utrillas-Vinaroz para transportar también los lignitos de la cuenca de Utrillas (Teruel). Sota y Aznar sabían que estos carbones no eran aptos para la siderurgia. De manera que el estudio de esta solución se debió a la posibilidad de comercializarlos en el mercado catalán por vía marítima para emplearlos en la producción de electricidad o acetileno. Incluso cabe decir que el estudio de esta solución no surgió por iniciativa propia, sino a consecuencia de las presiones recibidas de la Sociedad Carbonífera de Utrillas y de la Agencia Gascón, que tenían propiedades e intereses en dicha cuenca.⁴

³ Véase Manuel GIRONA RUBIO, *Minería y siderurgia en Sagunto (1900-1936)*, Valencia, Edicions Alfons El Magnànim, 1989, pp. 53-57.

⁴ Véase Eugenio TORRES VILLANUEVA, "Sierra Menera y los carbones de Utrillas (Datos para un análisis de la competitividad de estos carbones en el mercado catalán a principios de siglo)", en *Actas del I Simposio sobre las relaciones económicas entre Aragón y Cataluña (Siglos XVIII-XX)*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses, 1990.

Estas dos entidades elaboraron un proyecto de ferrocarril minero que incluía la revitalización de la vieja concesión que tenían de la línea Utrillas-Vinaroz, ampliándola hasta Ojos Negros unos 70 kilómetros. Presentaron el proyecto a la consideración de Sota y Aznar con el fin de constituir una nueva empresa que acometiese su construcción y dirigiese su explotación junto con la de las minas que poseían en Utrillas, y, sin esperar su respuesta, solicitaron al Gobierno la oportuna concesión. Éstos, por su parte, enviaron a su ingeniero Pablo Fábrega a inspeccionar las posibilidades reales de las minas de carbón ofrecidas por la Agencia Gascón, recibiendo un informe en el que se calculaba la existencia de unos 200 millones de toneladas de carbón en toda la cuenca de Utrillas, "algo á tener en cuenta", pero en el que el ingeniero se mostraba pesimista sobre las posibilidades económicas de su explotación, ya que sólo les otorgaba competitividad a nivel local en un radio de 100 kilómetros, que no alcanzaba a la costa mediterránea, bien surtida de hulla asturiana o británica, más caras pero de mejor calidad.

El informe de Fábrega daba cuenta de un negocio de escaso interés para Sota y Aznar, a lo que se unían los problemas derivados de utilizar el capital social de Sierra Menera en un proyecto diferente al establecido en el convenio con Echevarrieta. El trazado de este ferrocarril ofrecía, asimismo, más dificultades que las existentes por otros lugares, que eran alternativas que los dos empresarios bilbaínos también habían estudiado. De manera que se impuso el trazado que ofrecía menos inconvenientes para la construcción de la vía férrea: de Ojos Negros a Teruel y de esta ciudad a Sagunto siguiendo el trayecto de la línea del Central de Aragón por la cuenca del río Palancia, salida natural del Bajo Aragón al mar. Éste era el trayecto más económico, aunque por razones obvias Sota y Aznar trataron de dejarlo como solución extrema. Lógicamente, existían mayores dificultades para obtener la concesión estatal de una vía férrea que iba a discurrir paralela a otra recién construida.

Según el proyecto de Sierra Menera, el ferrocarril de Ojos Negros discurría próximo al Central de Aragón desde su punto kilométrico 25 al 200 aproximadamente, habiendo lugares en que, por las condiciones del terreno, invadía la zona de servidumbre de éste. En tales circunstancias, con el 85 por 100 de su recorrido prácticamente en paralelo a una vía férrea de reciente construcción, Sota y Aznar tuvieron buen cuidado de utilizar todos los argumentos a su alcance para justificar su proyecto: 1) la extraordinaria importancia del coto minero en cantidad y calidad, 2) la necesidad de un arrastre económico por tratarse de una mercancía de bajo precio y de grandes cantidades a transportar (entre 1 y 1,5 millones de toneladas anuales, que por sí solas aseguraban el éxito de su construcción), y 3) el proyecto de fabricar hierro y acero en la costa mediterránea. No es éste el lugar para discutir la racionalidad del ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto, pues el tiempo se ha encargado de proporcionar argumentos a favor y en contra. Lo cierto, como recogió entonces el informe del ingeniero del Estado encargado de estudiar el proyecto, es que ambas partes (Sierra Menera y la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón) no afrontaron la cuestión con la calma y la racionalidad necesarias, guiándose exclusivamente por sus intereses particulares perfectamente delimitados en cada caso, lo que impidió que llegasen a un acuerdo beneficioso para ambas.

El trayecto del ferrocarril minero de Sierra Menera desembocaba en la plana de Sagunto a tan sólo 5 kilómetros de su playa. De manera que se desecharon

otros puntos de la costa entre Burriana y Benicásim para construir el embarcadero, estableciéndose finalmente en la playa de Sagunto en una zona despoblada situada a 3 kilómetros al norte del Grau Vell, conocida como Grau de Morvedre, un fondeadero por donde se realizaba entonces el comercio marítimo de la comarca. El embarcadero estaba destinado exclusivamente a las necesidades del tráfico de Sierra Menera y se pretendió que fuese una instalación capaz de dar cabida a buques de hasta 10.000 toneladas y de embarcar y descargar diariamente al menos 5.000 toneladas con la maquinaria eléctrica adecuada. Su proyecto y el del ferrocarril minero estaban firmados en Bilbao el 25 de junio de 1901 por el ingeniero de caminos, canales y puertos Luis Cendoya. Menos de un mes después ambos proyectos fueron presentados en el Senado por Federico Echevarría, senador por la provincia de Vizcaya. La Ley especial concediendo el ferrocarril de Ojos Negros-Sagunto sin subvención del Estado se promulgó el 10 de enero de 1902, mientras que la concesión del embarcadero fue autorizada por Real Orden de 11 de agosto del mismo año.

Los problemas de la construcción del ferrocarril

Sota y Aznar se enfrentaron desde el primer momento a dos grandes problemas que dificultaron y retrasaron la construcción de este ferrocarril. Uno tenía que ver con los obstáculos que puso al trazado la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. El otro provino de la adversa situación en la que se encontraba la plaza financiera de Bilbao, lo que dificultó el desembolso del capital social de Sierra Menera a medida que la construcción de la vía férrea lo requería. Ambos problemas hicieron desconfiar del negocio a algunos accionistas, que pagaron con retraso o se negaron a efectuar los correspondientes desembolsos ordenados por los gerentes —como ocurrió en 1902, 1903 y 1904—, razón por la cual éstos se vieron obligados a entablar los correspondientes procedimientos judiciales.

Las obras comenzaron en cuanto se conoció la concesión estatal. Se trataba de una obra de gran envergadura que, además, debían hacerse lo más rápidamente posible, pues Sierra Menera sólo disponía de cuatro años de demora en el pago del canon de arrendamiento de las minas. Se subastó y adjudicó primeramente la construcción de los dos trozos por donde el trayecto no discurría paralelo al del Central de Aragón —de Ojos Negros a Santa Eulalia (Teruel) y de Algimia al mar (Valencia)—, para evitar problemas y, sobre todo, para ver si finalmente culminaban con éxito las conversaciones de Sota y Aznar con la Compañía del Central de Aragón para utilizar su vía entre Santa Eulalia y Algimia. Pero éstas fracasaron y los problemas con esta empresa empezaron a ser cada vez más frecuentes y enconados, implicando incluso a altas instancias gubernamentales.⁵

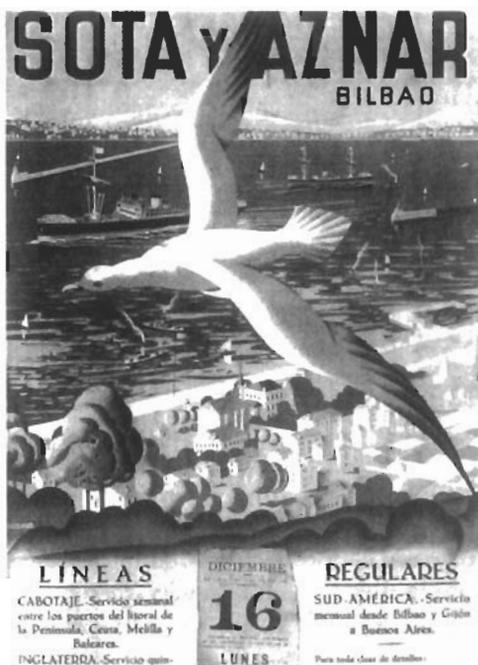
El 17 de julio de 1902 Juan Rózpide, en nombre de la Compañía del Central de Aragón, dirigió una instancia al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas quejándose de los graves perjuicios que pudiera ocasionarle el que Sierra Menera se propusiera ejecutar trabajos de movimiento de tierras y otras

⁵ Véase Manuel GIRONA, *op. cit.*, pp. 68-73.

obras dentro de su zona de servidumbre. Pocos días después, el 1 de agosto, el ingeniero-jefe de la 2ª División de la Inspección Técnica de Ferrocarriles respondió disponiendo las prescripciones que deberían cumplirse para la construcción del ferrocarril minero. La resolución tenía presente la circunstancia del paralelismo de las dos vías y de la invasión de la proyectada por Sierra Menera en algunos puntos de terrenos de servidumbre de la del Central, y exigía a la empresa minera el replanteo detallado de todos los puntos de mayor aproximación a la vía de éste para dar luz verde a la aprobación de la concesión definitiva. Pero las presiones de la Compañía del Central de Aragón llegaron hasta conseguir que el 30 de agosto de 1902 el Ministerio de Agricultura suspendiese los trabajos que Sierra Menera estaba ejecutando por no tener todavía aprobado oficialmente el proyecto y no existir, por tanto, concesión definitiva.

A los pocos días, sin embargo, se permitió continuarlos sólo en terrenos particulares, limitando la prohibición a los terrenos de servidumbre de la vía férrea del Central, que eran los que afectaban a más kilómetros de vía.

Hasta su definitiva concesión por Real Orden de 11 de julio de 1903, el expediente fue informado favorablemente por el Consejo de Obras Públicas, el Consejo de Estado y el Ministerio de la Guerra, aprobándose el proyecto con 23 prescripciones el 27 de junio y el pliego de condiciones particulares administrativas el 8 de julio. Todavía fue necesario que se aprobase expresamente el replanteo de los trozos donde se invadía la servidumbre del Central el 4 de febrero de 1904 y el replanteo definitivo de toda la línea por Real Orden de 23 de mayo de 1904. Pero la Compañía del Central de Aragón había decidido antes recurrir por la vía contencioso-administrativa la Real Orden de 27 de junio de 1903, solicitando la anulación del expediente y que en su tramitación se oyeran sus criterios. Adicionalmente, sus responsables utilizaron todos los procedimientos legales a su alcance para retrasar al máximo la adquisición por Sierra Menera del dominio sobre los terrenos de su propiedad, sujetos a expropiación forzosa, que se necesitaban para tender la vía. A lo largo de 1904 y 1905 fueron publicándose varias reales órdenes desestimando recursos de alzada interpuestos por la empresa ferroviaria y otros particulares contra providencias de los gobernadores civiles de Valencia, Castellón y Teruel que declaraban la necesidad de la ocupación de terrenos de acuerdo con la legislación en vigor sobre la concesión ferroviaria de Sierra Menera.



Almanaque publicitario de la Naviera Sota y Aznar para 1935

Por si todo ello fuese poco, el mismo retraso en la construcción del ferrocarril y la paralización de los trabajos en algunos tramos desencadenaron conflictos entre Sierra Menera y algunos contratistas, que hubieron de solventarse en los tribunales. Éstos se quejaban de los perjuicios que les había ocasionado que la empresa minera les ocultase que el proyecto no estaba definitivamente aprobado en el momento de firmar las respectivas contrataciones. Pedían por ello indemnizaciones que la empresa de Sota y Aznar se negaba a concederles. Ésta, por su parte, inició un procedimiento judicial de desahucio contra ellos, que fue fallado a su favor por sentencia de la Audiencia Territorial de Valencia. Su intención era hacer las obras por administración a partir de entonces.

El acuerdo con la empresa británica Cammell, Laird and Company

En 1904 la situación de Sierra Menera era delicada. El expediente de construcción del ferrocarril estaba pendiente de un recurso contencioso-administrativo. Las obras iban muy retrasadas. Se acercaba el final del periodo de demora del pago del canon de arrendamiento de las minas. Eran grandes las dificultades para conseguir de los accionistas los desembolsos pendientes del capital suscrito. Y se hacía necesario arbitrar recursos adicionales para atender un presupuesto de obras que se había quedado corto. Sota y Aznar negociaron con Echevarrieta y Larrínaga una solución de compromiso para resolver el problema del pago del canon de arrendamiento desde el 20 de octubre de 1904, fecha en la que empezaba a estar vigente. Pero los problemas financieros de Sierra Menera al finalizar el ejercicio de 1904 eran evidentes, ya que había acumulado un déficit de 4,5 millones de pesetas entre el capital fundacional y las necesidades financieras que tenía en ese momento.

Ante esta situación, Sota y Aznar decidieron interesar a los accionistas más importantes para arbitrar una solución que satisficiera a todos. La junta general de accionistas nombró una comisión en abril de 1904 para que inspeccionase las minas y las obras del ferrocarril y embarcadero y redactase un informe sobre la situación en la que se encontraban, proponiendo al mismo tiempo las soluciones más apropiadas para la buena marcha del negocio. La formaron José María Palacio, Constancio Vildósola, Pedro de Celis y Marcelino del Río, que era ingeniero militar y director gerente de la Compañía del ferrocarril de La Robla a Valmaseda. La comisión emitió un informe en el que se analizaban las partes principales del negocio y se daban soluciones a cada una. Para sus integrantes, la explotación de Sierra Menera iba a ser rentable y podía estar en funcionamiento a mediados de 1907 con una producción de 500.000 toneladas anuales, aumentando a partir de entonces su escala de producción de manera progresiva. Pero esto requería que se consiguiesen los 4,5 millones de pesetas necesarios para atender el mayor coste de las obras e instalaciones en construcción, bien recurriendo al crédito, bien haciendo una emisión de obligaciones. Finalizado su cometido, la comisión no se disolvió y en los años siguientes fue una especie de consejo de administración en la sombra, al que Sota y Aznar consultaron en las decisiones importantes.

Poner en práctica la solución aportada por la comisión no era fácil, pues Sierra Menera tenía todavía sin desembolsar a comienzos de 1905 la mitad del capital

de las acciones no liberadas, y necesitaba adicionalmente 4,5 millones de pesetas más para concluir sus instalaciones. Dadas las dificultades existentes para exigir un desembolso tan importante a los accionistas en un plazo de tiempo corto y las que entrañaba el recurso al crédito, especialmente si el procedimiento era la emisión de obligaciones, Sota y Aznar buscaron durante 1905 un socio importante que aportase el capital necesario para poner término a las obras en marcha, que garantizase unas compras abundantes de mineral desde el principio, y que, eventualmente, contribuyera en su momento a diseñar el proyecto siderúrgico que había en el origen de Sierra Menera.

Hubo contactos con Altos Hornos de Vizcaya, a través de su consejero Mariano Vilallonga e Ibarra, que no prosperaron. En cambio, tuvieron más éxito las negociaciones emprendidas con la empresa británica Cammell, Laird and Company, de Sheffield, bien conocida de Sota y Aznar por tratarse de uno de los principales clientes de la Compañía Minera de Setares. Estas negociaciones, que se cerraron antes de que acabase 1905, se habían iniciado con anterioridad a que la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo fallase el 9 de julio de 1905 a favor de Sierra Menera en el pleito que la enfrentaba con la Compañía del Central de Aragón, desapareciendo así el último obstáculo de importancia que impedía la construcción del ferrocarril minero.

El acuerdo con Cammell lo firmaron en Bilbao el 13 de marzo de 1906 Ramón de la Sota y N. G. Longden Richards, y fue aprobado por la junta general extraordinaria de accionistas de Sierra Menera el 31 del mismo mes. Su contenido principal era el siguiente: 1) Cammell aportaba el 16,5 por 100 del capital de Sierra Menera y suscribía un porcentaje igual de los 5 millones de pesetas en obligaciones a emitir cuando estuviese completamente desembolsado el capital social, lo que se llevó a cabo en 1906; 2) el resto de esta emisión lo garantizarían Sota y Aznar y Echevarrieta y Larrínaga, a quienes se les intentaría convencer de que aceptasen la inclusión de sus propiedades mineras dentro de la garantía hipotecaria correspondiente; 3) Cammell tenía derecho a recibir, para consumo de sus fábricas, un tercio del mineral extraído al precio de mercado menos tres peniques, y dispondría de personal en las minas para garantizar esto; y 4) se creaba un comité formado por Ramón de la Sota, Horacio Echevarrieta, hijo de Cosme Echevarrieta, y N. G. Longden Richards con funciones directivas, que se convirtió de hecho en el consejo de administración de Sierra Menera, aunque en caso de desacuerdo entre sus miembros siempre prevalecería el criterio de Sota y Aznar o, en último término, el de la junta de accionistas. La existencia de este comité no anulaba las atribuciones estatutarias de los gerentes, que siguieron controlando la dirección de Sierra Menera, pues el comité como tal apenas si se reunió formalmente, de manera que los asuntos que le competían se resolvían sobre la marcha por los gerentes previa consulta, en su caso, con Cammell o sus representantes. Horacio Echevarrieta quedó en una posición secundaria. No obstante, su actuación en todo este proceso resultó decisiva al aceptar que la hipoteca de la emisión de obligaciones alcanzase a la propiedad de las minas. Este contrato se consideró parte integrante de los estatutos de Sierra Menera, prevaleciendo sobre ellos en lo que hubiera de contradicción o duda. Tal era su verdadera importancia, pues venía a dar solución a problemas graves que, de otra manera, la hubiesen colocado en situación crítica.

Nuevos problemas al comienzo de la explotación minera

A partir de 1905 se intensificaron las obras del ferrocarril, embarcadero y demás instalaciones, lo que permitió poner en explotación el coto minero de Ojos Negros-Setiles en 1907, dos años y medio después de que se agotase el plazo de demora para el pago del canon de arriendo de las minas. Pero Sierra Menera no esperó a tener sus instalaciones completamente terminadas para iniciar su explotación. Disponiendo de vía férrea propia desde las minas hasta la línea del Central de Aragón en Cella (Teruel) y desde las cercanías de Sagunto —donde la empresa de Sota y Aznar estaba trabajando unas canteras para la construcción de su embarcadero— hasta el mar, llegó a un acuerdo con la empresa ferroviaria para transportar en un año 100.000 toneladas de mineral con una tarifa reducida desde un apartadero en la estación de Cella hasta otro próximo a Sagunto. El acuerdo incluía también el transporte de material de vía con una tarifa especial, de modo que se consiguió así tender la vía del ferrocarril minero por varios puntos a la vez, dando agilidad a estos trabajos. Después de mantener un prolongado pleito, ambas empresas rubricaron un acuerdo mutuamente beneficioso. A Sierra Menera le permitía aprovechar la buena coyuntura por la que atravesaba el mercado de mineral de hierro y hacerse un hueco en él. A la Compañía del Central de Aragón le ayudaba a superar una delicada situación financiera.

El ferrocarril minero quedó terminado en junio de 1907 y se abrió oficialmente al servicio de las minas el 27 de julio, comenzando los transportes de mineral. Su coste casi llegaba a los 25 millones de pesetas, una cantidad superior a la inicialmente prevista. Para Sota y Aznar, conscientes del carácter estratégico que tenía, esta inversión había dado como resultado un ferrocarril de excelentes condiciones en rasantes, alineaciones, obras de fábrica y túneles, capaz de proporcionar una explotación económica y de fácil conservación.

Sierra Menera trató de abrirse mercados no sólo en Gran Bretaña, donde contaba con las compras de su socio Cammell, sino también en Alemania y en Estados Unidos. Pero 1907 no fue un año bueno en el mercado mundial de mineral de hierro, y la empresa de Sota y Aznar consiguió un volumen de producción muy inferior a las 500.000 toneladas anuales previstas en condiciones normales. Con todo, lo peor fue el descubrimiento de que una parte del mineral tenía humedad y carecía de consistencia por ser demasiado menudo, pulverulento incluso, lo que entorpecía su comercialización porque restaba eficacia mecánica a su fundición en los altos hornos.

Cammell se había dado cuenta de este problema desde la llegada de los primeros cargamentos y trató de remediarlo montando una instalación de briquetas en sus acerías de Workington. En ella se prensaba el mineral menudo aprovechando su humedad, calcinando a continuación el tocho o briqueta resultante. De este modo, se conseguía una mayor consistencia y una elevación de la ley metálica.

Aleccionados por sus socios británicos, Sota y Aznar buscaron una solución al problema enviando a Eduardo Aburto, director de la explotación, a Suecia, donde este procedimiento contaba ya con una cierta tradición. El resultado de sus estudios fue la construcción de una modesta instalación experimental en Ojos Negros susceptible de ser ampliada si los resultados acompañaban. Pero las pruebas realizadas en 1908 no fueron del todo satisfactorias debido a la inexperiencia

del personal y a la propia deficiencia de las instalaciones. No obstante, se consideró que el procedimiento en sí mismo era el adecuado para hacer que el mineral pulverulento tuviese una mejor comercialización. Por esta razón, con la idea de trabajar en mayor escala y de garantizar una producción regularizada, decidieron levantar en Sagunto una instalación de briquetas moderna y grande, capaz de producir entre 150 y 200.000 toneladas anuales de briquetas de mineral. La inversión requerida para estas instalaciones aumentó los desajustes financieros de Sierra Menera, ya de por sí elevados. Se hizo una segunda emisión de obligaciones por importe de 5 millones de pesetas garantizada por Sota y Aznar, Echevarrieta y Larrínaga y el Banco de Bilbao.

La planta de briquetas de Sagunto fue inaugurada en 1909, y muy pronto se le añadió otra de nódulos, un procedimiento de aglomeración del mineral semejante al de las briquetas pero menos costoso. Más tarde, en 1913, construyeron una nueva planta de briquetas técnicamente mejor que la primera, cuyo coste de 1,5 millones de pesetas se financió a través de la Compañía de Crédito Especial, una sociedad financiera creada por Sota y Aznar en noviembre de 1913 para prestar fondos para el desarrollo de negocios comerciales e industriales, pero cuya única actividad se limitó a esta operación.

Estas instalaciones, tan rentables para la compañía como peligrosas para los trabajadores —desde el principio dieron lugar a numerosos accidentes laborales y originaron frecuentes conflictos por su alta peligrosidad—, junto con las del puerto-embarcadero y los talleres del ferrocarril, dieron cuerpo a un centro productor y a un asentamiento humano contiguo, que fue el origen del actual núcleo urbano del Puerto de Sagunto. Aunque en Ojos Negros se produjo un fenómeno similar debido a la importancia de la explotación minera, fue en torno al puerto-embarcadero de la playa de Sagunto donde se consolidó la concentración industrial de Sierra Menera y se ubicó su centro de dirección principal. La propia Colectiva Sota y Aznar abrió allí una oficina en 1908 para atender sus intereses en Sierra Menera y el servicio de la aduana de 3ª clase que el Estado le concedió en 1905.

Los efectos de la Primera Guerra Mundial en Sierra Menera

La minería de hierro española fue uno de los sectores que más se resintió con el estallido de la Primera Guerra Mundial, debido a que los países beligerantes constituían su principal mercado. Esto afectó sobremedida al grupo Sota y Aznar, que en 1913 era el principal exportador nacional de esta materia prima. A Sierra Menera, en concreto, el conflicto bélico le causó un grave contratiempo debido al cierre del mercado alemán como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno británico, entre las que destaca la de considerar contrabando al comercio de mineral de hierro. Entre 1914 y 1917 sus ventas anuales cayeron a la mitad de las habidas en 1913. Las circunstancias le obligaron a cancelar contratos de venta importantes y la apertura de su producción a nuevos mercados sufrió un serio revés.

La contracción de las ventas tuvo sus consecuencias lógicas en la cuenta de resultados. Entre 1914 y 1917 los beneficios anuales de explotación menguaron

hasta ser menos de la mitad de los obtenidos en 1913. Además, su cuantía no llegó a cubrir las elevadas cargas financieras que se arrastraban, producto de la deuda acumulada desde los primeros años, por lo que aparecieron las primeras pérdidas. Esta circunstancia y el anuncio del posible cierre de las instalaciones de preparación mecánica (briquetas y nódulos) alarmaron a sus obligacionistas, debiendo salir al paso de estas inquietudes los propios gerentes, que aseguraron el cobro puntual de los correspondientes intereses de la deuda en circulación.

En este contexto, Sota y Aznar acometieron en 1915 una reforma importante de Sierra Menera con la vista puesta en prepararla para acometer definitivamente el proyecto de fábrica siderúrgica que habían acariciado desde su fundación. Esta fábrica, en tanto que consumidora del mineral de Ojos Negros-Setiles, era en ese momento más necesaria que nunca, pues de su puesta en marcha dependía la propia supervivencia de Sierra Menera ante la profunda caída de sus ventas.

La reforma de 1915 tuvo dos aspectos: uno financiero y otro relacionado con la gestión. En el aspecto financiero, se regularizó la deuda a corto plazo que acumulaba entonces Sierra Menera (10 millones de pesetas) mediante una tercera emisión de obligaciones por importe de 6 millones de pesetas, que fue asegurada de modo exclusivo por la Colectiva Sota y Aznar. Sumada a las dos emisiones anteriores, de 5 millones cada una, hacía un total de 16 millones de deuda a largo plazo, una cifra equivalente a la mitad de su capital social. La deuda seguía siendo importante, aunque desde ahora sus cargas financieras serían menos agobiantes para la cuenta de resultados que si se tratase de deuda a corto plazo.

En cuanto a la gestión, la reforma afectó a los órganos de dirección de la compañía, ya que se creó un consejo de administración "para estrechar más los vínculos de unión de los señores Accionistas con la Compañía" y para "hacer más eficaz su concurso para la buena marcha de la misma", "aunque cercene algo la independencia que nos concedieron los Estatutos [a los gerentes] en la dirección de la empresa".⁶ El motivo principal de esta decisión fue unir a los principales accionistas de Sierra Menera y comprometerlos en el proyecto siderúrgico que ese mismo año comenzaron a estudiar. El acuerdo se adoptó en la junta general extraordinaria de accionistas del 15 de junio de 1915. Iba a estar compuesto de 20 miembros, que no podían tener el mismo cargo en empresas de "efecto análogo", y revestido de las más amplias facultades de administración, siempre que no estuviesen atribuidas expresamente a la junta general de accionistas o a los directores gerentes.

En el consejo se sentaron los principales propietarios de la empresa y un grupo de accionistas de diversa consideración. El mayor paquete accionarial, el de Sota y Aznar, compuesto por 16.020 acciones más algunas otras a título individual, quedó representado por Ramón de la Sota (presidente), su hijo Ramón de la Sota y Aburto, Luis M^a Aznar y Antonio de la Sierra (secretario). El de Echevarrieta y Larrínaga, titular de 10.000 acciones, fue representado por Horacio Echevarrieta (vicepresidente) y su cuñado Rafael Echevarría. El de Cammell, Laird and Company, poseedores de 8.856 acciones, por H. E. Wilson y L. Munns.

⁶ Memoria de la Compañía Minera de Sierra Menera correspondiente al ejercicio de 1914.

El resto eran accionistas individuales de una importancia menor: José M^a Palacio, Nicomedes de Mendialdúa, Domingo Mendezona, José Zubiaga, Marcelino del Río, Eulogio Girault, José A. Jáuregui, Francisco A. de Arteché, Enrique de Zárate, Enrique de Epalza, Constancio Vildósola y Victoriano Gáldiz.

La preparación del proyecto siderúrgico

Una vez concluida esta reforma, Sota y Aznar volvieron a estudiar la viabilidad técnica del proyecto siderúrgico, que iba a ser complementario de la explotación minera y de las demás instalaciones erigidas desde el nacimiento de Sierra Menera, y que había de localizarse en las inmediaciones del puerto, en Sagunto. Ya en 1914 habían hecho el primer estudio serio con un antiguo director de una de las más importantes fábricas siderúrgicas alemanas, pero el estallido de la guerra obligó a suspenderlo. Poco después hicieron otro intento con un metalurgista inglés, que tampoco prosperó probablemente por razones semejantes. Finalmente, el que sería el estudio definitivo fue encargado al metalurgista americano Frank C. Roberts, que se manifestó completamente favorable a su realización de acuerdo con estas cuatro razones: 1) la seguridad del suministro de excelente mineral durante un periodo muy largo de tiempo gracias al contrato que se iba a firmar con Sierra Menera, 2) la situación de la fábrica respecto al importante mercado del Mediterráneo, 3) el porvenir del mercado interior en franco desarrollo, y 4) la incorporación de las técnicas más modernas para lograr un trabajo económico y perfecto.

Roberts culminó el diseño de su proyecto en 1917. Estaba concebido para erigirse en varias fases en función principalmente del desarrollo de los mercados donde se pensaba colocar la producción: en el mercado nacional, primero, abarcando posteriormente también la exportación. Pero el riesgo de acometer un proyecto de este tamaño y complejidad en plena guerra europea hizo dudar sobre el momento más adecuado para realizarlo. Se temía encontrar muchas dificultades en la recepción de la maquinaria y accesorios importados del extranjero, sin contar con los impedimentos para recibir carbón inglés mientras durase el conflicto. El dilema era si debía comenzarse la construcción de la fábrica inmediatamente o posponerse hasta que terminase la guerra y se normalizase la actividad industrial y económica. Lo primero suponía mayores gastos de instalación, pero también la ventaja de estar en buenas condiciones de competencia cuando se acometiese la reconstrucción posbélica. Lo segundo implicaba supuestamente menos costes de primer establecimiento, pero con el inconveniente de retardar la participación de la empresa en los eventuales aumentos de la demanda de productos siderúrgicos que se suponían para la posguerra. Se adoptó la solución intermedia de comenzar la construcción de la fábrica inmediatamente realizando las obras por etapas de acuerdo con la evolución del contexto bélico y de la coyuntura económica.

El proyecto completo comprendía la erección de una fábrica capaz de producir 300.000 toneladas anuales de hierros y aceros de todas las clases. Su construcción se dividía en tres etapas. Durante la primera, se instalarían los medios necesarios para producir 100.000 toneladas anuales, incluyendo muelles de carga y descarga en el puerto, hornos de cok, planta para el aprovechamiento de

subproductos, hornos altos, hornos de acero, laminadores y todas las instalaciones necesarias en una fábrica dotada con todos los adelantos modernos. En la segunda se pretendía dotar a la fábrica de una capacidad de producción de 200.000 toneladas. Y en la tercera se esperaba elevarla hasta las 300.000 toneladas siempre que se encontrasen mercados para ello. Era, sin duda, un proyecto extraordinariamente ambicioso para las posibilidades de la economía española en esa época.

La primera etapa no comenzaría antes de tres o cuatro años, la segunda tardaría no menos de cinco o seis, y sobre la tercera no se hacía ninguna previsión. El presupuesto para las obras de la primera etapa se estimaba en 50 millones de pesetas, de 75 para la segunda y de 100 para la tercera. Los cálculos se basaban en el supuesto de que al acabar la guerra bajarían los precios de muchos productos, aunque no fuese de modo inmediato, pues el encarecimiento de gran parte de ellos se debía al transporte marítimo, cuyo flete se había elevado considerablemente por el seguro de guerra. Frente a estos desembolsos, Roberts estimaba unos beneficios equivalentes al 26,6 por 100 del capital total necesario para producir unas 150.000 toneladas anuales de productos siderúrgicos, y al 40 por 100 en el caso de alcanzar el techo de las 300.000 toneladas. Sota y Aznar, más prudentes, los reducían al 15-20 y 20-25 por 100 respectivamente.

La creación de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo

Para la gestión de este proyecto siderúrgico se pensó en crear una nueva sociedad que fuese filial de Sierra Menera, descartando así la posibilidad de que ella misma se encargase de esta actividad tal como recogían sus estatutos fundacionales. Parece obvio que las dificultades financieras por las que atravesaba, la importancia de las nuevas inversiones a acometer y el deseo de Sota y Aznar de incorporar como accionistas a importantes consumidores de productos siderúrgicos aconsejaron separar jurídica y organizativamente ambos negocios.

En los primeros días de agosto de 1917, Sota y Aznar distribuyeron de manera restringida entre los accionistas de sus distintas empresas una circular dando cuenta de las características del negocio, al tiempo que les ofrecían la posibilidad de participar en la suscripción del capital fundacional de la nueva compañía. La difusión de estos preparativos fue muy limitada, y la prensa especializada de la época destacó la escasa publicidad y repercusión que tuvo este proceso tratándose de una empresa tan importante. Esta manera de proceder se sustentaba, entre otras razones, en que una gran parte del capital iba a ser suscrito por los propios promotores "por la confianza que nos inspira el negocio y la conveniencia de facilitar la participación en él de un grupo de consumidores". De las 100.000 acciones de 500 pesetas, representativas de un capital de 50 millones, Sota y Aznar se reservaron 40.000 —de ellas 24.000 las compró la Naviera Sota y Aznar, que estaba consiguiendo en aquellos años unos extraordinarios beneficios—; pusieron otras 40.000 a disposición de los accionistas de sus otras empresas, y dejaron en cartera las 20.000 restantes.

Así nació la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, fundada en Bilbao el 28 de agosto de 1917 por Ramón de la Sota y Luis M^a Aznar como socios únicos de

la Sociedad Colectiva Sota y Aznar. Su domicilio social era la capital vizcaína y su objeto "construir y explotar en Sagunto (Valencia) un establecimiento siderúrgico para la fabricación y elaboración de hierros y aceros, y demás operaciones que sean necesarias o convenientes para el desarrollo de dicho objeto". El capital social era de 100 millones de pesetas, la mitad en acciones y la otra mitad en obligaciones hipotecarias. Se pusieron en circulación 80.000 acciones, guardándose en cartera las restantes junto con la totalidad de las obligaciones, que quedaron a disposición del consejo de administración.

Además de por la junta general de accionistas, la nueva empresa estaba regida por un consejo de administración de 20 miembros y por los directores gerentes, cargo para el que fueron elegidos Ramón de la Sota y Luis M^a Aznar por todo el tiempo de duración de la empresa en atención a la parte activa que habían tomado en su formación. En ellos recaían las máximas responsabilidades de gestión, y su remuneración quedó sujeta "en cada caso" a la decisión del consejo. Éste, por su parte, reunía todas las funciones de dirección y administración que no estuviesen atribuidas a los gerentes, y sus miembros, como ocurría en Sierra Menera, tampoco podían pertenecer a consejos de empresas "de objeto análogo". Formaron el primer consejo: Ramón de la Sota (presidente), Luis M^a Aznar y Tutor (vicepresidente), el marqués de Villarreal de Álava, Enrique de Aresti, Nicomedes de Mendialdúa, Constancio Vildósola, Alberto Aznar y Tutor, Vicente Puchol, José Zubiaga y Careaga, Marcelino del Río, Enrique Zárate, Domingo Mendezona, Francisco A. de Arteche, Eulogio Girault, Ramón de la Sota y Aburto, José Luis Aznar y Zavala, Eduardo Aburto, Mariano de la Torre y Alejandro Zaballa (vocales), y Antonio de la Sierra (vocal-secretario). Comparado con el de Sierra Menera, con el que guardaba tantas afinidades, se observa la ausencia de dos de los principales accionistas de ésta, Echevarrieta y Larrínaga y Cammell. En cambio, el grupo Sota y Aznar aparece muy reforzado. Entre parientes y miembros de su equipo directivo disponían como mínimo de la mitad del consejo.

Poco después de constituirse, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo firmó un contrato con Sierra Menera que iba a regir las relaciones comerciales e



Visita del rey Alfonso XIII a la Siderúrgica del Mediterráneo (Archivo Fundación P.P.H.I.S.)

industriales entre ambas de forma mutuamente provechosa. Escriturado el 30 de noviembre de 1917, se le dio el mismo rango que a los estatutos de la nueva empresa y se unió a su acta fundacional. Contenía unas bases, sobre las que posteriormente podrían hacerse contratos específicos, que no podían alterarse sino por acuerdo de las respectivas juntas generales de accionistas convocadas con carácter extraordinario.

Las principales bases eran las siguientes: 1) Sierra Menera se comprometía a suministrarle a la Siderúrgica del Mediterráneo, mientras hubiese mineral en sus minas, la cantidad que necesitase de las distintas clases disponibles; 2) lo entregaría en los depósitos de la empresa siderúrgica al coste de producción más 4 pesetas/tonelada o 5 si se trataba de briquetas o nódulos; 3) el coste de producción incluía 1 peseta/tonelada para amortización del ferrocarril y 0,5 para amortización de las instalaciones de briquetas y nódulos; 4) Sierra Menera tenía también derecho a una participación en los beneficios de la empresa siderúrgica, consistente en la mitad de los beneficios que quedasen después de que ésta atendiese a su fondo de reserva, a la remuneración de su consejo de administración y al reparto de un dividendo del 6 por 100 a sus acciones; y 5) la empresa minera permitiría a la siderúrgica el uso gratuito del puerto de Sagunto, cuya conservación y ampliación correrían de cuenta de ésta a partir de entonces.

Como se ve, se trataba de un contrato entre empresas "hermanas" que beneficiaba a ambas, pues Sierra Menera se aseguraba unos ingresos importantes, mientras que la Siderúrgica del Mediterráneo podía disponer con continuidad de la producción de un gran criadero de mineral de hierro a precios estables y de unas instalaciones muy necesarias para el desarrollo de su actividad. Para la empresa minera, no obstante, los efectos favorables no empezaron a notarse hasta 1923, año en que la Siderúrgica del Mediterráneo comenzó su actividad productiva. Por tanto, su cuenta de resultados continuó dependiendo de sus exportaciones de mineral, hechas en difíciles condiciones, motivo por el cual se fue cargando de pérdidas. En 1926 se vio obligada a acometer una nueva y más profunda reestructuración financiera que la de 1915. Entre las medidas adoptadas destaca la reducción del capital en acciones y la emisión de otras nuevas, pues pone de manifiesto que los principales sacrificados a fin de asegurar la continuidad de la empresa fueron los accionistas, que perdieron las 3/5 partes del valor nominal de sus títulos.

Así pues, el proyecto minero-siderúrgico que Sota y Aznar planearon poner en marcha en 1900 a raíz de la constitución de Sierra Menera tardó más de dos décadas en hacerse realidad. Se llevó a cabo en unas condiciones muy diferentes a las previstas al comenzar el siglo, y en gran medida estuvo forzado por la necesidad de enderezar los resultados de la empresa minera, que tuvo graves problemas financieros por la gran cantidad de deuda acumulada desde su nacimiento y por las dificultades para vender su mineral durante la Primera Guerra Mundial. De todas formas, el convenio con su "hermana", la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, tampoco fue su salvación definitiva, pues la crisis de los años treinta golpeó con dureza a las dos. Los tiempos no fueron realmente mejores hasta después de la Guerra Civil. Pero, para entonces, el grupo Sota y Aznar había desaparecido como tal y la Siderúrgica del Mediterráneo había pasado a manos de su rival, Altos Hornos de Vizcaya, que la absorbió en 1940.